



Pêches et Océans  
Canada

Fisheries and Oceans  
Canada

Garde côtière  
canadienne

Canadian  
Coast Guard



# Garde côtière canadienne 2009-2010 RAPPORT ANNUEL DE LA FLOTTE



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

Canada 

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

Publié par :

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

Rapport annuel de la Flotte 2009–2010

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

Also available in English.

DFO/2010-1697

N° de cat. Fs151-11/2010

ISBN 978-1-100-52613-3

N° de cat. Fs151-11/2010F-PDF

ISBN 978-1-100-95199-7

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada 2010

Imprimé sur du papier recyclé



# TABLE DES MATIÈRES

(Période de déclaration : du 1<sup>er</sup> avril 2009 au 31 mars 2010)

Message du directeur général de la Flotte de la Garde côtière canadienne (GCC)	1
<b>1 Servir les Canadiennes et les Canadiens... Sécurité avant tout</b>	4
1.1 Nos clients	6
1.2 Nos opérations	7
1.3 Notre environnement	8
<b>2 Notre personnel... Notre sécurité est notre préoccupation</b>	10
2.1 Qui nous sommes : Diversité et dynamisme	10
2.2 Ce que nous faisons : Qualifiés et préparés	16
<b>3 Nos navires et hélicoptères... Opérationnels et sécuritaires</b>	20
3.1 Bâtir une Flotte plus durable	21
3.2 Remplacement des petits navires	24
3.3 Remplacement des grands navires	25
<b>4 Nos services... Assurés chaque jour sur une fondation de sécurité</b>	26
4.1 Recherche et sauvetage (SAR)	27
4.2 Sûreté maritime	30
4.3 Intervention environnementale	33
4.4 Aides à la navigation	36
4.5 Gestion des voies navigables	37
4.6 Déglacement	38
4.6.1 Flotte de la GCC dans l'Arctique	39
4.7 Services de communications et de trafic maritimes	42
4.8 Ministère des Pêches et des Océans	43
4.8.1 La recherche en mer	43
4.8.2 Écosystèmes et gestion des pêches	46
4.9 Autres ministères et organismes du gouvernement	48
<b>5 Mesure du rendement... Sûreté, sécurité, efficacité et efficience</b>	50
5.1 Responsabilisation	50
5.2 Prestation sûre et sécuritaire	53
5.3 Prestation efficace	58
5.4 Prestation efficiente	60
5.5 Ressources financières	62
<b>6 Perspectives d'avenir</b>	64
<b>7 Personnes-ressources de la Direction générale</b>	66
Liste de références	67
Liste des graphiques	68
Liste des tableaux	68





Un navire de la Garde côtière gérant une situation difficile





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

C'est avec une grande fierté que je vous présente le Rapport annuel de la Flotte de la Garde côtière canadienne (GCC). Ce rapport, qui couvre la période du 1<sup>er</sup> avril 2009 au 31 mars 2010, représente pour nous une nouvelle occasion d'expliquer aux Canadiennes et aux Canadiens, à nos clients, nos 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 l'optimisation que nous faisons de nos ressources, 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/> .

Le rapport de cette année porte sur la façon dont la sécurité influe sur tout ce que nous faisons pour appuyer les programmes et les activités du gouvernement fédéral en mer. Sont concernés, notamment, les services SAR maritimes, les opérations d'appui à la Sûreté maritime, les activités de conservation et de protection des pêches, les activités de déglacage, les aides à la navigation ainsi que les autres activités en mer. Notre Système et nos protocoles internes de gestion de la sûreté et de la sécurité sont déterminants pour veiller à ce que ces activités se déroulent de la façon la plus sécuritaire possible. Notre personnel doit être en mesure de s'adapter tant rapidement qu'en toute sécurité à l'évolution des circonstances lorsqu'il est en mer, en particulier lorsqu'il effectue des opérations risquées, mais néanmoins nécessaires.

### UNE CULTURE DE LA SÛRETÉ

La Flotte de la Garde côtière canadienne met l'accent sur la sûreté afin de veiller à être en mesure d'apporter la meilleure aide possible aux personnes en détresse sur l'eau. Pour ce faire, elle déploie tous les efforts possibles pour veiller à ce que la sûreté soit la première chose qui nous vienne à l'esprit dès qu'il s'agit de nos employés, de nos opérations et de nos pratiques de gestion.



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

**Sécurité personnelle :** Sachant que la plupart des opérations de la GCC se déroulent dans un environnement à haut risque, la sécurité personnelle, notamment les équipements de protection individuelle, la formation, les procédures et les analyses des risques liés aux tâches sont une priorité.

**Sécurité des opérations :** Tous les navires fonctionnent en vertu de codes de sécurité, de gestion des ressources humaines et des pratiques de gestion de l'entretien conçus dans la plus grande rigueur.

**Un organisme de sécurité :** En notre qualité d'organisme axé sur la sécurité, nous nous efforçons en permanence d'améliorer notre rendement en veillant à une gestion saine des incidents, en tirant des leçons de nos erreurs et en respectant toutes les normes qui s'appliquent à un lieu de travail sûr.

C'est ainsi que la sûreté constitue la principale directive pour chacun de nos employés, outre une philosophie opérationnelle pour toutes les actions entreprises dans cet environnement physique, le plus souvent porteur de défis, dans lequel la Flotte est exploitée.

La Flotte de la GCC connaît des moments dynamiques et prometteurs. En termes de renouvellement de la Flotte, nous continuons à réaliser d'importants progrès au chapitre de l'élaboration et de la construction de ces grands navires déjà financés dans le cadre des budgets fédéraux antérieurs (voir les détails au chapitre 3). Le programme de construction de patrouilleurs semi-hauturiers (PSH) en particulier est bien avancé, alors que nous attendons le premier de nos neuf navires au cours de l'automne 2011. En outre, la GCC entre dans sa dernière année du Plan d'action économique (PAE) de 175 millions de dollars, assorti de nombreux projets de prolongation de la durée de vie (PDV), de radoub, d'acquisition de petits navires et de petites embarcations, livrés, achevés, ou dans les temps pour livraison le 31 mars 2011.

En ce qui a trait aux finances, en dépit de certains progrès observés en termes de remplacement d'actifs, le ministère des Pêches et des Océans (MPO) et la GCC, y compris la Flotte, éprouvent toujours des difficultés financières au niveau de leurs budgets de fonctionnement. À la suite du gel des salaires, des initiatives d'efficacité opérationnelle ont été entreprises visant à réduire les coûts tout en maintenant un niveau élevé de services aux clients, et ce, malgré les niveaux accrus d'activité et de demandes en matière de programme. Il est probable que ce climat fiscal se poursuivra à court comme à moyen terme, vraisemblablement au cours des deux à trois prochaines années, pendant que les ministères et les organismes du gouvernement oeuvrent ensemble à la restauration de l'équilibre fiscal auquel les Canadiennes et les Canadiens sont en droit de prétendre.

La visibilité de la Flotte est en grande partie le résultat de sa très bonne réputation dans le cadre de ses opérations en mer, quoique ses succès les plus remarquables de cette année notons ses efforts de préparation opérationnelle et de planification. Deux autres domaines de succès sont à souligner au niveau de son rôle important de soutien à la sûreté et à la sécurité en mer pendant les Jeux olympiques de Vancouver de 2010, ainsi que la planification et la préparation exceptionnelles de la Flotte lors de la pandémie de grippe H1N1. Je tiens à féliciter toutes les personnes qui ont participé à la planification et à la prestation des opérations d'appui de la Flotte aux Jeux olympiques d'hiver de 2010 à Vancouver. Leur dévouement s'inscrivait dans la meilleure tradition de la Flotte et de la Garde côtière canadienne dans son ensemble. J'aimerais aussi souligner que nos efforts tant avant que pendant la période de pandémie de grippe H1N1 se sont traduits par un service sans interruption, alors qu'en même temps nos équipes veillaient à la santé et à la protection de notre personnel navigant, lesquelles sont demeurées une priorité.

Au cours de l'année écoulée, la GCC et la Flotte ont continué de mettre l'accent sur les difficultés auxquelles nos ressources humaines sont confrontées. En ce qui concerne la Flotte, nombre de ses employés expérimentés comptent prendre leur retraite au cours des prochaines années. Au cours de cette même période, un nombre accru de personnel maritime sera nécessaire pour prendre les commandes de nos nouveaux vaisseaux. D'autres pressions, notamment l'ouverture de postes d'ingénieurs navals pour répondre aux besoins liés à la mise en œuvre de la Stratégie de gestion de l'entretien des navires, ainsi que de gestionnaires de projet aux qualifications diverses, continuera d'augmenter la demande en personnel maritime qualifié. Certaines initiatives sont bien avancées, qui permettront de relever ces défis. Elles concernent l'inscription croissante d'élèves officiers au Collège de la GCC, à commencer par la classe des élèves de première année 2009-2010 (en hausse de 64 par rapport à 48), le lancement et la mise en œuvre du programme de



certification des équipages de navires, des ententes renforcées avec les écoles nautiques provinciales, et les progrès importants réalisés relativement au recrutement et à la rétention, notamment par le Groupe de renouvellement de la main-d'œuvre nationale de la GCC.

La GCC et la Flotte ont réalisé des progrès importants dans un certain nombre de domaines au cours de l'année écoulée, mais il reste encore beaucoup à faire. Aujourd'hui plus que jamais, nous sommes déterminés à veiller à ce que les employés de la Flotte bénéficient des ressources, du matériel, du perfectionnement professionnel et des capacités dont ils ont besoin de sorte à continuer à servir les Canadiennes et les Canadiens du mieux possible.

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

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

Saluti Primum, Auxilio Semper

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



NGCC Cape Cockburn, navire de SAR



# SERVIR LES CANADIENNES ET LES CANADIENS... SÉCURITÉ AVANT TOUT



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 Garde côtière canadienne est toujours présente et prête à servir. Symbole de souveraineté reconnu à l'échelle nationale, elle sert sur trois océans, le fleuve Saint-Laurent, les Grands Lacs, et sur d'autres voies navigables importantes. Souvent, elle est la seule présence fédérale dans de nombreuses collectivités éloignées, en particulier en Arctique, menant des opérations dans des conditions météorologiques parmi les plus rigoureuses au monde le long du littoral le plus étendu du monde. En service 24 heures sur 24, chaque jour de l'année, la Garde côtière canadienne est tenue de livrer ses services non seulement conformément à nos ententes en matière de niveau de service, mais en toute sécurité, à tout moment et dans toutes les circonstances.

La Flotte de la Garde côtière canadienne s'inscrit au cœur des opérations en mer de la GCC. La flotte de navires et d'hélicoptères de la GCC, gérée et exploitée par l'Administration centrale et les directions régionales de la Flotte de tout le pays, joue un rôle décisif, mais 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. La Flotte consiste en 116 navires et 22 hélicoptères – des bateaux de recherche et sauvetage agiles aux brise-glaces capables de se frayer une route à travers plusieurs épaisseurs de glace. La Flotte 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. Quelque 2 400 officiers et équipages en uniforme communiquent aux Canadiennes et



Officiers de SAR sur une embarcation rapide de sauvetage



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. À terre, 2 100 autres employés de l'ensemble du Canada sont la force vive de l'organisme de la GCC et appuient notre personnel en mer.

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

- sauve 8 vies;
- prête main-forte à 55 personnes dans 19 situations de recherche et de sauvetage;
- fournit 55 services d'aide à la navigation;
- traite 1 547 contacts radio maritimes;
- gère 2 325 déplacements de navires de commerce;
- escorte quatre navires de commerce à travers la glace pendant la saison;
- effectue 11 patrouilles de pêche;
- appuie trois missions hydrographiques.
- appuie huit missions scientifiques;
- intervient sur trois événements de pollution déclarés; et
- sonde cinq kilomètres de fond de chenal maritime.

Le mandat de la Garde côtière canadienne relève de 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 eu égard aux aides à la navigation, à l'île de Sable, aux activités de recherche et sauvetage, aux interventions environnementales (IE) et aux services de trafic maritime. La *Loi sur les*

*océans* confère au ministre des Pêches et des Océans du Canada 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 et de gestion du trafic maritime, de services de brise-glace et de gestion des glaces et d'entretien des chenaux. Elle lui confère également la responsabilité des programmes SAR, d'IE et d'appui aux autres ministères, conseils et organismes du gouvernement, par la fourniture de navires, d'hélicoptères, entre autres services.



Science dans le Nord  
Photo: du Winnipeg Free Press

## 1.1 NOS CLIENTS

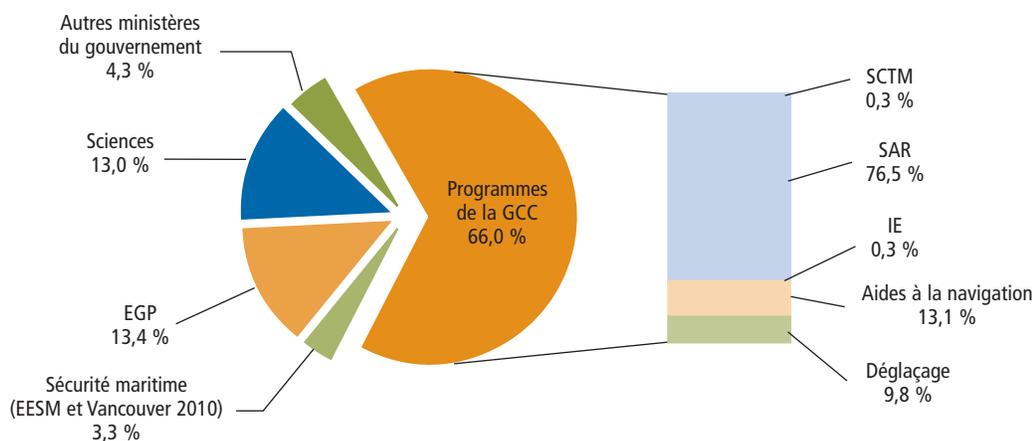
En sa qualité de propriétaire et d'exploitant de la flotte civile du gouvernement du Canada, les professionnels qualifiés de la Flotte de la Garde côtière servent des clients dans tous les secteurs de l'économie canadienne : le grand public, les transports marchands, les exploitants de services de traversier, 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 en mer de la GCC associés à la recherche et au sauvetage (SAR), à la sûreté maritime, à l'application des règlements, à l'intervention environnementale, au déglçage, aux aides à la navigation, aux services de communications et de trafic maritimes, à la recherche scientifique et à la gestion des voies navigables;
- intervenir dans le cadre des priorités maritimes fédérales et des 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 les opérations de conservation et de protection des ressources de pêche;
- appuyer les besoins en mer des AM, notamment Ressources naturelles Canada et Environnement Canada, entre autres; et
- appuyer les activités non militaires du ministère de la Défense nationale (MDN), de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), de Sécurité publique du 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 2009-2010. Il indique notamment que 66 % de nos services sont dédiés aux programmes de la GCC, le plus important étant le programme SAR. D'autres programmes de cette catégorie concernent les interventions environnementales (IE), les Services de communications et de trafic maritimes (SCTM), l'IE, les Aides à la navigation, la gestion des voies navigables et les Services de déglçage. Les 34 % restants de nos services étaient dédiés aux programmes Écosystèmes et gestion des pêches (EGP) – anciennement appelé Gestion des pêches et de l'aquaculture – Sciences, autres ministères et organismes du gouvernement (AM) et Sûreté maritime. Ces pourcentages de prestation de services correspondent généralement à ceux des années précédentes.

**Graphique 1 : Répartition des clients de la Flotte, 2009-2010**  
(% du nombre total des jours opérationnels)





## 1.2 NOS OPÉRATIONS

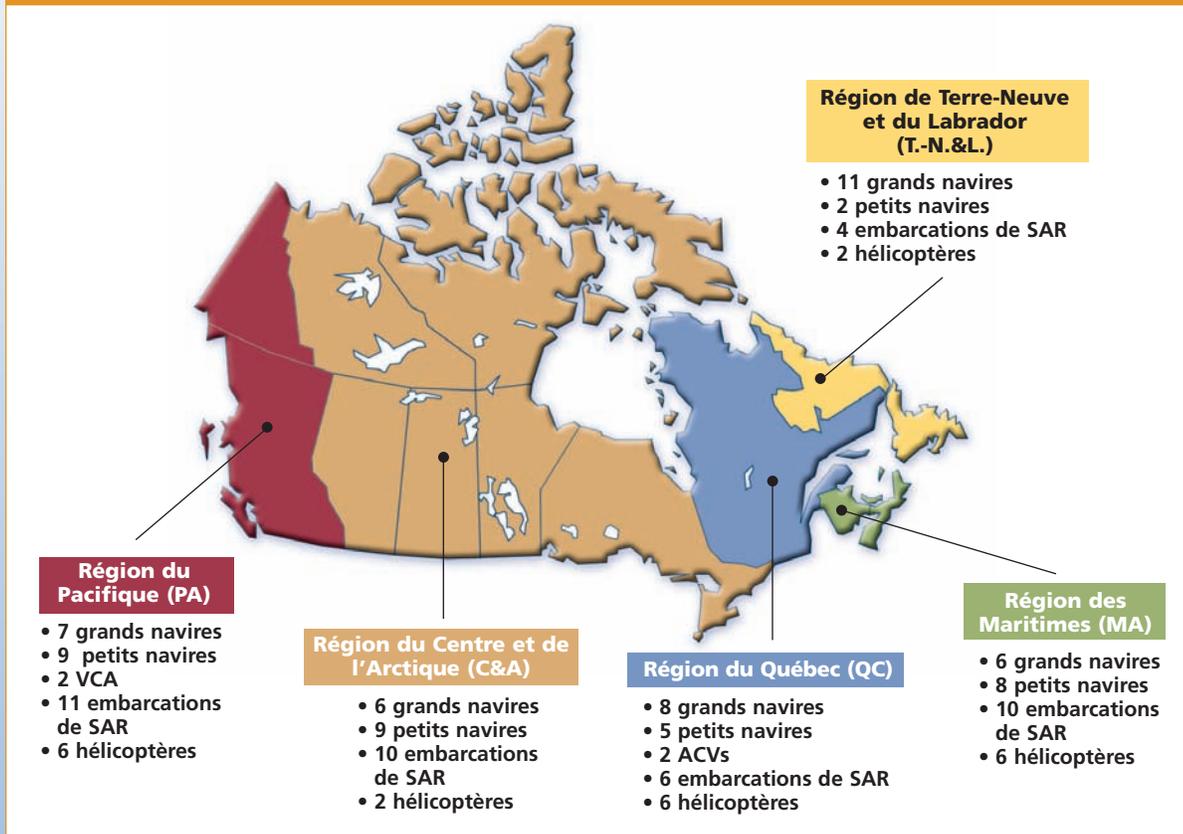
En sa qualité de seule flotte civile du Canada, la Flotte de la Garde côtière canadienne se doit de toujours être prête à entreprendre des missions maritimes au service des citoyens et du gouvernement du Canada. La Flotte de la GCC est exploitée dans certaines des conditions maritimes les plus hostiles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

- des températures atmosphériques qui varient de -40°Celsius à +40°Celsius;
- des températures de l'eau pouvant varier de -2°Celsius à +30°Celsius;
- des formations de glace qui varient constamment;

- des coups de vent ou des vents de force ouragan;
- des vagues pouvant parfois dépasser 20 m de hauteur; et
- des opérations dans des régions isolées ou non cartographiées.

La Flotte satisfait à ses diverses responsabilités, en partie parce qu'elle est polyvalente, proactive et hautement adaptable, et que la sécurité est sa principale préoccupation. 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 services et les obligations définies dans notre mandat. Le graphique 2 présente la répartition des navires par région, en 2009-2010.

Graphique 2 : Répartition des navires par région, 2009–2010



### 1.3 NOTRE ENVIRONNEMENT

Les opérations et les services de la Flotte de la Garde côtière canadienne sont tributaires du flux et du reflux de l'économie, de l'environnement et de la société dans son ensemble. Le monde de nos clients est lui aussi tributaire d'un flux constant, qui nous contraint à nous adapter à des besoins de services et des priorités en fonction d'éléments qui s'inscrivent le plus souvent au-delà de notre portée.

Plusieurs facteurs placent une demande accrue sur les efforts d'appui de la Flotte aux programmes de déglacage, de recherche et sauvetage, d'intervention environnementale et de services de gestion des voies navigables, par exemple. Notons entre autres le trafic maritime accru, les évolutions technologiques et les changements climatiques qui influent sur les niveaux de l'eau et la prolongation des saisons de navigation. La Flotte doit par ailleurs veiller à ce que sa capacité soit en mesure de répondre aux priorités maritimes évolutives du gouvernement du Canada ainsi qu'à l'intérêt international accru dans la protection des habitats marins. L'accent plus marqué de la

présence canadienne dans l'Arctique, par exemple, génère autant de défis que de nouvelles possibilités. Il est par conséquent essentiel pour la Flotte – et pour la GCC dans son ensemble – de trouver un moyen d'équilibrer les besoins, les demandes et les attentes des Canadiennes et des Canadiens, des clients et des intervenants avec les ressources à sa disposition.

Une nation maritime comme le Canada n'a d'autre choix que de s'appuyer sur une flotte de navires et d'hélicoptères efficace, efficiente, adaptable et prête pour la mission. Les initiatives détaillées dans ce rapport ont été entreprises de sorte à veiller à ce que la Flotte puisse relever ses défis et continuer d'améliorer son 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 importante pour la Flotte.



NGCC Cape Mudge, navire de SAR



Navire de la Garde côtière canadienne se dirigeant vers la mer



# NOTRE PERSONNEL...NOTRE SÉCURITÉ EST NOTRE PRÉOCCUPATION



La Flotte de la Garde côtière canadienne tire son avantage compétitif de sa main-d'œuvre professionnelle et dévouée. Les femmes et les hommes de la GCC sont de fiers gardiens de la tradition maritime du Canada et leurs efforts permettent d'appuyer l'ensemble des priorités maritimes du gouvernement fédéral. Les professionnels de la GCC travaillent sans relâche dans toutes les conditions, à terre comme en mer, assurant une présence fédérale implacable, des services de qualité à nos clients et la protection de nos citoyens, nos eaux et les ressources naturelles de notre milieu maritime. Veiller à ce que ces professionnels puissent s'exécuter de façon aussi sécuritaire que possible n'est pas seulement notre responsabilité, c'est aussi notre devoir.



Lisa Laurie et Karen Macfie, Techniciennes généralistes - T.-N.& L.



Des employés de la Garde côtière se préparent à jeter une bouée

Photo : Environnement Canada

## 2.1 QUI NOUS SOMMES : DIVERSITÉ ET DYNAMISME

Travailler pour la Garde côtière canadienne revient à 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 personnel naviguant – les officiers de navires (SO) et les équipages de navires (SC) — qui opère notre flotte de navires et de véhicules sur coussin d'air comprend plus de la moitié (54 %) de la force de travail des 4,554 employés de la GCC. Tandis que notre flotte constitue la plus grande présence visible pour la Garde côtière canadienne pour le public en général, il y a de nombreuses fonctions critiques qui sont menées par le personnel œuvrant dans le cadre d'opérations à terre pour les secteurs tels que : sûreté et sécurité, gestion de la flotte (ressources humaines et planification financière, développement de politiques, support



## Chaque jour est une nouvelle épreuve de sécurité Exercice d'incendie à bord du *NGCC Amundsen*

Le 13 février 2010, l'équipe du *NGCC Amundsen* a mené un exercice d'incendie visant à tester l'efficacité de ses procédures de sécurité en cas d'urgence. Alors qu'il naviguait dans la région de Cap-Rouge, à l'approche du pont de Québec, le *NGCC Amundsen* a sonné l'alerte générale à 15 h 33, et annoncé la présence d'un incendie dans la timonerie du navire. Une série de procédures s'est alors déroulée visant à sécuriser le navire, contenir la zone d'incendie, localiser les membres d'équipage manquants et apporter une assistance médicale à toute personne blessée. Trente minutes plus tard, le feu était sous contrôle. L'équipage a ensuite poursuivi l'exercice en abandonnant le navire à bord de ses embarcations et radeaux de sauvetage.

Grâce à ces manœuvres de simulation, la Flotte met continuellement à jour et améliore en permanence ses procédures d'urgence afin de garantir une sécurité maximale pour son personnel navigant. Ces exercices et autres manœuvres sont menés de façon régulière afin de permettre aux équipages de réagir en tant qu'équipe pendant les événements générateurs de fortes tensions, pour la mise en œuvre des plans d'urgence.

Afin de respecter le Règlement sur les exercices d'incendie et d'embarcation et les principes du code ISM, ces exercices et autres manœuvres doivent être effectués au moins une fois par mois, consignés dans le journal de bord du navire ainsi que dans les notes de relève du commandant, et comporter les informations suivantes :

- a) Abordage de l'équipage et manœuvre des navires à distance du bâtiment, au minimum tous les six mois;
- b) Test des systèmes de communication radio; et
- c) Entraînement avec les tenues d'immersion, au minimum tous les six mois.

Une séance d'information doit être tenue dès que possible après chaque exercice. Ces séances doivent rassembler le plus grand nombre possible de participants.



Le Capitaine Smith en congé au sein de son équipe de pompier volontaire dans sa communauté

opérationnel à la flotte et soutien techniques et entretien de nos avoirs), et services administratifs.

La Garde côtière canadienne accorde une grande importance au maintien de communications et de relations de travail efficaces avec les agents négociateurs qui représentent ses employés. Notre main-d'œuvre diversifiée de la GCC est représentée par sept agents négociateurs : deux d'entre eux, la Guilde de la marine marchande du Canada (GMMC) et l'Alliance de la Fonction publique du Canada (AFPC), par l'entremise de l'Union canadienne des employés des transports (UCET), représentent respectivement les officiers de navire

(SO) et les équipages de navire (SC) de la Flotte. Ces unions sont entièrement engagées avec la GCC à identifier et à gérer les préoccupations liées à la santé et la sécurité au travail, particulièrement pour le personnel navigant et les techniciens et techniciennes qui entretiennent de l'équipement dans des régions isolées.

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, à des postes saisonniers, à durée déterminée et occasionnels. Le tableau 1 présente la répartition des employés maritimes par classification d'emploi.

**Tableau 1 : Répartition des employés maritimes par type d'emploi, en mars 2010**

	T.-N.&L. <sup>1</sup>	MA	C&A	QC	PA	Nationalement
<b>OFFICIERS DE NAVIRES</b>						
Portés à l'effectif (ETP <sup>2</sup> )	216	207	101	160	164	848
Portés à l'effectif (durée déterminée)	4	7	7	8	19	45
<b>Total SO portés à l'effectif</b>	<b>220</b>	<b>214</b>	<b>108</b>	<b>168</b>	<b>183</b>	<b>893</b>
<b>ÉQUIPAGES DE NAVIRES</b>						
Portés à l'effectif (ETP)	360	297	124	195	253	1 229
Portés à l'effectif (durée déterminée)	60	60	35	47	103	305
<b>Total SC portés à l'effectif</b>	<b>420</b>	<b>357</b>	<b>159</b>	<b>242</b>	<b>356</b>	<b>1 534</b>
<b>PILOTES D'AÉROGLISSEURS, NAVIGATEURS, MÉCANICIENS, ET MEMBRES D'ÉQUIPAGES</b>						
Portés à l'effectif (ETP)	-	-	-	14	43	57
Portés à l'effectif (durée déterminée)	-	-	-	2	0	2
<b>Total GT, EG, et SC portés à l'effectif</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>16</b>	<b>43</b>	<b>59</b>
<b>Total</b>	<b>640</b>	<b>571</b>	<b>267</b>	<b>426</b>	<b>582</b>	<b>2 486</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

<sup>1</sup> Données extraites du Système MariTime de gestion de la flotte.



Le Collège de la Garde côtière canadienne offre une formation depuis 1965. Cette institution bilingue, principale source de recrutement des SO, dispense le Programme de formation des officiers de la GCC ainsi que des programmes de carrière dans les SCTM et des formations hautement spécialisées en SAR, IE, entretien des équipements maritimes et opération des dispositifs

électroniques. Bien que les inscriptions des élèves officiers aient augmenté régulièrement au cours des dernières années, nous étions heureux de constater l'augmentation impressionnante des inscriptions en 2009-2010, lesquelles sont passées à près de 64 élèves, comparées à 48 en 2008-2009. C'est une étape marquante dans la bonne direction pour l'augmentation et la pérennisation de nos effectifs.

## 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.

### 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; et
- 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 bord des navires de la GCC.

### Au-delà d'une simple éducation

Alors qu'ils apprennent à maîtriser les systèmes de navigation, les engins et autres commandes des navires, les élèves sont également exposés à des valeurs fondamentales, notamment l'importance de veiller à leur sécurité et à celle de leurs collègues dans le cadre de leurs fonctions. 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 prépare les élèves officiers 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 choisir de faire carrière au sein de la Garde côtière.

### Comment faire une 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.ccg-gcc.gc.ca/>.

## Planification de la relève

La planification de la relève est un facteur de réussite fondamental pour la Garde côtière canadienne en général et pour la Flotte en particulier. Le tableau 2 présente la façon dont les membres du personnel maritime portés à l'effectif sont répartis par âge, avec une majorité d'officiers de navire (SO) et d'équipages de navire (SC) âgés de 45 ans et plus. D'ici 2013, 30 % des employés navigants de la GCC (17 % des SC et 21 % des SO), pourront prétendre à un départ à la retraite et devront être remplacés. La Flotte devra alors recruter près de 100 professionnels navigants et à

terre supplémentaires pour servir à bord des nouveaux navires.

Compte tenu du fait que le Canada n'a pas de marine marchande importante sur laquelle il peut compter pour attirer un personnel déjà breveté, la Flotte se doit de prévoir de façon exacte ses besoins en termes de SO et de SC, et ce, bien à l'avance. Dans la plupart des cas, la reconnaissance professionnelle est un processus qui se déroule sur plusieurs années. Obtenir les niveaux les plus élevés de certification (mécanicien 1<sup>re</sup> classe et capitaine au long cours), peut prendre environ 15 ans. Pour cette raison, les pratiques de

**Tableau 2 : Répartition du personnel maritime par catégorie d'âge, en mars 2010**

	T.-N.&L. <sup>1</sup>	MA	C&A	QC	PA	Nationalement
<b>OFFICIERS DE NAVIRES</b>						
Âge moyen (ETP <sup>2</sup> )	45	48	44	45	45	45
Moins de 45 ans	85	50	47	72	73	327
De 45 à 54 ans	110	112	47	76	71	416
De 55 à 59 ans	16	33	11	17	24	101
60 ans et plus	9	19	3	3	15	49
<b>Total SO portés à l'effectif</b>	<b>220</b>	<b>214</b>	<b>108</b>	<b>168</b>	<b>183</b>	<b>893</b>
<b>ÉQUIPAGES DE NAVIRES</b>						
Âge moyen (ETP)	47	51	46	48	42	47
Moins de 45 ans	159	63	68	74	181	545
De 45 à 54 ans	170	200	67	109	117	663
De 55 à 59 ans	59	66	21	45	40	231
60 ans et plus	32	28	3	14	18	95
<b>Total SC portés à l'effectif</b>	<b>420</b>	<b>357</b>	<b>159</b>	<b>242</b>	<b>356</b>	<b>1534</b>
<b>PILOTES D'ÂÉROGLISSEURS, NAVIGATEURS, MÉCANICIENS, ET MEMBRES D'ÉQUIPAGES</b>						
Âge moyen (ETP)	–	–	–	47	38	42
Moins de 45 ans	–	–	–	3	30	33
De 45 à 54 ans	–	–	–	11	12	23
De 55 à 59 ans	–	–	–	2	1	3
60 ans et plus	–	–	–	–	–	–
<b>Total GT, EG, et SC portés à l'effectif</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>43</b>	<b>59</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



planification de la relève de la Flotte couvrent l'élaboration de profils de compétences des navires (armement en équipage). Ces profils d'armement en équipage détaillent les compétences professionnelles nécessaires, les accréditations, les formations techniques, et les expériences requises pour l'exécution de fonctions conformément au règlement en matière de dotation en personnel maritime établi dans la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Ils couvrent par ailleurs les exigences en matière de formation nécessaire pour assurer la sécurité dans toutes les opérations. Outre leur fonction réglementaire, ces profils aident les SO et les SC à harmoniser leur parcours professionnel avec les exigences de la direction de la Flotte en matière de planification de la relève.

### Résultats de 2009-2010

Des **Modèles nationaux de description de travail** classifiés pour tous les officiers de navire et équipages de navire;

Établissement d'une organisation normalisée pour l'Organisation régionale de gestion de la Flotte (ORGF); et

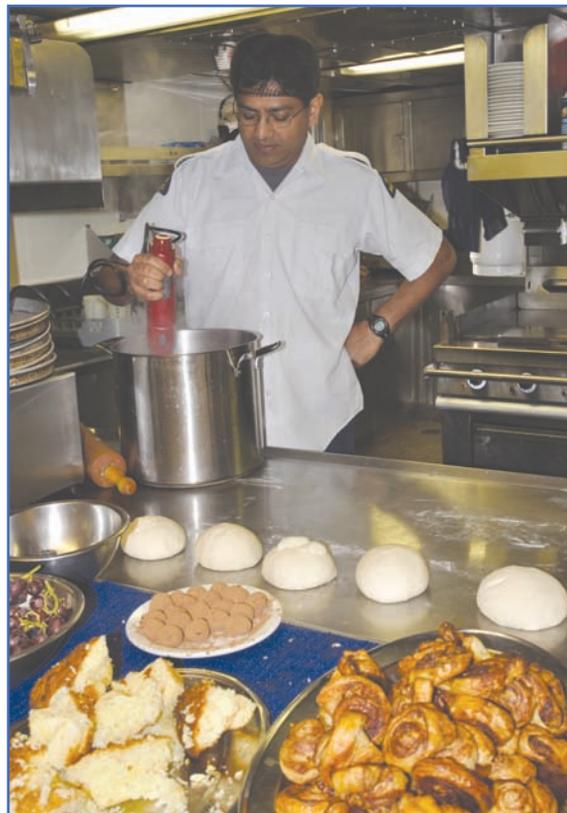
Signature d'une **entente sur les services essentiels pour les équipages de navire** avec l'Alliance de la Fonction publique du Canada (AFPC) et le Conseil du Trésor, reconnaissant que la Flotte de la GCC et l'ensemble des postes d'équipage de navire qui lui sont associés sont essentiels à temps plein (code 1), pendant le service.

### Diversité croissante

La Garde côtière canadienne s'est engagée à créer un lieu de travail respectueux et accueillant qui emploie une population aussi diverse que les citoyens qu'elle sert. La mise en œuvre de l'équité en matière d'emploi crée un milieu de travail qui attire, recrute et retient les meilleurs talents sur le marché.

En 2009, la Garde côtière canadienne a créé et mis en œuvre le bulletin de rendement du plan d'action de la gestion sur l'équité en emploi (PAG SUR L'EE). Les résultats démontrent que nous

sommes parvenus à réduire les obstacles à l'emploi auxquels font face les groupes désignés d'équité en emploi. Le fait de recruter et d'exposer les travaux réalisés par les membres de ces groupes dans notre matériel promotionnel, nous permet de créer des possibilités permettant d'augmenter leur représentation globale. La GCC a augmenté sa représentation nationale globale de 5 % en moyenne au cours de chacune des cinq dernières années. Appuyée en cela de l'engagement de notre commissaire, et de l'appui de nos employés, la GCC entend poursuivre l'amélioration de la représentation de tous les groupes, en s'intéressant particulièrement aux personnes handicapées et aux minorités visibles. En outre, le Réseau opérationnel des femmes (ROF) est une voix pour les femmes qui travaillent au sein de la Flotte et qui présentent leurs préoccupations directement auprès des dirigeants de la Flotte.



Surya Misra – Chef cuisinier sur le *NGCC W. E. Ricker*

## Résultats de 2009-2010

Engagement complet du Réseau opérationnel des femmes au sein du Conseil exécutif de la Flotte;

Établissement d'un bulletin de rendement semestriel permettant d'établir le suivi des progrès réalisés dans le plan d'action de la gestion sur l'équité en emploi 2008-2011; et

Renforcement du recrutement des membres des groupes désignés.

## 2.2 CE QUE NOUS FAISONS : QUALIFIÉS ET PRÉPARÉS

La sécurité d'un lieu de travail est tributaire du fait que les employés sachent ce que l'on attend de leur part, qu'ils aient accès au matériel qui convient, et suivent la formation appropriée pour assumer leurs responsabilités de façon sécuritaire et efficace. Ceci est particulièrement vrai pour la Flotte de la Garde côtière canadienne, dont le vaste réseau opérationnel doit être prêt à la mission 24 heures sur 24, dans des conditions très fréquemment risquées et dangereuses.

La formation et le perfectionnement sont essentiels à la satisfaction du mandat évolutif de la Flotte et au maintien de notre culture de la sécurité et du service. Les niveaux d'accréditation exigés pour le personnel navigant de la Garde côtière canadienne dépassent souvent ceux qu'exige pour sa part Transports Canada, en raison du caractère difficile du travail que nous effectuons et des conditions souvent marginales dans lesquelles nous exploitons notre Flotte.



Sébastien Cadieux - Officier de navigation sur le NGCC Tracy



Technicien en électronique de la Garde côtière au travail

## Le Plan national de perfectionnement professionnel du personnel navigant

En 2009-2010, la Flotte a élaboré et amélioré son Plan national de perfectionnement professionnel du personnel navigant. Ce document détaille les exigences actuelles et futures en matière de formation et de certification professionnelle de son personnel navigant. Il met par ailleurs en lumière les difficultés liées au fait d'assurer un approvisionnement continu de personnel qualifié pour la prestation de services de qualité. Le cadre du programme de certification des équipages de navire fait partie de ce plan. Il détaille la façon dont nous formons les membres d'équipages de navires existants pour qu'ils évoluent vers les postes d'officiers de navire, qui répondent aux besoins déterminés dans le cadre de l'analyse du profil de certification/âge démographique de la Flotte.

La Flotte a par ailleurs établi le Manuel de gestion du personnel navigant, lequel fournit une orientation nationale aux surintendants maritimes régionaux dans la gestion des ressources humaines et la formation des employés navigants de la GCC.



## Résultats de 2009-2010

Amélioration du Plan national de perfectionnement professionnel du personnel navigant;

Modernisation de l'Ordonnance 530 de la Flotte de la Garde côtière canadienne : Qualifications requises pour le personnel navigant de la GCC, établissement d'exigences en matière d'accréditation professionnelle répondant aux besoins de l'environnement maritime actuel et futur de la Flotte; et

Promulgation de la première version des profils d'équipages de navire. Ce document définit les exigences minimales en matière de certification, formation et expérience pour chaque poste dans tous les navires. Il sert par ailleurs de Document relatif aux effectifs en fonction de la sécurité, requis par Transports Canada.

## 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;
- D'excellents avantages en matière de régimes de pension, de santé et dentaire;
- Stabilité de l'emploi;
- **Une satisfaction des employés incomparable.**

## Ne les oublions pas

Depuis 1962, la Garde côtière s'inscrit comme un symbole du service maritime au Canada. Grâce aux efforts formidables et au professionnalisme de tous ceux que nous comptons parmi les nôtres, nous avons fait de notre mieux pour nous montrer dignes de notre devise : « Sécurité d'abord, Service constant ».

Malheureusement, en dépit de notre dévouement sans faille à la sécurité, 35 femmes et hommes ont perdu leur vie dans l'exercice de leurs fonctions au fil des années, et nous ne devons pas les oublier. Ces pertes ont été difficiles à accepter, mais elles nous servent de rappel quant aux véritables dangers qui existent à fonctionner dans un milieu de travail dynamique, à terre, dans les airs et en mer.



Monument commémoratif

## Formation et apprentissage sur une fondation de sécurité

En 2008-2009, la Garde côtière canadienne a établi un cadre de formation et de perfectionnement visant l'amélioration de l'uniformité nationale sur le front de la planification, de la gestion et de la prestation des formations. Des consultations ont été menées avec les gestionnaires, les employés et les agents de négociation autour de ce nouveau cadre. En 2009-2010, celui-ci a été diffusé à l'ensemble de la Garde côtière canadienne, et des budgets clairs et transparents d'apprentissage et de perfectionnement ont été établis. Les investissements dans les personnes (p. ex. perfectionnement des employés, avancement professionnel, et acquisition de compétences) feront l'objet d'un appui financier, dans la mesure du possible, et dans la limite des budgets disponibles. L'examen à venir des dépenses de la Garde côtière en matière de formation et de perfectionnement au cours des cinq dernières années nous permettra par ailleurs de mieux comprendre les différents coûts (frais de scolarité, droits, dépenses, déplacements et matériel), ainsi que la durée et les fonds consacrés au perfectionnement, à la gestion et à la formation linguistique.

En 2009-2010, la GCC a aussi mis en place des mesures proactives visant l'amélioration de ses capacités en langues officielles et porte une attention particulière à la prestation de services au public, à la langue de travail, à l'apprentissage et au perfectionnement. Elle a par ailleurs entamé la deuxième phase de son programme pilote national de perfectionnement en leadership. Ce programme, lancé à titre de projet pilote de deux ans dans les cinq régions de la GCC en 2007, a donné aux employés qui y ont participé la possibilité d'améliorer leurs compétences de gestion et de mieux comprendre le fonctionnement de la GCC dans son ensemble.

## Résultats de 2009-2010

Promulgation de la version finale du cadre d'apprentissage continu et de perfectionnement;

Poursuite de la seconde phase du programme pilote national de perfectionnement en leadership;

Consolidation de la capacité en matière de formation linguistique officielle au Collège de la GCC;

Établissement de budgets clairs et transparents d'apprentissage et de perfectionnement; et

Élaboration d'un plan d'action lié aux observations du Commissariat aux langues officielles (CLO), à la suite de l'examen de la capacité en matière de langue seconde dans la région des Maritimes.

## Amélioration de l'uniformité nationale en matière de gestion des ressources humaines

La Garde côtière canadienne a réalisé d'importants progrès dans le cadre de deux initiatives fondamentales visant à améliorer l'uniformité nationale de la gestion des ressources humaines : l'élaboration d'un modèle d'organisation normalisée pour nos régions et un système amélioré d'appréciation du personnel. L'organisation normalisée est essentielle pour veiller à ce que la Garde côtière canadienne mène ses activités de façon uniforme dans chaque région, tant en matière de prestation de services que d'attribution des ressources disponibles. Elle vise par ailleurs à faire en sorte que les employés des différentes régions effectuant les mêmes tâches soient classifiés et rémunérés de façon équitable. L'organisation normalisée a été lancée au cours de l'exercice 2009-2010, et la transition aura lieu au cours des trois prochaines années.

Notre Système d'appréciation du personnel (SAP), conçu pour améliorer le rendement des employés, a été lancé officiellement en avril 2008. Il s'accompagne d'un processus réalisable, viable et souple qui permet à tous les employés de se



soumettre à un examen du rendement plus réaliste. Pour le cycle d'examen initial de 2008-2009, les résultats indiquent que 92 % des employés justifient d'objectifs de travail déterminés. En 2009-2010, le personnel navigant de la Flotte a adapté le système et mis en œuvre une version correspondant davantage à ses besoins particuliers. La direction de la GCC entend poursuivre les discussions autour du rendement et encadrer le SAP.

Des plans d'apprentissage individuels (PAI) font également partie du Système d'appréciation annuelle du personnel. Ce PAI aide les employés à déterminer leurs besoins en formation, leurs possibilités de perfectionnement et leurs aspirations de carrière. En 2009-2010, des plans d'apprentissage ont été achevés pour environ 82 % des employés de la GCC, les réalités opérationnelles des activités en mer et la transition vers la nouvelle structure de rapports du SAP ayant influé sur les taux d'achèvement du personnel navigant. Ces derniers devraient être nettement plus élevés en 2010-2011.

En 2009-2010, la Garde côtière canadienne a également évalué les résultats du Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux (SAFF) de 2008 et en a communiqué les conclusions aux employés ainsi qu'aux agents de négociation.

### Résultats de 2009-2010

Lancement et démarrage de la transition à l'organisation normalisée qui inclut la dernière touche aux Modèles nationaux de description de travail pour les postes techniques et navigants;

82 % des employés de la GCC ont achevé leur plan d'apprentissage;

Introduction d'une version adaptée du Système d'appréciation du personnel pour le personnel navigant; et

Examen des résultats du SAFF de 2008 et communication des conclusions aux employés et aux agents de négociation.



NGCC Des Groseilliers – Brise-glace moyen, à Québec, QC

# 3

## NOS NAVIRES ET HÉLICOPTÈRES... OPÉRATIONNELS ET SÉCURITAIRES



En vertu du programme de Préparation opérationnelle de la Flotte (POF), la Flotte assure la disponibilité de navires et d'hélicoptères sûrs, fiables et opérationnels, équipés de professionnels compétents pour répondre aux besoins en mer de la Garde côtière canadienne, du MPO et des autres ministères et organismes du gouvernement. La Flotte aide de la sorte ses clients à assumer leurs responsabilités de satisfaction de leur mandat opérationnel, plan d'activités et autres obligations en fonction des fonds disponibles.

En 2008-2009, la Flotte exploitait 116 navires et 22 hélicoptères (voir Tableau 3 pour la répartition par catégorie). Nombre de ces actifs sont « multitâches », ce qui signifie qu'ils sont capables de répondre aux besoins de 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 du programme d'écosystèmes et gestion des pêches (EGP) pour l'application des règlements sur la pêche.



Grue déplaçant un camion sur le NGCC Terry Fox dans la région de T.-N.&L.



**Tableau 3 : Nombre de navires et d'hélicoptères opérationnels par type, 2009-2010**

Type de navire et d'hélicoptère	Nombre
Brise-glace polaire	0
Brise-glace lourd	2
Brise-glace moyen	4
Navire polyvalent de grande endurance	7
Navire polyvalent d'endurance moyenne	4
Patrouilleur hauturier	4
Patrouilleur semi-hauturier	11
Navire hauturier de recherches océanographiques	2
Navire hauturier de recherches halieutiques	4
Véhicule à coussin d'air	4
Navire baliseur spécialisé	3
Embarcation de SAR	46
Navire hydrographique	5
Navire hydrographique et de sondage de chenal	2
Navire semi-hauturier de recherches halieutiques	5
Navire spécialisé	13
<b>Nombre total de navires</b>	<b>116</b>
<b>Nombre total d'hélicoptères</b>	<b>22</b>
<b>Nombre total d'hélicoptères et de navires</b>	<b>138</b>

### 3.1 BÂTIR UNE FLOTTE PLUS DURABLE

La GCC est fière de sa flotte adaptable et capable d'assurer une variété de services de manière sûre, sécuritaire, efficace et efficiente. Toutefois, plus de 70 % des navires de la Flotte de la GCC ont dépassé la moitié de leur vie utile anticipée, comme le montre le tableau 4, qui illustre en outre l'âge des navires par taille en 2009-2010. En dépit d'investissements considérables consentis depuis 2003 au fur et à mesure du vieillissement des navires, davantage de pannes se produisent et les coûts de réparation augmentent. En outre, les infrastructures à terre, notamment les stations de la GCC, les tours de radio et les centres de Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) continuent de se détériorer et exigent de plus en plus d'investissements importants. La difficulté pour la Flotte est de maintenir ses niveaux de service tout en gérant l'infrastructure vieillissante et les changements technologiques, notamment le fait de se détourner des aides physiques traditionnelles pour adopter un service électronique moderne et axé sur l'information.

Le Plan d'investissement de la Flotte (PIF) est le seul moyen de financement interne dont nous disposons pour investir dans nos navires, aéroglisseurs, hélicoptères, ainsi que dans les autres actifs gérés par la Flotte. Ce plan, mis à jour chaque année, octroie des fonds sur des périodes de cinq ans d'après des facteurs comme l'état général des actifs et les résultats des inspections réglementaires. La Flotte optimise l'utilisation des fonds d'investissement annuels (à l'heure actuelle, 91,5 millions de dollars par an) qui sont destinés à



NGCC Tracy, navigant sur le fleuve St.Laurent, QC

Tableau 4 : Âge des navires, 2009–2010

Navires	Nombre	L'âge des biens		
		de plus de 25 ans	de 15 à 25 ans	de moins de 15 ans
Grands navires Durée de vie théorique – 25 à 45 ans	39	27	12	-
Véhicules à coussin d'air Durée de vie théorique – 25 ans	4	1	-	3
Petits navires Durée de vie théorique – 15 à 20 ans	73	14	17	42
<b>Navires</b>	<b>116</b>	<b>42</b>	<b>29</b>	<b>45</b>
<b>Hélicoptères</b>	<b>22</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>-</b>
<b>TOTAL DE LA FLOTTE</b>	<b>138</b>	<b>53</b>	<b>40</b>	<b>45</b>

remplacer les navires plus petits et à ragréer les plus grands, sachant qu'une majorité d'entre eux sont entrés dans la deuxième moitié de leur durée de vie utile.

La Flotte poursuit par ailleurs l'élaboration de son Plan de renouvellement de la Flotte (PRF), en se rapprochant toujours plus d'un organisme plus souple et prêt à la mission. Le plan tient compte de l'évolution des priorités du gouvernement et des demandes en matière de services et permettra, une fois financé et mis en œuvre, une plus grande souplesse dans la réponse aux besoins des clients, dans un environnement complexe et changeant.

Les difficultés de financement et le vieillissement de la flotte de navires et d'hélicoptères ont mené le gouvernement du Canada à approuver la portion du PRF qui autorise la construction d'un certain nombre de grands navires pour des programmes dans le cadre desquels les services sont essentiels. Le montant total de l'investissement 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 recherches océanographiques;
- d'un brise-glace polaire; et

- d'un véhicule sur coussin d'air.

Pendant la construction de ces navires de remplacement, la Flotte 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. Ces vieux navires coûtent cher en entretien et sont moins souvent disponibles. Ces situations réduisent à leur tour la capacité globale de la Flotte. Des règlements maritimes plus rigoureux dans les secteurs de traitement des eaux usées, gestion de l'amiante, émissions atmosphériques et prévention de la pollution peuvent également perturber le fonctionnement de la Flotte.

Le budget fédéral 2009 du gouvernement du Canada, intitulé Plan d'action économique du Canada, prévoit 175 millions de dollars en financement de stimulation pour la GCC afin que celle-ci puisse mettre en œuvre des projets qu'elle ne pouvait pas se permettre par le passé. Ce financement lui est attribué sur une période de deux ans à compter de l'exercice financier 2009-2010, et lui permettra de construire une flotte de navires plus durables tout en réalisant des économies locales.



Hélicoptère MBB BO-105 de la Garde côtière canadienne, dans la région de T.-N.&L.

Le Plan d'action économique prévoit un financement pour la prolongation de la durée de vie de cinq navires indispensables (*NGCC Bartlett*, *NGCC Tracy*, *NGCC Cape Roger*, *NGCC Tanu* et *NGCC Limnos*). Il prévoit par ailleurs des fonds particulièrement bienvenus pour la réparation de navires plus importants et l'acquisition de 98 nouveaux petits navires, embarcations de

..... sauvetage, barges et autres petites embarcations (voir tableau 5). Ces fonds permettront à la GCC de continuer d'assurer des services de type recherche et sauvetage et intervention environnementale sur les déversements maritimes. Tous les travaux importants de réparation et de prolongations de la durée de vie annoncés dans le PAE devraient être achevés d'ici mars 2011.

**Tableau 5 : Plan d'action économique pour la GCC (Budget stimulus)**

Projet	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	T.-N.&L.
	<i>NGCC Tanu</i>	1	55 m	PA
Radoub	Navires visés	35	Diverses	Toutes les régions
Acquisition	Navire semi-hauturier de recherches halieutiques	3	2 x 22 m 1 x 25 m	MA et QC
	Embarcations de SAR (embarcation de sauvetage à moteur de 47 pieds - catégorie Cape)	5	14 m	PA, C&A, QC, MA
	Barges IE	30	Diverses	National
	Petites embarcations	60	Diverses	National

Ce financement de relance étant prévu pour prendre fin d'ici mars 2011, le gouvernement fédéral prévoit des fonds supplémentaires dans son budget fédéral de 2010 visant à aider la GCC à poursuivre le renouvellement de sa flotte de navires vieillissants. Le Budget 2010 prévoit en effet 27,3 millions de dollars pour le remplacement de l'aéroglesseur vieillissant de la station Sea Island de la côte Ouest. Son nouvel aéroglesseur à la pointe de la technologie assumera le rôle d'unité principale d'intervention en recherche et sauvetage. Ce nouveau financement porte l'aide financière totale depuis 2005 dans les budgets fédéraux pour la construction et l'entretien des navires de la Garde côtière à plus de 2,1 milliards de dollars.



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

Le Plan d'investissement de la Flotte, les investissements récents du gouvernement et l'investissement initial dans le Plan de renouvellement de la Flotte sur 30 ans aident cette dernière à améliorer de façon continue l'état de ses actifs. Toutefois, les opérations de radoub et de remplacement des navires vieillissants peuvent prendre des années, et rendre ainsi difficile la pérennisation du rendement de la Flotte et de ses activités de programme dans l'intervalle. Quoi qu'il en soit, la Flotte reste engagée à déployer tous les efforts nécessaires pour veiller à ce que ses actifs soient sécuritaires et prêts à la mission.

### 3.2 REMPLACEMENT DES PETITS NAVIRES

Le tableau 6 décrit les constructions de nouveaux petits navires prévues dans le Plan de renouvellement de la Flotte :

#### Résultats de 2009-2010

Entrée en service du NGCC *Kelso*, un navire spécialisé de la région du Centre et de l'Arctique qui sera utilisé dans le cadre des opérations de recherche limnigraphique en septembre 2009;

Attribution d'un marché pour l'acquisition de neuf nouveaux patrouilleurs semi-hauturiers, dont le premier devrait être prêt en 2011; et

Acquisition de quatre nouveaux navires d'opérations dans les glaces conçus spécifiquement pour les opérations de sauvetage, ainsi que de dix nouvelles embarcations rapides de sauvetage devant remplacer des embarcations existantes qui approchent la fin de leur vie utile.

Tableau 6 : Remplacement des petits navires

Description	Quantité	Taille	Lieu	Date de livraison prévue
Navire spécialisé	2	1 x 18 m 1 x 14 m	Provinces du Nouveau-Brunswick et de L'Île-du-Prince-Édouard	2010 et 2011
Embarcation de SAR	5	16 m	Région du Pacifique et les provinces de la Nouvelle-Écosse, de l'Ontario, et du Québec	2010 - 2011
Navire semi-hauturier de recherches halieutiques	3	2 x 22 m 1 x 25 m	Régions du Québec et des Maritimes	2011
Véhicule à coussin d'air (Aéroglesseur)	1	25 m	Région du Pacifique	2013 - 2014



### 3.3 REMPLACEMENT DES GRANDS NAVIRES

Le tableau 7 détaille les remplacements financés pour des grands navires.

**Tableau 7 : Remplacement des grands navires**

Description	Quantité	Taille	Lieu	Date de livraison prévue
Patrouilleur semi-hauturier	9	43 m	Nationalement	2011 - 2013
Navire hauturier de recherches halieutiques	3	65 m	MA, T.-N.&L., et PA	2014 - 2015
Navire hauturier de recherches océanographiques	1	90 m	MA	2014
Brise-glace polaire	1	140 m	À déterminer	2017

#### Résultats de 2009-2010

Exécution des activités d'élaboration détaillées du navire hauturier de science océanographique. Le processus de soumission par concours pour cette acquisition est prévu en 2010-2011;

Attribution d'un marché pour l'élaboration et la construction de trois nouveaux navires de sciences halieutiques semi-hauturiers, dont la livraison est prévue d'ici mars 2011.



Officiers de SAR sur une embarcation rapide de sauvetage

#### Le NGCC Bartlett s'offre un rajeunissement de 16,9 M\$

À la traversée du pont Second Narrows dans North Vancouver, il était difficile de ne pas voir le *NGCC Bartlett* en cale sèche chez Allied Shipbuilders, à quelques pas de l'extrémité nord du pont. Allied Shipbuilders a en effet remporté le marché pour les deux contrats de prolongation de la durée de vie utile du navire de la Garde côtière canadienne de 190 pieds. La première phase du projet, qui s'élève à 1,4 million de dollars, octroyés en vertu du Plan d'action économique (PAE) du gouvernement, a commencé en juillet 2009. Un second contrat important de 15,5 millions de dollars a démarré en octobre 2009 et les travaux se sont poursuivis à un rythme effréné jusqu'à son achèvement en mai 2010. « Ces rénovations permettront au Bartlett de fonctionner pendant dix années supplémentaires, à faire ce qu'il fait de mieux, à savoir travailler le long de la côte, entretenir les bouées, procéder à des opérations de Recherche et sauvetage et d'intervention environnementale », a déclaré Louise Ann Granger, gestionnaire de projet de la Garde côtière canadienne pour la prolongation de la durée de vie utile du Bartlett dans le cadre du PAE.

Ce contrat a permis à l'entreprise qui se charge des rénovations de recruter plusieurs employés qu'elle avait dû licencier plus tôt au cours de l'année. En outre, le projet du *Bartlett* a permis au chantier naval de recruter une dizaine d'apprentis dans tous les corps de métiers, afin que ces derniers puissent acquérir les compétences nécessaires pour assurer l'avenir d'Allied Shipbuilders et de l'industrie maritime en Colombie-Britannique. Le projet du *Bartlett* ne s'est pas contenté de profiter à l'entreprise Allied Shipbuilders, il s'est en effet traduit par une période de prospérité économique pour l'industrie locale, avec plus de la moitié de sa valeur dépensée sur l'achat de matériels et d'équipements auprès de fournisseurs et de fabricants locaux. À présent que les opérations de prolongation de la durée de vie utile du *Bartlett* sont achevées, le navire est prêt pour une nouvelle décennie de services.

(Source : Dan Bate, Du littoral, Vol. 13, No 1)



## NOS SERVICES... ASSURÉS CHAQUE JOUR SUR UNE FONDATION DE SÉCURITÉ



Les 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 sous-traiter 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 œuvrent 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 de SAR avec le NGCC Cap Tourmente



## 4.1 RECHERCHE ET SAUVETAGE (SAR)

Les catastrophes et les urgences peuvent se produire n'importe quand, n'importe où. Et lorsqu'elles se produisent en mer, elles peuvent très vite mettre des vies en danger. Chaque année, le travail d'équipe de la GCC entre ses employés à terre et en mer, ainsi qu'avec le MDN et la Garde côtière auxiliaire canadienne (une organisation bénévole), sauve environ 2 900 vies à risque. Cinq centres canadiens de coordination de recherche et de sauvetage (SAR) ont un accès immédiat à l'ensemble des navires et hélicoptères de la Flotte pour procéder aux interventions maritimes les plus performantes possibles sur les incidents, 24 heures sur 24, chaque jour de l'année. En outre, 41 embarcations SAR spécialisées sont réparties dans l'ensemble du pays pour appuyer les efforts de recherche et sauvetage.

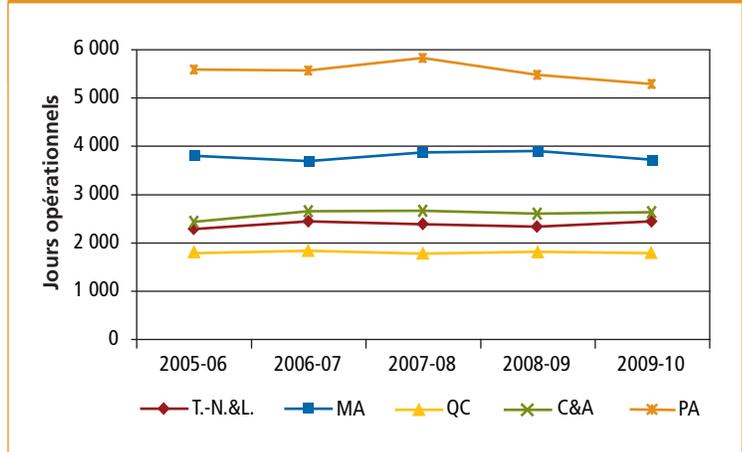


Alain Morissette - Commandant sur le NGCC Cap Tourmente

### Rendement de la Flotte

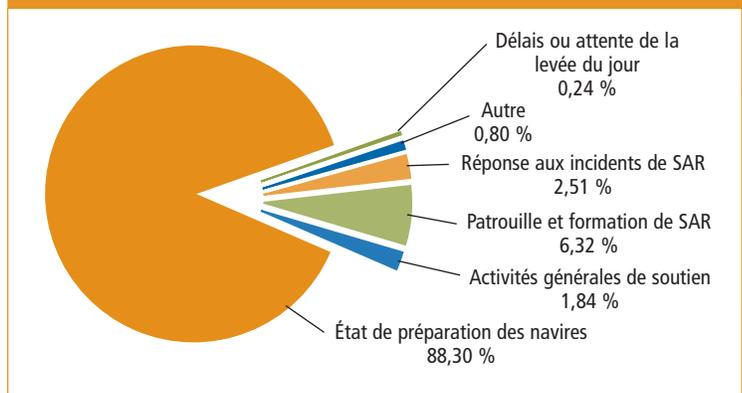
En 2009-2010, 15 790 jours ont été livrés au programme SAR, ce qui représente une légère baisse par rapport à l'année précédente. Toutefois, plus de 100 % (103 %) des services ont été livrés comparés au plan initial, ce qui correspond à la moyenne sur cinq ans. La majorité des services SAR sont prévus et livrés dans la région du Pacifique (33 % du plan initial et des services prévus ont été livrés). Ceci est attribuable au fait que la navigation le long de la côte Ouest se fait tout au long de l'année, que la région ne connaît pas de saison de glaces, et qu'elle est la région géographique canadienne la plus vaste à couvrir.

Graphique 3 : Service au programme SAR par région, 2005-2006 à 2009-2010 (# de jours opérationnels)



Le graphique 4 illustre le fait que la majorité des 15 790 jours livrés au programme SAR en 2009-2010 peuvent être attribués aux activités de préparation des navires. Cela signifie qu'un navire est disponible et prêt à intervenir immédiatement sur appel. Cet état de préparation permet d'appuyer d'autres activités et clients sur une base multitâche. D'autres activités SAR qu'il convient de souligner concernent 360 jours consacrés aux interventions sur des incidents de type SAR et 998 jours dans le cadre de patrouilles et de formation SAR.

Graphique 4 : Service par activité SAR, 2009-2010 (% du nombre total de jours opérationnels)



## Bébé à bord

Les navires sont souvent baptisés d'après des personnalités de renom, mais dans le cas d'Ari Edan Shaw Schiek, l'opposé est également vrai. En octobre 2009, sa mère, Nalia Barkman, de l'île Lasqueti en Colombie-Britannique, a commencé à avoir des contractions. Aucun traversier n'était prévu pour rejoindre le continent avant deux jours; Nalia Barkman et son mari sont donc montés à bord d'une embarcation de sauvetage SAR de la Garde côtière canadienne, le *NGCC Cape Edensaw*, ancrée à French Creek, dans l'espoir d'un transfert rapide à l'hôpital. Il est très vite devenu évident que le petit Ari avait d'autres projets; l'équipage de la Garde côtière canadienne s'est empressé de se procurer des serviettes et de l'eau bouillante pour aider la sage-femme de la famille, qui, par chance, avait rejoint le navire à temps pour superviser la naissance.

En l'honneur de l'équipage de la Garde côtière canadienne, les nouveaux parents ont recherché l'origine du nom du navire : un cap sur les îles de la Reine-Charlotte baptisé d'après le chef des Premières nations et artiste Charles Edan Shaw. Sachant que Edan signifie petit feu en gaélique et qu'Ari désigne petit lion en hébreu, les deux noms semblaient tout indiqués pour un bébé dont la naissance a été fort remarquée. L'équipage du *Cape Edensaw* a inscrit le nom d'Ari sur la cloche du navire, une tradition navale lorsqu'un bébé naît à bord.



Bébé né à bord du *NGCC Cape Edensaw* - Région du Pacifique

Photo prise par Gordon Lafleur



Garde côtière canadienne lors d'un cas de SAR

## Sauvetage sur la glace

Par une belle journée de printemps, le 4 mai 2009 à St. Lunaire, T. N. Rex Saunders a pris la mer à bord de son embarcation non pontée de 19 pieds vers le cap Bauld, à l'extrémité nord de la péninsule de Terre-Neuve. Après avoir passé l'après-midi sur l'eau, le chasseur de phoque de 66 ans a décidé de rentrer, mais est venu frapper un petit radeau de glace. La commotion a déplacé la cargaison qui à son tour a fait chavirer le bateau. Monsieur Saunders s'est soudain retrouvé dans l'eau, incapable de grimper au sommet de la coque retournée de son navire; il est néanmoins parvenu à se hisser sur un radeau de glace à proximité.

À la tombée de la nuit, l'alarme a été déclenchée au Centre secondaire de sauvetage maritime (MRSC) de la Garde côtière canadienne, de St. John's. Le *NGCC Ann Harvey* a été affecté à la recherche de M. Saunders, qui en outre venait de subir une récente opération du cœur. Au bout du deuxième jour, le *NGCC George R. Pearkes* s'est joint aux efforts de recherche.

À l'aube du troisième jour, l'équipage du *NGCC Ann Harvey* craignait de plus en plus que sa mission de sauvetage ne se transforme en une mission de récupération. Fort heureusement, un membre de l'équipage a repéré M. Saunders dans sa combinaison flottante orange, assis sur le radeau de glace où il avait passé les deux nuits précédentes. L'équipe ERS du *NGCC Ann Harvey* a rapidement transporté le pauvre homme en hypothermie et hallucinant à bord du navire où les spécialistes médicaux se sont occupés de lui et ont prévenu le MRSC que le sauvetage était réussi. Le *NGCC Ann Harvey* a transporté M. Saunders à St. Anthony, T.-N.-L., où il s'est très vite rétabli, grâce en grande partie aux yeux expérimentés de l'équipage du navire.

(Proposé par : Meghan Carew – région de T.-N.-L.)



NGCC Cap Tourmente, navire de SAR

## 4.2 SÛRETÉ MARITIME

Depuis septembre 2001, la GCC est un membre essentiel de l'approche multi-organismes de la Sûreté maritime au Canada. Bien que nous demeurions un organisme non armé dans le sens de l'application de la loi (sauf pour les opérations de soutien assurées au programme EGP), la GCC a pour mandat d'assurer un soutien aux autres ministères et organismes du gouvernement. Le gouvernement fédéral, comme l'ensemble des Canadiennes et des Canadiens, s'attend à ce que la Garde côtière canadienne soit prête et capable d'intervenir à l'appui des missions de sécurité des autres ministères. En conséquence, la GCC bénéficie d'un financement national dédié à la sécurité pour la prestation d'activités de sûreté maritime précises. La GCC fournit des navires, des infrastructures à terre, et d'autres services à l'ensemble de la communauté canadienne dédiée à la sécurité et à l'application de la loi.

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 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 autres 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.



## Vancouver 2010

Du 12 au 28 février 2010, Vancouver a accueilli les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver. Cet événement a permis de montrer au monde entier la beauté de notre pays et de ses citoyens, ainsi que les hommes et les femmes qui le servent avec fierté. La Garde côtière canadienne a assuré un appui particulièrement apprécié à plusieurs ministères publics dans le cadre de ces événements remarquables. La contribution la plus marquante était liée aux services maritimes assurés à l'appui des aspects de sécurité des Jeux, gérés par la GCC. En outre, la GCC a renforcé certains de ses programmes habituels, notamment Recherche et sauvetage et Intervention environnementale, pendant toute la durée des Jeux. Afin d'assurer la continuité et l'efficacité des communications en cas d'incident, l'administration centrale de la GCC et des services de sûreté et de sécurité du MPO ont établi de façon conjointe le Centre de soutien olympique coordonné de Pêches et Océans (SOCPO) à Ottawa.

Plusieurs activités de la GCC ont permis d'appuyer les Jeux. L'organisme a accéléré l'intégration du Système d'identification automatique (SIA) et du Système d'identification et de localisation à longue portée des navires (SILLPN) au ministère de la Défense nationale (MDN) pour permettre une identification améliorée des navires et un suivi de ces derniers ainsi qu'une meilleure connaissance du domaine maritime. Le NGCC *Sir Wilfrid Laurier* a assuré 33 journées de service à l'appui des forces opérationnelles interarmées (FOI 2) des Forces canadiennes à titre de plateforme de soutien pour toutes les opérations nécessaires en mer. Le NGCC *Vector* a assuré 46 journées de sécurité du périmètre autour des trois navires d'hébergement de la GRC à l'inlet Burrard. Divers employés de sécurité étaient hébergés sur des navires de croisière pendant la période Olympique et Paralympique, pendant laquelle la GCC a assuré une surveillance du périmètre en mer au moyen de patrouilles aléatoires. L'aéronef NGCC *Siyay* a assuré cinq



Navires et VCA de la GCC aux Jeux olympiques de Vancouver

journées de service à l'appui de l'installation et de la récupération de bouées pour marquer les zones sécuritaires, ainsi que quatre autres journées à l'appui d'activités d'installation et de récupération de bouées pour marquer un chenal à travers False Creek. Une embarcation rapide de sauvetage supplémentaire et son équipage, ont opéré au large de la station Kitsilano de la GCC pour renforcer les opérations existantes de recherche et sauvetage (SAR) et autres.

La prestation de services de la GCC dans la région du Pacifique, au SOCPO et au Centre national de coordination (CNC) de la GCC (les deux à Ottawa), ainsi qu'au Centre des opérations maritimes des Jeux olympiques (COMJO) de Vancouver s'est révélée déterminante et a remporté un franc succès, à l'instar des Jeux olympiques et paralympiques en général. Cette expérience permettra d'améliorer la sûreté et la sécurité d'événements de ce type à l'avenir, notamment les Jeux panaméricains et parapanaméricains qui se tiendront dans la région de Toronto en 2015.



NGCC Sir Wilfred Grenfell, un navire patrouilleur hauturier mettant à l'épreuve ses moniteurs de lutte anti-incendie

### **Rendement de la Flotte**

Quelque 905 jours opérationnels ont été livrés à l'appui du programme ÉESM en 2009-2010, représentant 98 % de la durée prévue du programme. Ce chiffre est supérieur à celui des dernières années, principalement en raison d'une évolution quant à la façon dont les activités du programme sont déclarées. Le programme EESM compte désormais quatre navires dédiés (contrairement à trois par le passé), trois dans la région du Centre et de l'Arctique et un dans la région du Québec. Les rapports établis cette année incluent également une durée pour les opérations d'appui à la Sûreté maritime à bord d'autres navires de la GCC.

**Tableau 8 : Activités des ESM, 2009-2010 (# de jours opérationnels)**

Activités d'assistance en matière de Sûreté maritime	455,02
État de préparation des navires	272,24
Autres (p.ex. : inspections, déplacements)	88,46
Activités générales de soutien	25,05
Retards de la GCC	38,65
Retards clients	15,55
Formation et exercices de préparation	0,48
Attente de la levée du jour	9,65
<b>Toutes les activités</b>	<b>905,10</b>



**Tableau 8a : Sûreté maritime - Activités d'appui aux Jeux olympiques de Vancouver 2010, 2009-2010 (# de jours opérationnels)**

<b>Jours livrés</b>	<b>131,02</b>
---------------------	---------------

En plus des travaux réalisés dans le cadre du programme EESM, des journées supplémentaires consacrées à la sûreté maritime ont été livrées à l'appui des Jeux olympiques et paralympiques de Vancouver de 2010. Non moins de 131 jours opérationnels, sans compter les jours supplémentaires d'aide au programme SAR ont été livrés, ce qui représente 156 % de la durée prévue. Les activités à l'appui des Jeux olympiques et paralympiques sont intervenues avant, pendant et après les Jeux, et ont permis ainsi d'assurer une présence de sûreté maritime soutenue.

**Résultats de 2009-2010**

Appui à plusieurs ministères gouvernementaux pendant les Jeux olympiques et paralympiques de Vancouver 2010;

Collaboration avec des partenaires pour l'acquisition et l'installation de communications tactiques sécurisées sur les navires de la GCC en vue d'assurer un appui aux groupes de sécurité pour les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010. Ces communications permettront d'assurer un appui de radiocommunication tactique en matière d'application de la loi dans l'ensemble du pays; et

Installation du Système d'identification automatique, un système de surveillance et d'identification des navires faisant route et fonctionnant dans nos eaux territoriales.

**4.3 INTERVENTION ENVIRONNEMENTALE**

Même si c'est un travail bien salissant, la GCC assume toujours un rôle de chef de file en matière de nettoyage des déversements par les navires ou de source inconnue dans le milieu marin et dans les eaux sous juridiction canadienne. Elle assure aussi des services consultatifs, un appui technique, et fournit du matériel à des fins d'intervention à l'extérieur des eaux canadiennes, lorsque le besoin s'en fait sentir, en vertu d'une convention internationale. Les employés du programme de la GCC sont en disponibilité 24 heures sur 24, sept jours sur sept pour enquêter ou déclencher des interventions sur des incidents de pollution, établir des rapports à l'échelle régionale, nationale et internationale et travailler avec des partenaires commerciaux à l'encadrement et à la gestion des efforts de nettoyage. La législation canadienne tient les pollueurs responsables des coûts liés au nettoyage des déversements, y compris les coûts encourus par la GCC pour l'encadrement ou la gestion des efforts d'intervention.

De par sa nature, le programme de la Flotte en matière de services et d'intervention environnementale consiste pour l'essentiel à intervenir sur des événements imprévus et à participer aux activités de formation. Afin de veiller à ce que la Flotte et le personnel IE soient capables et prêts à intervenir efficacement dans le cadre d'incidents de pollution marine ou d'urgences, les services prévus en matière d'IE prévoient toujours des journées de formation et d'exercices. Cette relation permet d'appuyer les profils de compétence spécifiques aux navires prescrits dans le Manuel de la Sûreté de la Flotte en vertu du code ISM de



Marc Thibault - Officier de navigation sur le NGCC Amundsen

gestion de la sécurité internationale, et tient à jour les programmes d'IE en matière d'intervention initiale pour les incidents de plus grande envergure. Comme tel est le cas avec la planification, le rapport de cette année ne comprend que des données relatives aux grands navires et aux activités d'IE que ces derniers ont signalées.

En 2009-2010, la Flotte a participé à des interventions dans le cadre de plusieurs incidents qui ont consisté à maintenir la disponibilité ou escorter les navires, enquêter sur des rapports de déversement dans le milieu marin ou déployer des équipements d'intervention. Compte tenu de la taille du littoral canadien et de la quantité de navires et de déplacements, les incidents de pollution maritime varient en taille et en complexité. Il est essentiel de pouvoir se fier à la souplesse et à l'expertise de notre personnel navigant pour pouvoir trouver une solution rapide

à ces incidents. Un incident qui aurait pu avoir des conséquences dévastatrices a été interrompu en septembre 2009, lorsque le NGCC *Des Groseilliers* s'est tenu en disponibilité à proximité du M/V *Avataq* désemparé, qui était ancré à Salluit, Nunavik Québec, jusqu'à l'arrivée des remorqueurs commerciaux. Les conditions climatiques défavorables ont fait dériver le M/V *Avataq* à un peu moins d'un demi-mille nautique des côtes et le navire risquait de déclencher une pollution maritime en plus de couler. Une autre intervention environnementale a été menée par le NGCC *Harp* dont l'équipage a aidé au nettoyage d'un déversement occasionné par un navire de pêche dans Williams Harbour, région de Terre-Neuve et-Labrador. Enfin, l'intervention rapide de l'équipage du NGCC E.P. *Le Québécois* a permis de contenir les débris brûlés d'un incendie de quai à Mingan, Québec.



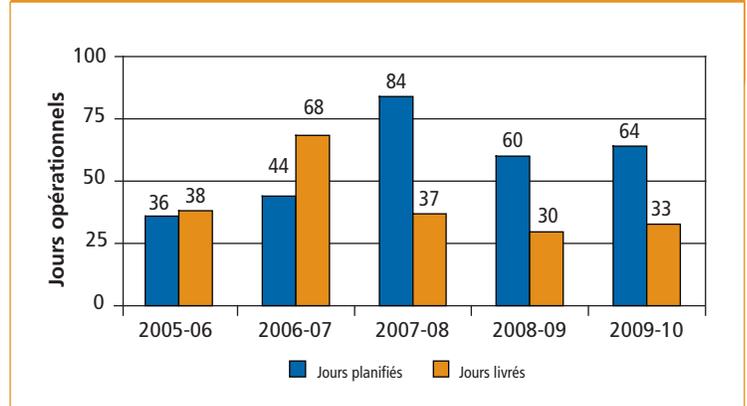
Exercice du programme de services d'intervention environnementale



### Rendement de la Flotte

En 2009-2010, alors que 64 jours étaient prévus pour les interventions environnementales, seuls 33 ont été livrés. Ceci est attribuable pour l'essentiel au manque de navires disponibles pour les manœuvres de formation et/ou prévues. Sur le nombre de jours de service livrés, 1,5 jour a été consacré à la préparation aux situations d'urgence et le reste aux activités d'IE. Soixante-neuf pour cent des services livrés ont servi à la formation et aux exercices liés au programme, 26 % à l'intervention sur les incidents et 5 % à des tâches associées de chargement et de déchargement du matériel antipollution.

Graphique 5 : Services au programme d'intervention environnementale, 2005-2006 à 2009-2010 (# de jours opérationnels)



### Formation à l'intervention environnementale sur le NGCC Tanu

Le personnel d'IE a bénéficié d'une formation à l'intervention sur les déversements à bord de navires en vue de se familiariser à ce type d'opérations et de donner aux officiers et aux équipages la possibilité de suivre une formation en mer. En juillet dernier, Daniel Reid, agent de formation régional pour le programme IE de la GCC dans la région du Pacifique et Al Molenkamp, du programme IE Victoria de la GCC, ont rejoint le NGCC Tanu à Port Hardy pour y donner une formation aux interventions sur les déversements de pétrole, alors que le navire était en disponibilité pour les opérations SAR dans la région Nord de l'île, Centre de la côte. Les responsables ont embarqué de l'équipement spécialisé de mesures antipollution, notamment un barrage flottant et un système d'écumage du pétrole, normalement stocké à la station de bateaux de sauvetage de Port Hardy, afin d'offrir à l'équipage une occasion de formation pratique.

La formation de base en intervention lors de déversements pétroliers donne aux officiers et à l'équipage la connaissance et les techniques nécessaires pour participer efficacement et en toute sécurité aux interventions lors de déversements. L'estimation du volume du déversement et les techniques relatives aux barrages flottants et aux opérations d'écumage sont parmi les compétences enseignées. « *Mon expérience à bord du Tanu s'est révélée celle d'un apprentissage formidable, aussi bien pour moi que pour l'équipage. La formation à bord est formidable, et nous pouvons passer directement de l'instruction en classe au pont du navire, où les participants peuvent mettre en pratique ce qu'ils viennent d'apprendre. J'ai hâte d'enseigner davantage de ces cours à bord des navires de la flotte, dans un avenir proche* », a déclaré Reid.

(Source : Du littoral, Vol. 13, No 1)



NGCC Tracy approchant une bouée sur le fleuve St.Laurent, QC

#### 4.4 AIDES À LA NAVIGATION

Le programme d'aides à la navigation de la GCC permet de réduire les risques à la navigation en assurant un soutien avec quelque 17 000 aides maritimes à courte portée. Il s'agit notamment d'aides visuelles, d'aides sonores (cornes de brume), d'aides radars (réflecteurs et balises) et d'aides maritimes à longue portée comme le Système mondial de localisation (GPS).

La Flotte appuie ces programmes en fournissant navires et équipages pour le placement, le levage, la vérification et l'entretien d'un vaste système d'aides à la navigation fixes et flottantes, 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 dégâts susceptibles d'être occasionnés par la glace.

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 programme d'aides à la navigation de la GCC continue d'évoluer dans un monde où la technologie ne cesse de progresser et profite aujourd'hui d'un système d'éclairage qui s'appuie quasi-exclusivement sur la technologie DEL. En outre, dans la mesure du possible, les bouées sont à présent en plastique, ce qui réduit les coûts d'entretien. Cela devrait entraîner une réduction du nombre de jours opérationnels dédiés à ce service.



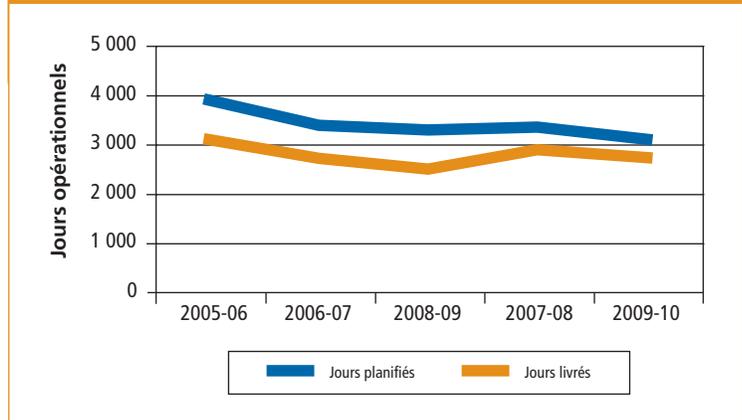
### Rendement de la Flotte

En 2009-2010, 2 707 jours opérationnels ont été livrés pour le programme d'aides à la navigation. Tel qu'illustré dans le graphique 6, de 2005-2006 à 2009-2010, les jours prévus et les jours opérationnels réels observent une tendance à la baisse, mais toutefois convergente. Cette chute des jours prévus est attribuable aux améliorations dans l'efficacité du service et à l'arrivée d'une nouvelle technologie. Ainsi, le Plan opérationnel de la Flotte reflète la durée nécessaire à chaque programme et correspond aux efforts entrepris pour atteindre une prestation de services à 100 %. La Flotte a livré 88 % de ses services prévus cette année dans le cadre de ce programme, soit le taux de prestation de services le plus élevé en cinq ans. Au cours des dernières années, la majorité de temps passé sur les aides à la navigation concernait les Grands Lacs, à savoir la Voie maritime du Saint-Laurent.



Employés de la GCC performant un travail avec des bouées

Graphique 6 : Service au programme Aides à la navigation, 2005-2006 à 2009-2010 (# de jours opérationnels)



### 4.5 GESTION DES VOIES NAVIGABLES

Les eaux canadiennes sont en pleine effervescence, et voient défiler plus de 100 000 navires commerciaux chaque année. Nos voies de navigation commerciales servent également à des millions de plaisanciers tous les ans. Notre programme de Gestion des voies navigables veille à ce que les navires naviguent de façon sécuritaire et efficace dans nos eaux, aide à protéger notre milieu marin et joue un rôle fondamental dans les échanges et le commerce maritime. Le programme des services des voies navigables appuie les canaux navigables dans les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent, la protection environnementale et la Commission mixte internationale pour le contrôle des niveaux d'eau et des débits dans le fleuve Saint-Laurent.

#### Rendement de la Flotte

La Flotte assure un soutien à ce programme avec le NGCC *F.C.G. Smith* et le NGCC *GC-03*, qui sont de petits navires de levée et de sondage à double coque conçus pour mener des opérations de levés en profondeur le long de la principale voie maritime du fleuve Saint-Laurent, généralement entre l'Isle-aux-Coudres et Montréal. Ces navires sont en service chaque année, de la débâcle de



NGCC Terry Fox – Brise-glace lourd, dans l'Arctique

printemps à la fin du mois de novembre. Les graphiques et les tableaux relatifs à ce programme sont inclus dans la section intitulée La recherche en mer (4.8.1).

#### 4.6 DÉGLAÇAGE

Les brise-glaces sont les chevaux de trait de la GCC. Ils sont en service tout au long de l'année, pour répondre aux besoins des deux saisons de déglacage du Canada : de décembre à avril dans le sud, des Grands Lacs aux côtes de Terre-Neuve et-Labrador et de juin à novembre dans l'ouest, région orientale et élevée 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. Un brise-glace, le NGCC *Amundsen*, est dédié à au programme de recherche en Arctique.

Les services de déglacage et autres opérations associées de la GCC sont fondamentaux à l'industrie et à l'économie canadienne. Ils veillent en effet au passage sécuritaire des marchandises et des personnes dans des eaux infestées par les glaces. La GCC répond à environ 1 500 demandes par année d'aides au déglacage, en règle générale pour aider les navires commerciaux dans leurs opérations quotidiennes. Mené en collaboration avec le Service canadien des glaces (SCG) d'Environnement Canada, le programme assure le mouvement sécuritaire et opportun du trafic maritime dans les eaux du Canada, en s'efforçant de :

- dégager les navires pris dans les glaces et les escorter;
- entretenir des chenaux ouverts dans les glaces de rive;
- ravitailler les collectivités isolées du Nord;



- fournir de l'information sur les glaces et des conseils pour aider les navires à naviguer dans les glaces;
- dégager les voies d'accès aux ports; et
- réduire les risques d'inondation sur le fleuve Saint-Laurent en surveillant, prévenant et brisant les embâcles.

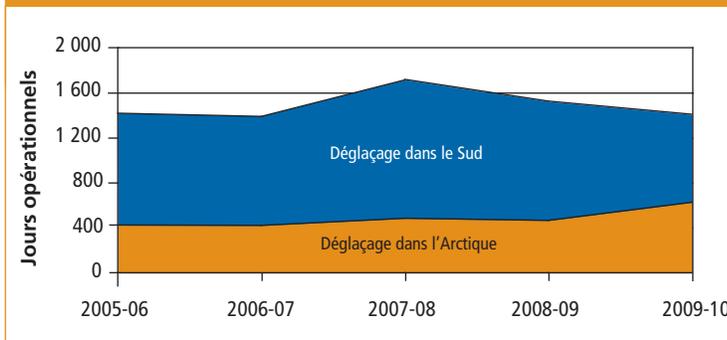
Les brise-glaces transportent par ailleurs des hélicoptères qui procèdent à des vols de reconnaissance des glaces et repèrent les eaux ouvertes. Les hélicoptères dirigent aussi des opérations de déglacage plus efficaces et efficientes ainsi qu'un appui logistique d'ordre général pour le navire.

### **Rendement de la Flotte**

Compte tenu d'un hiver relativement doux, moins de jours ont été nécessaires en services de déglacage dans le sud pour l'exercice 2009-2010, traduisant ainsi une baisse de 8 % des services livrés au programme de déglacage, comparé à l'exercice 2008-2009. La planification de ces services sur une base annuelle peut s'avérer difficile, en particulier en raison des conditions imprévisibles de la glace hivernale.

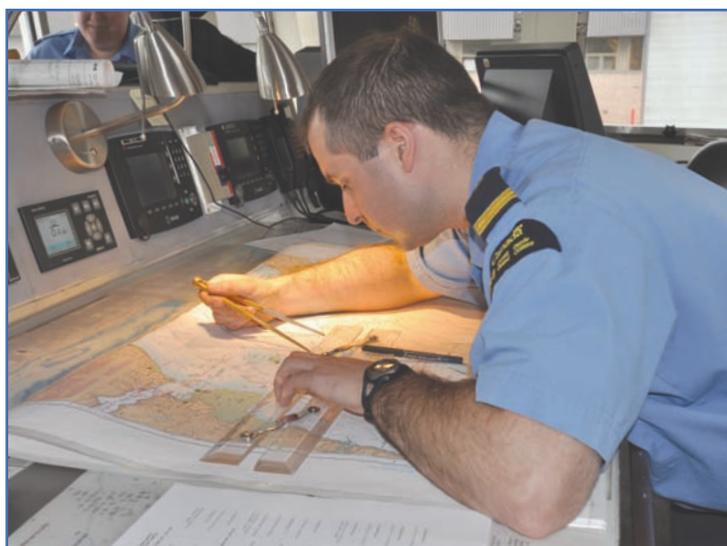
D'un autre côté, les services de déglacage en Arctique ont demandé davantage de temps que prévu, ce qui a entraîné une augmentation d'environ 163 jours par rapport à l'année dernière. Bien que cette augmentation semble élevée, elle est en partie attribuable aux changements apportés à la façon d'établir des rapports au sujet des activités de programme. À compter de 2009-2010 en effet, la mobilisation et le déplacement des navires vers et depuis l'Arctique canadien font désormais partie du programme de déglacage. Si l'on tient compte de ces changements, la période consacrée aux opérations de déglacage dans l'Arctique est relativement comparable à celle des cinq dernières années.

**Graphique 7 : Services aux opérations de déglacage dans le Sud et en Arctique, 2005-2006 à 2009-2010 (# de jours opérationnels)**



### **4.6.1 Flotte de la GCC dans l'Arctique**

La GCC jouit d'une longue et fière histoire de services dans l'Arctique et dans le Nord canadien. En fait, elle y joue un rôle de plus en plus déterminant. De par sa seule présence, elle renforce la souveraineté du Canada dans cette région stratégique.



Sébastien Cadieux - Officier de navigation sur le NGCC Tracy

De la fin juin à la mi-novembre, la Flotte exploite sept brise-glaces dans l'Arctique, dont un dédié à la recherche. 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 kilomètres. À ce titre, ils peuvent être sollicités pour répondre à des besoins urgents dans un environnement difficile et bien souvent périlleux. La présence du personnel et des actifs de la Garde côtière dans le Nord du Canada aide à protéger et à sécuriser la souveraineté de l'Arctique canadien, à faire progresser la Stratégie du gouvernement pour le Nord et à conserver les voies navigables de l'Arctique ouvertes, sûres et propres.

Les signes du changement climatique dans l'Arctique sont de plus en plus visibles. La réduction visible de la couverture glaciaire vieille de plusieurs années, la variation des formations de glace ainsi que le mouvement croissant et la variabilité de la glace vieille de plusieurs années et dangereuse, l'ampleur réduite de la glace estivale et la variabilité intersaisonnière accrue expliquent

la croissance des besoins en services de la GCC dans l'Arctique de plus en plus fréquents et diversifiés. En effet, les brise-glaces de la GCC sont utilisés par les scientifiques pour les opérations de mesure, d'exploration et d'étude au niveau de ces conditions changeantes de la glace en Arctique.

Au cours des dernières années, la Flotte a appuyé un certain nombre d'opérations en Arctique du gouvernement fédéral. Par exemple, elle participe, avec d'autres ministères fédéraux, à l'« Opération Nanook » menée par les Forces canadiennes, soit la plus vaste manœuvre de souveraineté dans le nord de l'Arctique, ainsi qu'à des exercices de préparation à la mission comme les urgences environnementales dans les communautés canadiennes du Nord. En outre, dans le cadre du processus de ratification de la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS), la Flotte appuie une Commission géologique du Canada (CGC/RNCan), un Service hydrographique du Canada (MPO) et le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (MAECI) qui consistent en une initiative conjointe visant à recueillir des données et à dresser des plans de levés sismiques et bathymétriques dans l'océan Arctique, afin de délimiter les frontières de sorte à obtenir une convention internationale liant toutes les parties autour de ces frontières de sorte à étendre nos droits actuels.

En août 2009, le projet de loi C-3, une *Loi modifiant la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, a reçu la sanction royale et ainsi étendu les compétences du Canada à faire appliquer les lois environnementales et les règlements de navigation à une distance de près de 200 milles marins de ces côtes dans les eaux de l'Arctique. Ce qui dans les faits double la région antérieurement définie, et implique que la GCC ajuste ses efforts et augmente ses opérations d'appui en conséquence.



Pierre Asselin - Officier d'ingénierie sur le NGCC Tracy



Au cours de l'exercice 2009-2010, la GCC a poursuivi ses progrès dans le cadre du projet du brise-glace polaire, notamment l'achèvement du profil de mission, les consultations avec les parties intéressées et la validation des nécessités du service du navire. À l'heure actuelle, l'étude conceptuelle se poursuit et la livraison est prévue pour 2017.

### Résultats de 2009-2010

Appui continu du brise-glace pour le gouvernement du Canada dans le cadre de ses priorités scientifiques liées aux obligations du pays concernant la cartographie du fond marin associée à la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS); et

Poursuite des progrès sur le projet du brise-glace polaire dont la livraison est prévue pour 2017.

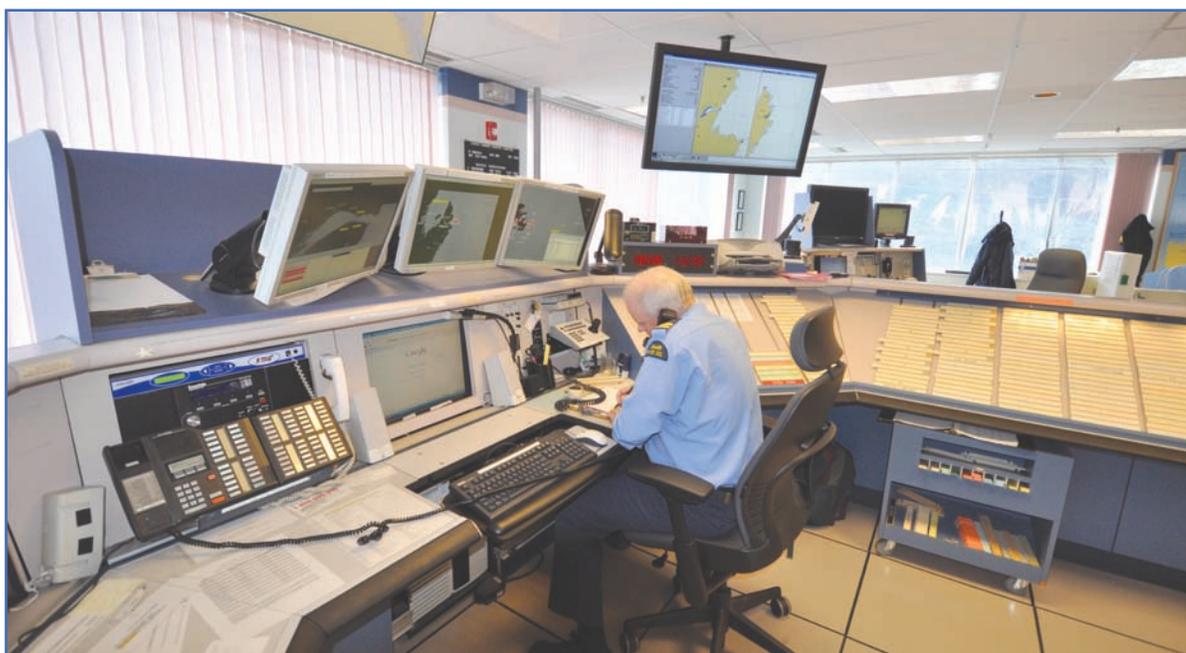
### Collaboration du Canada et des États-Unis dans le Haut-Arctique

Ressources naturelles Canada (RNCan) est un client de la Garde côtière canadienne depuis 2006. Il utilise le brise-glace lourd de la Flotte pour ses opérations de recherche bathymétrique et sismique lui permettant de délimiter le plateau continental dans l'Arctique canadien. Ceci constitue un projet de portée nationale étant donné que RNCan soumet les résultats de ces travaux à l'UNCLOS en vue de confirmer la pleine étendue de la région sur laquelle le Canada détient des droits souverains. Cette souveraineté est un élément fondamental de la Stratégie du gouvernement pour le Nord du Canada et pourrait donner à notre pays des droits sur les ressources au dessus comme en dessous du fond marin de la région ainsi délimitée.

En 2009-2010, le *NGCC Louis S. St-Laurent* a une fois de plus rempli une mission de 42 jours en mer de Beaufort qui a permis aux scientifiques de RNCan de recueillir une nouvelle saison de données sismiques et bathymétriques. Cette mission s'inscrit dans la continuité d'un programme de collaboration en place entre le Canada et les États-Unis depuis 2008, dans le cadre duquel les deux pays recueillent simultanément des données qui leur sont mutuellement bénéfiques. Depuis la saison des opérations en Arctique de 2009, le *Louis* a achevé sa deuxième mission en collaboration avec le navire *Healy (WAGB-20)* de la Garde côtière américaine. La quantité et la qualité des données recueillies étaient, d'après les scientifiques, exceptionnelles. La mission a en effet dépassé la quantité prévue de données recueillies et les navires ont dépassé les objectifs de la mission.

Le *Louis* et le *Healy* se sont rencontrés le 12 août, et le *Healy* a pris la tête en mer de Beaufort, escortant le *Louis* et son équipage pour qu'il mène des levés sismiques en vue de déterminer la composition du fond marin. Le 27 août, les rôles ont été inversés. Le 6 septembre, le *Louis* et le *Healy* ont achevé les opérations conjointes de levé 2009 pour l'UNCLOS et le *Louis* a poursuivi ses opérations de levés sismiques pour le programme jusqu'au 12 septembre.

(Soumis par Renee Pope, région de T.-N.-L. avec remerciements aux commandants McNeil et Rothwell pour leur contribution au rapport de voyage dans l'Arctique 2009 LSSL)



Officier en devoir dans un centre des SCTM de la région de T.-N. & L.

## 4.7 SERVICES DE COMMUNICATIONS ET DE TRAFIC MARITIMES

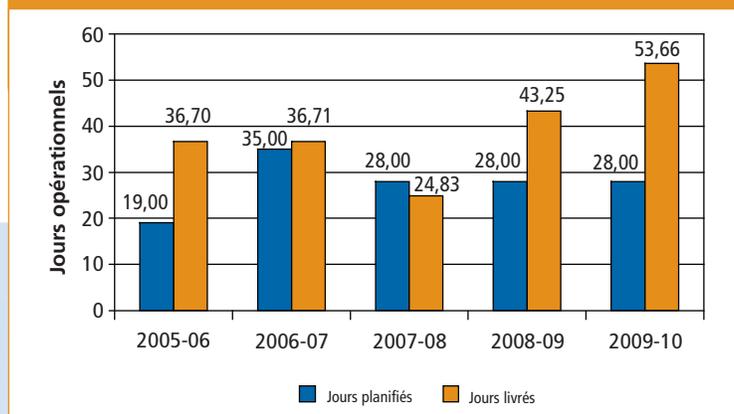
Le programme des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) assure les communications concernant les situations de détresse et de sécurité en mer, effectue le contrôle des navires, réglemente le trafic maritime et fournit des systèmes d'information et une correspondance publique 24 heures 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 2009-2010, 54 jours opérationnels ont été consacrés à l'appui aux SCTM. Bien que la participation de la Flotte aux SCTM soit généralement limitée, les activités de chaque année doivent être planifiées dans la région du Pacifique en vue d'appuyer 14 des sites éloignés de la région sur les îles de la Reine-Charlotte et la région du centre de la côte qui ne sont accessibles que par hélicoptère. Bien que les activités de SCTM n'aient été prévues exclusivement pour le NGCC *Sir Wilfrid Laurier* que dans la région du Pacifique, des navires de Terre-Neuve-et-Labrador, du Centre et de l'Arctique et de la région de Québec ont également exécuté des activités liées à l'entretien (activation, désactivation) des systèmes de radio côtiers et des communications à distance, ce qui représente 23 jours opérationnels supplémentaires pour le programme SCTM. Bien qu'il soit assez courant que les jours opérationnels réels dépassent le nombre de jours prévus, cette année, la région du Pacifique a livré 111 % (31 jours) de ses services prévus, ce qui représente le taux de prestation de services le plus élevé au cours des cinq dernières années (voir paragraphe 8). Ceci est attribuable à des activités de soutien supplémentaires

**Graphique 8 : Services au programme SCTM, 2005-2006 à 2009-2010 (# de jours opérationnels)**





imprévues effectuées par d'autres navires dans la région, ainsi que le retard de cinq jours accusé par le *Sir Wilfrid Laurier* en raison des mauvaises conditions climatiques.

## 4.8 MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS

Outre le respect de son engagement principal envers la sûreté maritime et l'intervention environnementale, la Flotte de la GCC joue un rôle fondamental dans l'exécution du mandat du ministère des Pêches et des Océans. Les scientifiques qui mènent des recherches hydrographiques, océanographiques et scientifiques sont accueillis à bord des navires de la GCC. Les équipages spécialisés les aident dans leur travail. Bien que les activités liées au programme scientifique soient menées sur un nombre de nos navires multitâches, 17 de nos navires sont dédiés exclusivement aux efforts scientifiques du MPO et d'autres organismes.

### 4.8.1 La recherche en mer

La Flotte appuie le Programme de recherche en mer du MPO en lui fournissant des équipages qualifiés à bord de navires spécialisés et/ou multitâches. Ceux-ci sont des chalutiers de recherche, des navires de pêche, des navires de levés hydrographiques, des navires océanographiques et des brise-glaces.

Comme mentionné précédemment, les brise-glaces de la Garde côtière canadienne, notamment le navire-mère *NGCC Louis S. St-Laurent*, 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 marchande et le 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,



David Morse, Ann Miller, et le Capitaine Smith sur le *NGCC Hudson*, navire hauturier de sciences océanographique



NGCC *Samuel Risley*, navire polyvalent à moyen rayon travaillant sur le lac Érié, ON

avant de revenir à ses fonctions traditionnelles de brise-glace dans l'estuaire du golfe du Saint-Laurent, au cours de l'hiver.

Les équipages de la Flotte assistent les scientifiques et les techniciens dans un éventail de domaines spécialisés, dont :

- 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.

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

#### **Rendement de la Flotte**

De l'exercice 2005-2006 à 2009-2010, les services prévus pour le programme Sciences du MPO (y compris les activités de gestion des voies navigables) ont observé une tendance à la baisse. D'un autre côté, les services rendus sont à la hausse et ont à présent dépassé la ligne des

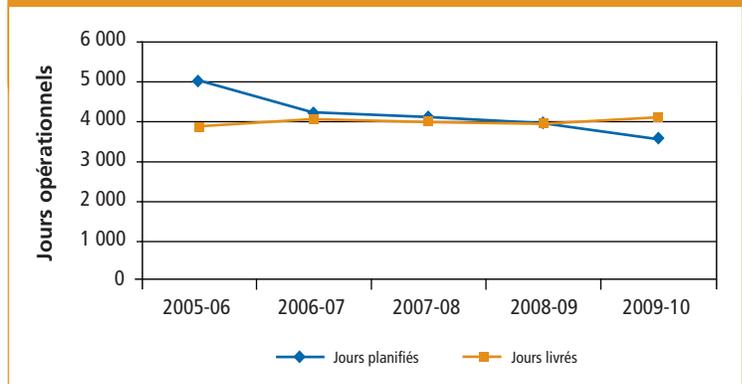


tendances pour les jours prévus. Comme l'indique le graphique 9, la Flotte a livré une quantité de jours plus importante que ce qui était prévu pour le programme Sciences du MPO en 2009-2010. La disponibilité opérationnelle des navires s'est améliorée en 2009-2010 en comparaison des années précédentes, traduisant ainsi un degré nettement supérieur de réussite pour la réalisation du programme Science. Les facteurs qui ont contribué à ce résultat positif sont la fiabilité supérieure des navires à l'issue des périodes de radoub important et l'utilisation des navires de remplacement lorsque les navires scientifiques réguliers n'étaient pas disponibles en raison d'opérations d'entretien imprévu ou de radoub prolongés.

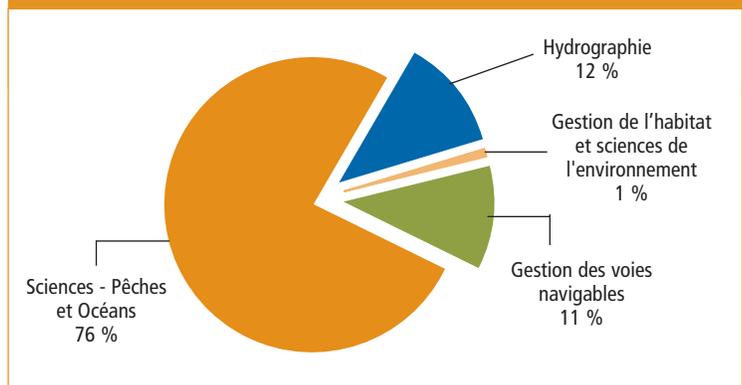
En outre, au début de l'exercice 2009-2010, la Flotte a signé de nouvelles ententes sur les niveaux de service (ENS) avec le programme Sciences du MPO visant à établir une base plus structurée de prestations au Programme de recherche en mer du MPO. Tous les efforts ont été mis en œuvre pour veiller à ce que les changements au plan initial apparus en cours d'année et les demandes ad hoc du client soient satisfaits, ce qui a entraîné l'augmentation de services livrés au cours de cet exercice financier.

Comme l'illustre le graphique 10, la plupart des efforts consacrés à la prestation de services au programme Sciences du MPO en 2009-2010 concernaient la recherche scientifique menée par les chercheurs du MPO (76 %), suivie des services au programme Hydrographie (12 %), Gestion des voies navigables (11 %) et Gestion des habitats et sciences environnementales (1 %).

**Graphique 9 : Service au programme des Sciences du MPO, 2005-2006 à 2009-2010 (# de jours opérationnels)**



**Graphique 10 : Service au programme des Sciences du MPO par activité, 2009-2010 (% du nombre total de jours opérationnels)**



### Institut Bayfield du Centre canadien des eaux intérieures

Le Centre canadien des eaux intérieures, situé à Burlington en Ontario, accueille l'Institut Bayfield de Pêches et Océans Canada, un centre fondamental pour la recherche en biologie aquatique, pêches en eau douce et cartographie de navigation. En collaboration avec l'Institut des Eaux Douces du MPO à Winnipeg, Manitoba et le Centre de lutte contre la lamproie de mer de Sault Ste. Marie en Ontario, l'Institut Bayfield est un point de convergence pour la recherche scientifique dans la région Centre et Arctique.

La Flotte de la Garde côtière canadienne joue un rôle déterminant au sein de l'Institut Bayfield. Elle fournit en effet des navires spécifiquement équipés et un appui non négligeable aux programmes de recherche et au Service hydrographique des levés du Canada menés par les employés de l'Institut. Les réparations et l'entretien des embarcations plus petites y sont également assurés dans son atelier naval.

#### 4.8.2 Écosystèmes et gestion des pêches

La Flotte appuie le programme Écosystèmes et gestion des pêches (EGP), anciennement appelé Gestion des pêches et de l'aquaculture (GPA), en procédant à des activités d'application du règlement et de surveillance dans les eaux canadiennes pour le programme de conservation et protection. 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 km<sup>2</sup> 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, sont utilisés près des côtes et dans les zones hauturières du Canada. Des navires multitâches avec soutien hélicoptère sont dépêchés selon les besoins. Les professionnels maritimes de la GCC appuient les agents des pêches dans l'exercice de leurs fonctions, 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;
- 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; et



Lucie Lefrançois - Officier de navigation sur le *NGCC Amundsen*

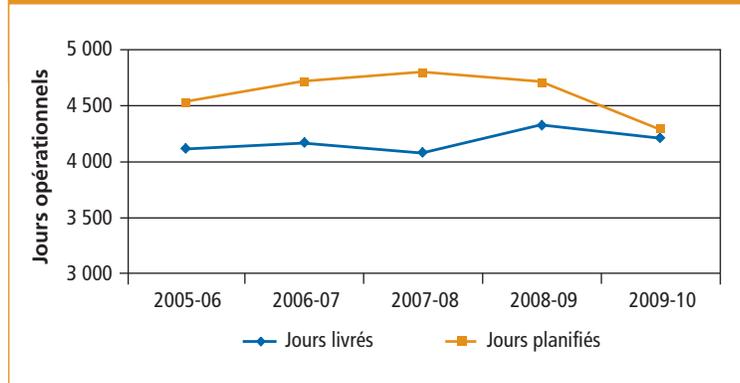


- vérifiant les permis, les journaux de bord, les prises et le matériel de pêche, notamment en inspectant les équipements de type fixe ou mobile et la divulgation d'activités de braconnage et/ou autres modes de pêche illégale.

### Rendement de la Flotte

En 2009-2010, quelque 4 198 jours ont été livrés pour le programme EGP. Environ 98 % des jours prévus ont été livrés, représentant une augmentation de 6,3 % d'une année sur l'autre. Ainsi, l'année 2009-2010 affiche le pourcentage le plus élevé de prestation de services pour ce programme en plus de cinq ans. Comme l'illustre le graphique 11, le nombre réel de jours opérationnels livrés au programme EGP est demeuré relativement constant au cours des cinq dernières années; toutefois, le nombre de jours prévus par le client a diminué en 2009-2010, en raison notamment de la diminution du nombre de jours prévus dans le Plan opérationnel de la Flotte qui explique en majeure partie le très bon taux de prestation de cette année et prouve que le programme EGP évolue vers une tendance convergente en termes de prestation de services.

**Graphique 11 : Service au programme EGP, 2005-2006 à 2009-2010 (% de jours opérationnels livrés comparativement aux jours planifiés)**



Comme l'indique le tableau 9, 58,1 % des périodes livrées ont été consacrées aux patrouilles dans les eaux canadiennes et 29,8 % aux zones réglementées de l'OPANO. Ces résultats correspondent aux activités de prestation pour le programme EGP au cours des cinq dernières années.



**Tableau 9 : Activités EGP, 2009-2010**

	Nombre de jours opérationnels (#)	Pourcentage du nombre total de jours opérationnels (%)
Patrouilles dans les eaux canadiennes	2439,46	58,1 %
Patrouilles OPANO	1249,48	29,8 %
Gestion des ressources	267,10	6,4 %
Autres patrouilles	216,60	5,2 %
Administratives	21,68	0,5 %
Pêches autochtones	2,59	0,1 %
Patrouilles dans les eaux internationales*	1,49	0,0 %
<b>Total</b>	<b>4198,40</b>	<b>100,0 %</b>

\* Patrouilles au large des côtes du Pacifique et de l'Est (excluant les zones de l'OPANO)



*NGCC Vakta, un navire spécialisé, avec une embarcation rapide*

#### **4.9 AUTRES MINISTÈRES ET ORGANISMES DU GOUVERNEMENT**

La Flotte est aussi responsable des opérations en mer (navires, hélicoptères, savoir-faire, personnel et infrastructures) 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.

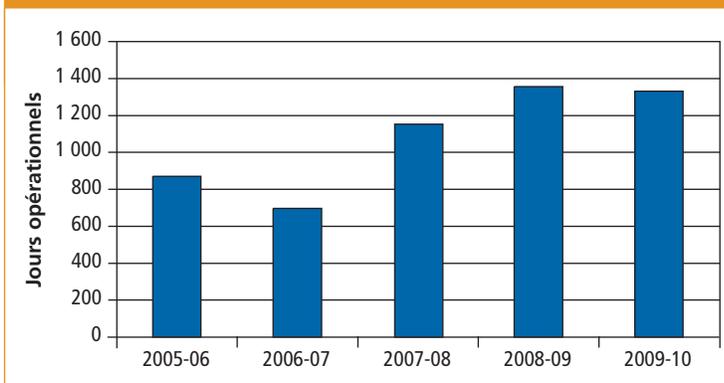
Les exigences des clients, le profil opérationnel et des missions, sont autant d'éléments qui définissent le type de soutien requis. À titre d'exemple, Environnement Canada, le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada et Ressources naturelles Canada ont besoin de navires de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



### **Rendement de la Flotte**

Au cours de l'exercice 2009-2010, 1331 jours opérationnels ont été livrés à l'appui des autres ministères et organismes du gouvernement (AM). Comme l'indique le graphique 12, ce résultat correspond au taux de prestation de services de l'année dernière. Cela dit, ces prestations de services ont augmenté de près de 25 % depuis 2008-2009, pour atteindre un taux de près de 150 %. Ceci est attribuable à la demande continue et croissante des ressources de la Flotte pour les projets spéciaux comme la Convention des Nations Unies sur les limites du plateau continental (UNCLOS), ArcticNet, l'Année polaire internationale (API), et les demandes ad hoc en cours d'année pour les divers clients des autres ministères. Certains changements apportés à l'établissement des rapports expliquent également cette évolution.

**Graphique 12 : Service aux AM, 2005-2006 à 2009-2010 (# de jours opérationnels)**



NGCC *Henry Larsen* et un navire de la Marine canadienne travaillant ensemble

# 5

## MESURE DU RENDEMENT... SÛRETÉ, SÉCURITÉ, EFFICACITÉ ET EFFICIENCE



Quelles que soient ses activités de soutien aux clients ou dans l'intérêt du pays, l'objectif de la Flotte est d'assurer des services selon des méthodes sûres, sécuritaires, efficaces et efficientes.

Alors que le chapitre 4 examinait les services par client, le chapitre 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 deviennent 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

La Flotte de la Garde côtière canadienne est gérée dans le cadre d'une structure nationale claire de reddition de comptes qui repose sur les principes d'ouverture, de transparence et de cohésion nationale. Le Conseil exécutif de la Flotte, présidé 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, des ressources humaines, du rendement et de l'exploitation des navires et des



NGCC Cap Tourmente, navire de SAR, durant un exercice



Timonerie du *NGCC Griffon* - C&A

hélicoptères. Le Conseil exécutif de la Flotte se réunit régulièrement pour prendre des décisions et formuler des recommandations concernant les opérations, l'établissement et la planification stratégique, et le règlement des enjeux nationaux.

Les directeurs régionaux de la Flotte rendent compte à leurs sous-commissaires régionaux respectifs, qui à leur tour répondent devant le commissaire. Les directeurs régionaux de la Flotte, par l'entremise de leurs sous-commissaires, sont responsables des opérations quotidiennes de la Flotte, de la prestation des programmes et de la gestion financière, de la sûreté et de la sécurité des opérations associées de la Flotte et de son personnel, à l'échelle régionale.

Compte tenu du fait que les décisions saines se prennent sur la base d'informations exactes, opportunes et complètes, la Flotte de la GCC continuera d'investir dans l'amélioration de ses systèmes de gestion de l'information. Ceux-ci sont en effet essentiels pour la prise de décisions, la planification, la mesure du rendement et l'établissement des rapports à tous les niveaux de la direction et du public dans son ensemble. Le Système d'information sur les activités de la Flotte (SIAF) est sur le point d'être remplacé par le

système iFlotte, qui renforcera la capture des activités des navires de la Flotte sur une base horaire afin de produire des données rapides et exactes à tous les niveaux de la gestion.

### Résultats de 2009-2010

Achèvement de l'élaboration de l'architecture du projet d'amélioration iFlotte;

Publication et maintenance du manuel électronique sur la gestion de la flotte basé sur intranet et actualisé en permanence; et

Élaboration d'un cadre de gestion de l'environnement pour les opérations internes visant à établir les principes et les considérations nécessaires pour répondre aux exigences en matière de réduction des émissions ainsi qu'aux autres initiatives d'écologisation du gouvernement.

### Responsabilité devant les Canadiennes, les Canadiens et les clients du programme

La Flotte est responsable de la prestation continue de services, principalement sous la forme d'exécution et d'application de son Plan d'exploitation de la Flotte. La responsabilisation relative à la direction générale de la Flotte est régie par le Plan d'activités détaillé de la GCC, sur trois ans, qui 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 tableau 10 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 2009-2010. 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, 2009-2010

Engagement	Réalisations
<b>Priorité du plan d'activités de la GCC : Accent sur le service à la clientèle (Ententes de niveaux de service avec les clients du MPO)</b>	
Mettre en œuvre les ententes de niveaux de service avec les Sciences et Gestion des pêches et de l'aquaculture dans le cadre d'un projet pilote d'une durée de trois ans pour ensuite examiner et améliorer les mesures de rendement.	▶ Les ententes de niveaux de service ont été signées en avril 2009 avec Gestion des pêches et de l'aquaculture et les Sciences au MPO. Les transferts de financement ont eu lieu et le premier rapport trimestriel a été remis aux clients des Sciences et de Gestion des pêches et de l'aquaculture comme prévu. Les réunions trimestrielles ont eu lieu au niveau des DG avec les deux secteurs, et ce, conformément à l'ENS. Les améliorations en cours ont été intégrées et on a amélioré la qualité des rapports. Un rapport quantitatif et qualitatif détaillé de fin d'année a été développé.
<b>Priorité du plan d'activités de la GCC : Gestion efficace de notre main-d'œuvre et du lieu de travail (Recrutement et diversité)</b>	
Assurer une implication véritable du Réseau des femmes opérationnelles.	▶ Le Réseau des femmes opérationnelles est officiellement un sous-comité du Comité exécutif de la flotte. On élabore présentement un site Web présentant les protocoles de communication des membres.
<b>Priorité du plan d'activités de la GCC : Services continus - initiatives clés (Améliorations continues en matière de gestion de la Flotte)</b>	
Compléter la conception du projet de mise à niveau de l'architecture du système d'information sur les activités de la flotte (iFlotte).	▶ Le projet respecte le budget et le calendrier prévu.
Réviser le Plan de renouvellement de la Flotte.	▶ La GCC a longuement consulté le MPO et les autres ministères du gouvernement, ainsi que les organismes centraux au cours de la révision et de la mise à jour de son plan de renouvellement de la flotte. La GCC continuera d'élaborer le plan conformément à l'orientation du gouvernement. ▶ Dans le budget fédéral 2010, on a prévu la somme de 27,3 millions de dollars pour remplacer l'aéroglyseur dans la région du Pacifique.
Publier et tenir à jour sur l'intranet un manuel électronique sur la gestion de la Flotte.	▶ Le manuel électronique a été publié et peut être consulté en ligne. Celui-ci fera l'objet d'une mise à jour régulière afin qu'il demeure toujours d'actualité.
Finaliser la matrice normalisée des équipages en fonction des profils de compétences.	▶ Tous les profils des navires ont été finalisés et affichés sur les navires de la GCC. Les travaux avancent en ce qui concerne les profils des équipages au cours des périodes d'entretien / radoub.
<b>Priorité du plan d'activités de la GCC : Services continus - initiatives clés (Initiatives en matière de ressources humaines)</b>	
Début de la recherche sur les normes relatives à la vision du personnel navigant.	▶ La Direction générale du personnel maritime collabore avec Transports Canada afin d'intégrer les exigences de la GCC à la nouvelle norme nationale dirigée par Transports Canada touchant les navigateurs canadiens. On procédera également à la mise en œuvre d'un plan d'action portant sur les exigences professionnelles de bonne foi des postes navigants liées aux exigences des règlements nationaux et internationaux au cours de l'exercice financier 2010-2011.
Élaborer un programme de certification des membres d'équipage des navires.	▶ On a complété la définition des exigences touchant la salle des moteurs et la navigation afin de permettre aux membres d'équipage de devenir des officiers à bord des navires. On entreprendra l'élaboration d'un plan de cours détaillé pour chacun des modules de certification et la mise en œuvre du programme de certification des membres d'équipage des navires au cours de l'EF 2010-2011.

Légende



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 2010.



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 2010.



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



## 5.2 PRESTATION SÛRE ET SÉCURITAIRE

La Flotte est exploitée dans un environnement à haut risque. Nos navires, véhicules sur coussin d'air et hélicoptères mènent des opérations dans certaines des régions les plus isolées du monde et dans des conditions environnementales extrêmes. En dépit de ces défis, la Flotte de la Garde côtière canadienne est un organisme qui s'est engagé à garantir la sûreté, la sécurité et la protection de l'environnement par la prestation de services de qualité à ses clients. La sûreté et la sécurité de notre personnel navigant, de nos employés surnuméraires, de notre personnel de soutien, de nos scientifiques, et de nos entrepreneurs sont impératives.

La Flotte gère les risques au moyen de son Système de gestion de la sûreté et de la sécurité (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. Cette « culture de la sûreté » couvre un système complet de vérifications menées à bord de tous les navires de la Flotte pour le contrôle des résultats des incidents, des

politiques d'atténuation ainsi que des procédures visant à protéger les employés. Les employés de la Flotte mènent des vérifications régulières pour assurer la continuité et le contrôle de l'efficacité du programme dans son ensemble, ce qui a permis d'améliorer le partage des pratiques exemplaires. Nous travaillons à l'heure actuelle à la mise en œuvre du programme de formation, d'établissement de normes de qualification et d'amélioration des compétences des vérificateurs de la Flotte de la GCC, lequel devrait être achevé en 2010-2011. En plus d'appuyer la planification de la relève, cette initiative veillera à ce que les vérifications normalisées utilisent des pratiques exemplaires dans l'ensemble du pays.

La Garde côtière canadienne et la Flotte se sont engagées à assurer et à maintenir un milieu de travail conforme, voire supérieur aux exigences réglementaires en matière de santé et de sécurité. La Flotte s'efforce de protéger ses employés des risques susceptibles d'entraîner des blessures, des maladies ou des pertes, ou encore des dégâts matériels. En conséquence de cet engagement, une fois qu'une déficience avérée ou possible en matière de sécurité a été détectée, ou que de



Exercice de SAR

nouveaux règlements ou autres normes sont instaurés, l'unité Sûreté et sécurité de la Flotte élabore ou met à jour des politiques et procédures visant à refléter les pratiques exemplaires dans le domaine. Ceci permet à la Garde côtière canadienne de demeurer une Flotte sûre, dynamique et toujours prête à apprendre.

Un exemple d'adoption par la Flotte d'une pratique exemplaire inspirée d'une norme de l'industrie récemment publiée est la mise en œuvre actuelle du Programme de protection respiratoire (PPR). Le personnel de la Flotte peut occasionnellement être exposé à des particules dangereuses en suspension, notamment lorsqu'il enlève de la peinture ancienne, ou dans des situations extrêmes, par exemple lorsqu'il combat des incendies à bord des navires. Afin d'assurer la sécurité des employés, le PPR exige que tous portent des dispositifs de protection respiratoire lorsqu'ils exécutent certaines tâches, sans se limiter aux seules activités de lutte-incendie ou d'urgence. Le Programme de protection respiratoire veille à ce que l'ensemble des employés navigants sachent comment entretenir et utiliser leur équipement respiratoire et faire en sorte que ce dernier ait fait l'objet des tests d'ajustement nécessaires. Le Programme de protection respiratoire devrait être pleinement mis en œuvre d'ici octobre 2010.



Navire de la Garde côtière en mer

La Flotte de la GCC met aussi en œuvre des mesures visant à assurer une opération plus efficace des petites embarcations et un encadrement de la formation dans le domaine. La formation sur les compétences des conducteurs des petits bâtiments et le cours d'opérateur d'embarcation pneumatique à coque rigide ont été instaurés en 2008 et reconduits en 2010. Un groupe consultatif national de programme d'études, qui compte aussi la GCC auxiliaire, veille à ce que cette formation demeure à jour. La Flotte continue d'explorer une proportion de normalisation de la prestation de formation normalisée des petites embarcations de la GCC pour l'Est canadien.

Pour réduire les risques encourus par les auxiliaires lors des opérations effectuées avec et pour la GCC, des ententes ont été signées avec les experts de la Flotte qui participent à des réunions régionales et nationales de la GCC auxiliaire. Celle-ci participe désormais au groupe consultatif national de programme d'études sur la formation relative aux petites embarcations.

La Flotte de la GCC encourage une culture de sûreté sur le lieu de travail qui s'étend bien au-delà du simple respect des règlements. Les employés prennent part à des formations à la sûreté ainsi qu'à une série de séances de sensibilisation, contribuent à des vérifications internes et externes et formulent des points de vue déterminants



L'équipe SAR de la Garde côtière



concernant l'élaboration et l'amélioration continue de politiques de sûreté, de lignes directrices et de procédures en la matière. Créer, maintenir et promouvoir un lieu de travail sûr et sécuritaire à bord de tous nos navires est essentiel pour faire en sorte que les clients de la Flotte et les Canadiens bénéficient d'une préparation opérationnelle globale.

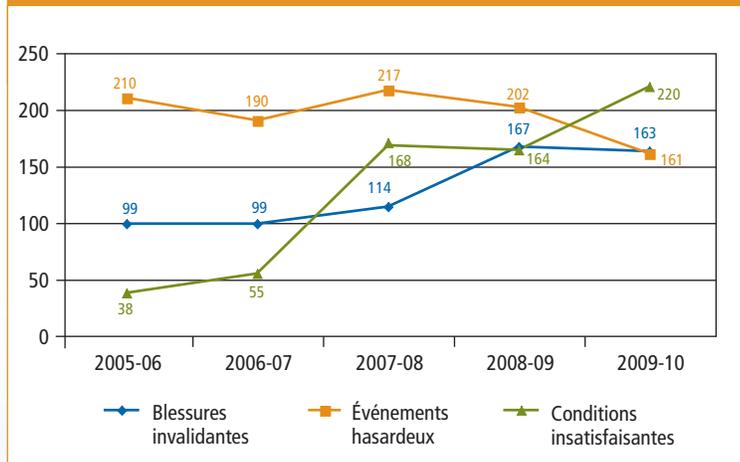
En 2009-2010, le SGSS a réalisé 132 vérifications et certifié 34 nouveaux agents de sûreté des navires. Le système de Sûreté et de sécurité de la Flotte a par ailleurs procédé au suivi de chaque incident déclaré à bord d'un navire. Comme l'illustre le graphique 13, l'exercice 2009-2010 a observé une augmentation de 2 % du nombre d'incidents déclarés. Ces incidents signalés concernent des blessures invalidantes, les situations dangereuses et les conditions insatisfaisantes.

Bien qu'aucun incident majeur n'ait été déclaré en 2009-2010, le nombre de conditions insatisfaisantes déclarées (une situation qui n'est pas un incident de sécurité mais qui pourrait éventuellement en devenir un) ont augmenté de 34 % depuis 2008-2009. Cette augmentation est attribuable à une plus grande sensibilisation quant aux exigences en matière de déclarations et à l'établissement d'une gestion plus rigoureuse de l'entretien des navires ainsi que de l'inclusion de la flotte de petits navires dans le SGSS. Le nombre de situations dangereuses, toutefois, a diminué de 20 % en 2009-2010, ce qui peut être attribué à une attitude plus résolument proactive de la part des employés lorsqu'il est question de traiter des enjeux de sécurité.

### Cadre de Préparation à la mission

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'outils d'appui essentiels à la prise de décisions qui influent souvent sur le dénouement de ces situations.

**Graphique 13 : Tendances des incidents déclarés, 2005-2006 à 2009-2010**



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 (par ex. menaces à la sécurité, urgences relatives à la santé publique, maladies).

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 des interventions plus rapides et mieux coordonnées de la Flotte. Ces activités favorisent la préparation à la mission et la codification de la culture de la sûreté, deux des principes fondamentaux de la Flotte.

## Pandémie de grippe H1N1

Au cours de l'été 2009, une attention accrue a été apportée à l'approche de la saison de la grippe et du virus H1N1. Des rapports précoces indiquaient la possibilité d'une infection plus répandue au sein de la population. En vue de se préparer à cette éventualité, la Flotte a examiné l'ensemble des informations à sa disposition sur l'influenza et le virus H1N1 et a commencé à incorporer les plus récentes directives médicales et autres pratiques en matière de prévention de cette maladie dans le cadre de ses efforts de préparation. En vertu d'un contrat de service spécifique, la Flotte a fait en sorte que ses commandants puissent consulter des médecins en service en cas de besoin de conseils lorsqu'ils étaient en mer. Ces médecins ont examiné et amélioré la liste pharmaceutique de la Flotte ainsi que ses stocks d'équipements de protection individuelle. La Flotte a par ailleurs préparé un cadre de gestion des maladies infectieuses visant à couvrir divers scénarios susceptibles de se présenter à bord de ses navires. En parallèle, les employés à terre ont reçu des conseils de la part de la Direction des biens immeubles, de la Sûreté et de la sécurité du ministère des Pêches et des Océans.

Qu'il s'agisse de traiter une grippe ou une gastro-entérite à bord de nos navires, les étapes générales que les employés de la Flotte doivent suivre en vue de prévenir, de contenir, de traiter et de récupérer d'une maladie infectieuse dans les endroits confinés sont les mêmes. Ces pratiques sont désormais incorporées dans les opérations normales à bord de nos navires. Grâce, en partie, à nos efforts combinés pour réduire la propagation du virus, les pertes de la Flotte dues au virus H1N1 ont été négligeables.



Une embarcation rapide de la GCC et un hélicoptère Dauphin de la Garde côtière américaine durant un exercice SAR



## Améliorations apportées à la GCC

Après que le navire *L'Acadien II* ait chaviré alors qu'il était remorqué par un brise-glace de la Garde côtière canadienne en mars 2008, la GCC a mis sur pied une équipe visant à appuyer l'enquête indépendante sur cet incident et à analyser les recommandations formulées dans tous les rapports à ce sujet. En 2009-2010, la GCC a mis en œuvre plusieurs recommandations contenues dans le plan d'action élaboré en réponse aux divers rapports établis relativement à ce tragique incident, dont :

### Procédures de remorquage

- une analyse des documents sur les opérations de remorquage, les opérations dans les glaces et en particulier le remorquage dans la glace, menée par le Marine Activity and Risk Investigation Network de Dalhousie University;
- un projet intégré à la Politique d'assistance aux navires désemparés de la GCC, produit et publié sur Internet en mars 2010, pour une consultation publique;
- une étude de l'Université Memorial et des tests sur les dynamiques du remorquage dans les glaces;
- une étude technique.

### Formation pour les petites embarcations

- l'élaboration de pratiques renforcées en matière de documentation, par exemple :
  - formation sur l'opération des petites embarcations renforcée par des vérifications améliorées quant à la sécurité, une meilleure planification, une meilleure tenue de livres qui fait désormais partie du plan de révision du Système de gestion de la sécurité;
  - en décembre 2009, une vérification interne du Centre de formation sur les petites embarcations de Bamfield a été menée par l'unité Sûreté et sécurité de la Flotte de la GCC, produisant de bons résultats. Une vérification externe de cet établissement est prévue pour novembre 2010;
  - de lignes directrices pour la planification des situations d'urgence ont été émises à titre de procédures de risque opérationnel dans le cadre du Manuel de sécurité et sûreté de la Flotte;
  - une Circulaire de la Flotte (08-2009) sur les enregistrements audiovisuels des formations, exercices et autres opérations a été publiée en septembre 2009.



Mise à l'eau d'un véhicule sur coussin d'air de la GCC

## Résultats de 2009-2010

Production de documents liés au Système de sûreté et de sécurité de la Flotte à l'intention des nouveaux employés;

Avant la pandémie de grippe H1N1, publication d'un plan de préparation comprenant les procédures de prévention et d'intervention en cas de pandémie à bord des navires afin d'atténuer les effets éventuels sur la préparation de la Flotte;

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

Inclusion du « *Hearing in noise test* » – Test d'audition dans le bruit (HINT) et du « *Source Azimuth in Noise Test* » (SAINT) dans les évaluations médicales périodiques administrées à l'ensemble des employés navigants de la GCC. Ces tests constituent une évaluation objective et exacte des capacités des individus à entendre dans un milieu bruyant associé aux opérations du navire;

Mise en œuvre de diverses recommandations contenues dans le plan d'action élaboré en réponse aux divers rapports établis dans le cadre de l'incident de *L'Acadien II*;

Intégration du Collège de la Garde côtière canadienne sous la gouvernance du SGSS, en vue d'une intégration complète du SGSS dans le programme de formation de la Garde côtière canadienne et des établissements de formation pour l'opération des petites embarcations;

Lancement d'un projet pilote pour la prévention des blessures au moyen d'une analyse des données et d'une évaluation ergonomique dans la région de Terre-Neuve et-Labrador, en vue d'analyser les causes profondes des incidents et d'élaborer un programme de prévention des blessures;

Lancement de discussions avec les syndicats et la haute direction pour la mise en œuvre d'un système de gestion de la sûreté, de la sécurité et du respect de l'environnement au sein de la Garde côtière canadienne;

Révision des protocoles des communications de la GCC en cas d'urgence, liés aux situations d'urgence, pour l'élaboration de recommandations en vue d'amélioration; et

Documentation des exigences du SGSS visant à améliorer le système pour les nouveaux navires.

### 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 mis au point diverses mesures visant à évaluer son efficacité, notamment le service livré comparé au service planifié et les retards dans les opérations.

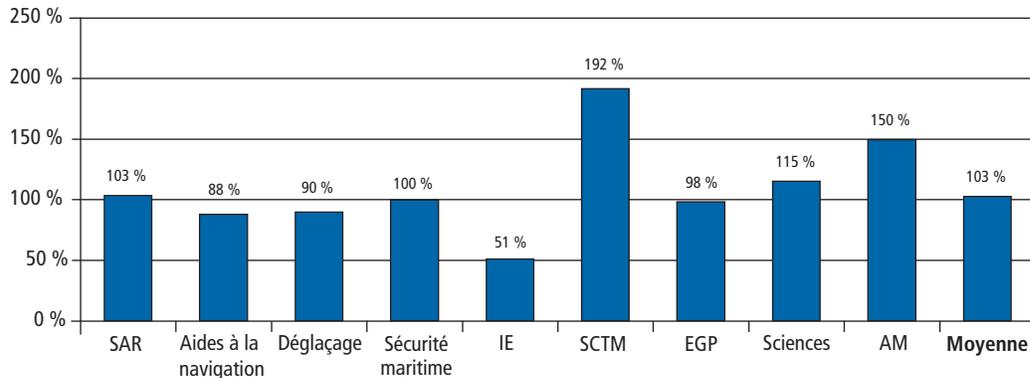
La comparaison des services livrés par rapport aux prévisions a révélé que pour l'exercice 2009-2010, la Flotte a amélioré l'efficacité de sa prestation de services. Lorsque les valeurs dépassent 100 %, les demandes de services étaient en réalité supérieures aux prévisions. Ainsi, un plus grand nombre de

jours opérationnels ont été livrés. 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 l'illustre le graphique 14, une moyenne de 103 % des services prévus ont été livrés à l'ensemble des clients de la Flotte en 2009-2010. Bien que ceci représente une augmentation de 6 % depuis 2006-2007, on observe d'importants écarts dans certains taux de prestation de programmes individuels depuis cette époque. Des services livrés



**Graphique 14 : Services livrés par rapport aux services prévus par client de la Flotte, 2009-2010 (%)**

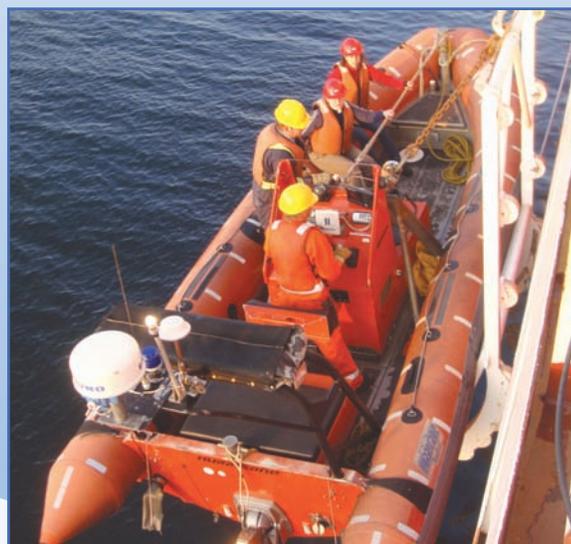
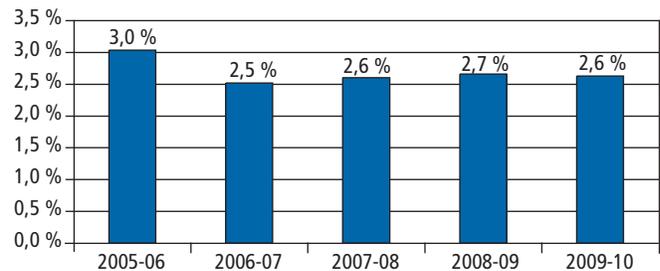


aux programmes SAR, Déglaçage, Sûreté maritime et EGP se situent tous dans les limites de tolérance. Directement derrière, dans des limites encore acceptables, se trouvent les programmes d'Aides à la navigation et Science. Les services d'Intervention environnementale n'ont livré que 55 % de leurs services prévus, alors que les services livrés aux autres ministères et SCTM ont affiché un record à 150 % et 192 % de service respectivement. Des détails complémentaires sur la prestation de services de chaque programme individuel sont fournis au chapitre 4.

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.

Le graphique 15 illustre le fait qu'en 2009-2010, un total de 821 jours opérationnels ont été perdus en raison des retards. De ces jours, 66 % (546) ont été perdus en raison des mauvaises conditions climatiques, de la glace ou de la marée. Ceci correspond à la tendance sur cinq ans attribuable aux conditions climatiques qui constituent la principale cause des retards opérationnels. Comme la tendance le montre aussi au cours des cinq dernières années, les trois programmes les plus touchés par les retards sont EGP (42 % en moyenne), Science (25 % en moyenne), et aides à la navigation (19 % en moyenne).

**Graphique 15 : Temps de service perdu en raison de retard, 2005-2006 à 2009-2010 (% du nombre total de jours opérationnels)**



Mise à l'eau d'une embarcation rapide



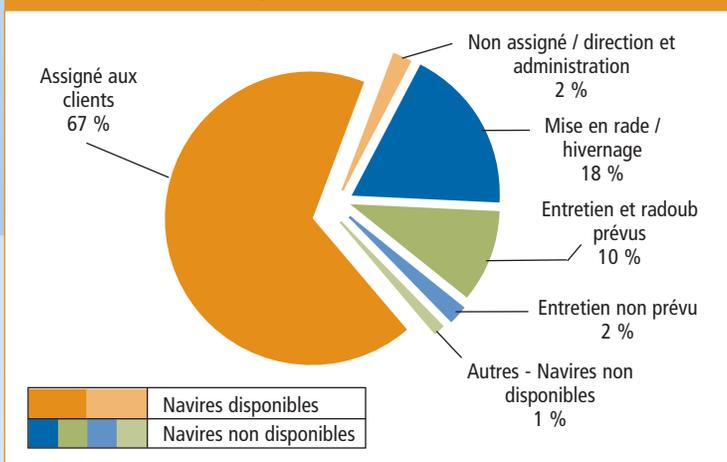
Une embarcation rapide de sauvetage de la Garde côtière

## 5.4 PRESTATION EFFICIENTE

Si l'efficacité représente la mesure dans laquelle la Flotte atteint ses résultats prévus, l'efficience concerne la façon dont elle utilise son temps et ses ressources pour ce faire. La Flotte utilise la disponibilité des navires et les prestations multitâches comme autant de mesures du rendement pour jauger son efficience dans la prestation de ses services aux clients.

Quel que soit le moment, un navire est soit disponible, soit indisponible pour les opérations. Lorsqu'il est disponible, il peut être affecté à un client (p. ex. SAR, EGP, déglacage, aides à la navigation, entre autres), en mission multitâches, engagé dans des tâches administratives ou autres de type activités communautaires et relations avec les visiteurs, ou simplement non affecté. Lorsque les conditions l'exigent et qu'il est donc indisponible, pour hivernage, mise en cale sèche ou absence de fonds, ou pour des raisons de radoub ou d'entretien prolongé, par exemple, il ne peut pas être affecté aux opérations pour les clients.

**Graphique 16 : Utilisation des navires par l'état opérationnel, 2009-2010**



Comme l'indique le graphique 16, la Flotte a consacré 67 % de son temps total en 2009-2010 (toutes les situations opérationnelles) affecté aux clients. En d'autres termes, la Flotte a utilisé 97 % de son temps opérationnel planifié à la prestation de services à ses clients. Cela constitue une légère augmentation de 2 % par rapport à l'année dernière. La majorité du temps restant a été consacrée à la mise en cale sèche, l'hivernage (18 %) ou l'entretien (12 %), suivi de la direction et de l'administration (2 %) et d'autres activités (1 %).



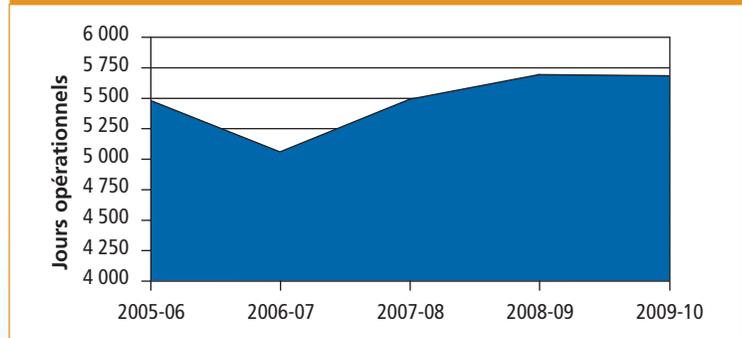
En 2009-2010, les navires ont consacré un total de 5 681 jours à des activités d'entretien prévues et imprévues. Bien que ce total global représente pour ainsi dire le même résultat que l'année précédente, le nombre de jours prévus et imprévus a changé. 2009-2010 a été une année de réduction de 60 jours des activités d'entretien prévues et d'une augmentation de 52 jours d'activités d'entretien/pannes imprévues. Malheureusement, les pannes imprévues sont impossibles à éviter, et sont à l'origine en moyenne de 3 % des pertes de présence opérationnelle.

Comme l'illustre le graphique 17, la quantité accrue de temps-navires indisponibles pour des raisons d'entretien ou de radoub s'explique par le fait que les navires plus anciens nécessitent davantage de soins et d'entretien. Il s'ensuit que davantage de ressources et de temps d'entretien prévu sont dédiés à la Flotte notamment à ses navires les plus à risque de sorte à les entretenir et à stabiliser leur disponibilité actuelle.

La seconde mesure relative de l'efficacité est le multitâche. Plusieurs missions simultanées peuvent être effectuées par un seul navire pour divers clients, en fonction des contraintes de géographie, de temps, de disponibilité et de capacité. Les brise-glaces, par exemple, peuvent assurer un certain nombre d'autres services tout en assumant leurs fonctions premières. Il pourra s'agir d'une couverture environnementale ou SAR, de fonctions d'observation, de prise de notes et de signalisation dans des activités de Sécurité maritime.

En 2009-2010, le Plan opérationnel de la Flotte prévoyait 5,9 % de jours opérationnels consacrés aux activités multitâches. Cet objectif a été dépassé, toutefois, compte tenu du fait que la

**Graphique 17 : Durée de non-disponibilité des navires en raison d'opérations d'entretien et radoub, 2005-2006 à 2009-2010 (# de jours opérationnels)**



Flotte a consacré en réalité 10,7 % de son temps à des activités multitâches. Bien que le temps passé à ces activités ait presque doublé par rapport aux prévisions, les jours prévus et livrés d'opérations multitâches (tableau 12) indiquent une tendance à la baisse par rapport aux cinq dernières années et nous éloignent de plus en plus de l'objectif ultime d'une Flotte multitâche à 15 %. Cette tendance pourrait être attribuée à la demande continue pour des missions dédiées à bord de certains navires (en particulier dans l'Arctique pour l'UNCLOS et les programmes d'ArcticNet) qui empêche toute possibilité de multitâches, et à l'augmentation des pannes imprévues. Les pannes imprévues de certains navires peuvent en effet réduire le temps consacré aux activités multitâches parce que ces navires qui ne complètent pas leurs travaux ne peuvent être utilisés que de façon spécifiquement dédiée.

**Tableau 11 : Tendence multitâche, 2005-2006 à 2009-2010 (%)**

	% planifié	% livré
2005-2006	17,3 %	13,9 %
2006-2007	16,5 %	13,8 %
2007-2008	7,2 %	12,3 %
2008-2009	7,2 %	11,7 %
2009-2010	5,9 %	10,7 %



NGCC Westport, navire de sauvetage SAR et un hélicoptère Cormorant du MDN

## 5.5 RESSOURCES FINANCIÈRES

La Flotte de la Garde côtière canadienne consacre tous les efforts possibles à la limitation des coûts et à l'optimisation des jours opérationnels pour atteindre ses objectifs. Les centres des opérations régionales (COR) et les groupes régionaux de planification opérationnelle œuvrent avec les clients de la Flotte pour veiller à ce que les activités prévues soient réalisées et que la Flotte soit prête pour les opérations, ainsi qu'au fait que les navires disponibles soient capables d'assurer les activités multitâches dans la plus grande mesure possible.

Afin de soutenir une Flotte prête opérationnellement à répondre aux demandes de services, la gestion de la flotte continue d'explorer les efficacités internes susceptibles d'optimiser la cohésion nationale, l'efficacité organisationnelle

et d'augmenter les liens avec les régions et les clients. Dans le cadre d'un processus pilote d'entente sur les niveaux de service (ENS), la Flotte continue d'examiner les moyens de mener ses activités et d'apporter les améliorations nécessaires à ses services aux clients en mettant l'accent sur une planification intégrée et sur une gestion du rendement. La Flotte entend par ailleurs renouveler tant son plan des investissements que son Plan de renouvellement de la Flotte afin de conserver l'harmonisation de sa planification des investissements avec ses besoins opérationnels, compte tenu de ses limitations en matière de financement. Le tableau 12 donne une vue d'ensemble du budget national de la Flotte pour l'exercice 2009-2010.

### Résultats de 2009-2010

Élaboration d'un Plan d'investissement intégré en vertu de la nouvelle Politique de planification des investissements – biens et services acquis du Secrétariat du Conseil du Trésor, pour éclairer la prise de décisions du gouvernement sur l'attribution des ressources et veiller à ce que les décisions se révèlent abordables, productives et finalement viables tout en équilibrant les risques et les avantages; et

Atteinte de l'objectif de dépenses du Plan d'action économique de 82 millions de dollars, qui s'est traduit par la construction de 31 nouveaux navires et petites embarcations de la GCC, et a permis le lancement d'autres projets dont l'achèvement est prévu d'ici le 31 mars 2011.

Tableau 12 : Budget national de la Flotte 2009-2010 (en milliers de dollars)

	Salaires	F&E	Carburant	Sous-total	Total
Flotte	150 240	30 321	40 100	220 661	220 661
Hélicoptères	-	10 705	-	10 705	10 705
<b>Sous-total</b>	<b>150 240</b>	<b>41 026</b>	<b>40 100</b>	<b>231 366</b>	<b>231 366</b>
Terre	20 484	5 488	-	25 972	25 972
<b>Total</b>	<b>170 724</b>	<b>46 514</b>	<b>40 100</b>	<b>257 388</b>	<b>257 388</b>

Exclut les fonds en capitaux.



## Prix du carburant

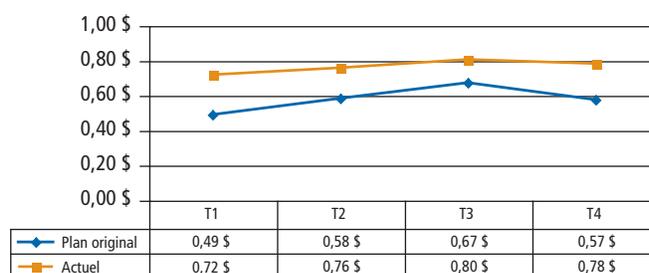
De tous les fonds dédiés par la Flotte au Fonctionnement et à l'entretien (F&E), le carburant constitue le poste d'achats le plus important. Par ailleurs, compte tenu de l'intense volatilité du cours du pétrole, ce poste a été identifié comme l'un des risques financiers nationaux acceptés par la Flotte au nom de tous ses clients. La Flotte surveille de très près, tout au long de l'année, la consommation et les prix du carburant ainsi que les fluctuations monétaires. Cette opération est particulièrement cruciale compte tenu du fait qu'une augmentation de 0,01 \$ du prix du carburant par litre se traduit par une augmentation de 700 000 \$ de la facture de fin d'année pour le carburant de la Flotte sur la base d'un besoin de 70 millions de litres. Vient s'ajouter à la complexité de ces calculs la vaste différence dans le prix des carburants d'une région du pays à l'autre, sans compter les écarts de prix entre les différentes catégories de combustible. Les prix des carburants dans l'Arctique sont considérablement plus élevés que n'importe où ailleurs; ainsi, refaire le plein des brise-glaces dans l'Arctique constitue une option relativement onéreuse. Afin de limiter ces coûts, des brise-glaces se rendent donc en Arctique avec le réservoir plein et les achats « en vrac » de carburant sont négociés sur la base de soumissions compétitives avec les fournisseurs, dans le cadre des conditions normales régissant les processus d'achat.

Les prévisions pour les prix de carburant de l'exercice 2009-2010 ont été finalisées en janvier 2009 à des fins de planification et de budgétisation. À l'époque, les prix s'étaient effondrés des suites de la récession mondiale. Les prix du carburant étaient extrêmement bas en janvier (42,00 \$ US par baril) et auraient normalement dû demeurer relativement bas pour le reste de l'année et une partie de 2010. Entre janvier 2009 et avril 2009, le prix d'un baril de pétrole brut West Texas Intermediate a augmenté de 42 \$ à 70 \$, lequel est demeuré élevé pour toute la durée de l'exercice financier 2009-

2010. Cette situation a entraîné une augmentation considérable du besoin de financement pour l'achat de carburant et des dépenses plus élevées que prévu, comme l'illustre le graphique 18.

En raison de ces fluctuations au delà du contrôle de la GCC, le budget de la Flotte en matière de carburant a été établi à 40,1 M\$ par an.

**Graphique 18 : Prix moyen trimestriel du diesel par litre, 2009-2010**



Hélicoptère MBB BO-105 de la Garde côtière canadienne



## PERSPECTIVES D'AVENIR



La Flotte de la Garde côtière canadienne a conscience que son rôle en tant que prestataire de services maritimes civils du Canada n'a jamais été aussi important, pour ne pas dire exigeant. Chaque jour, nos femmes et nos hommes se dévouent au service des clients de la Flotte et de l'ensemble des Canadiennes et des Canadiens au maximum de leurs capacités, et défendent les couleurs de la GCC et de sa devise de « Sécurité d'abord, Service constant ». Veiller à notre propre sécurité et à celle des autres, tout en livrant des services de haut niveau, continuera d'être notre principale priorité.

Comme tel est le cas pour l'ensemble des ministères et organismes du gouvernement, la GCC dans son ensemble fait face à de nouvelles difficultés, dont la plupart ont une incidence directe sur la Flotte. Notre capacité à nous adapter, tant à titre d'individus que d'organisation, constituera notre force permanente.

Au cours des prochaines années, la Flotte va devoir trouver toujours plus de moyens efficaces et efficaces de livrer ses services au public dans des limites financières toujours plus resserrées et avec la perspective de taux sans précédent de départs à la retraite parmi nos employés les plus expérimentés. Bien que la Flotte ait bénéficié d'intéressants retours sur des investissements importants au niveau du renouvellement de ses navires, il lui faudra gérer une demande accrue en services, à la lumière du trafic maritime qui a augmenté, des difficultés liées aux changements climatiques et de la tension accrue réservée à la protection de l'environnement. Outre son rôle renforcé en matière de Sûreté maritime et d'appui aux activités du gouvernement du Canada dans l'Arctique, la Flotte doit veiller à ce que l'ensemble de ses navires, VCA et hélicoptères demeurent fiables et rentables et que son personnel serve les Canadiennes et les Canadiens selon les principes les plus rigoureux. Le public canadien, les clients de la Flotte et l'industrie maritime n'en attendent pas moins.



Une journée dans l'Arctique





# PERSONNES-RESSOURCES DE LA DIRECTION GÉNÉRALE



## Représentants de l'Administration centrale

### **Gary B. Sidock**

Directeur général de la Flotte  
613-990-9172

### **Ron Miller**

Directeur, Soutien opérationnel  
613-990-0341

### **Miriam Van Roosmalen**

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

### **Jean Frenette**

Directeur, Sûreté et sécurité de la Flotte  
613-998-1511

### **Steve Peck**

Directeur, Personnel maritime  
613-998-1662

### **Michèle LeBlanc**

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

### **Eric Langellé**

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  
709-772-5497

### **Anne Miller**

Directrice régionale de la Flotte  
COR, région des Maritimes  
902-426-6146

### **Claude Langis**

Directeur régional de la Flotte  
COR, région du Québec  
418-648-3200

### **Brian LeBlanc**

Directeur régional de la Flotte  
COR, région du Centre et de l'Arctique  
519-383-1880

### **Victor Gronmyr**

Directeur régional de la Flotte p.i.  
COR, région du Pacifique  
250-480-2737



# LISTE DE RÉFÉRENCES

## Liste des acronymes

AD	À déterminer	NGCC	Navire de la GCC
AFPC	Alliance de la fonction publique du Canada	T.-N.& L.	Région de Terre-Neuve et Labrador
AM	Autres ministères et organismes du gouvernement	OPANO	Organisation des pêches de l'Atlantique nord-ouest
ANS	Accord sur les niveaux de service	PA	Région du Pacifique
API	Année polaire internationale	PAE	Plan d'action économique
ASFC	Agence des services frontaliers du Canada	PAG SUR L'EE	Plan d'action de la gestion sur l'équité en emploi
C&A	Région du Centre et de l'Arctique	PIF	Plan d'investissement de la Flotte
C&P	Conservation et protection	POF	Préparation opérationnelle de la Flotte
COR	Centre des opérations régionales	PRF	Plan de renouvellement de la Flotte
EESM	Équipe d'enquête de Sûreté maritime	PVN	Prolongation de la vie utile d'un navire
EGP	Écosystèmes et gestion des pêches	QC	Région du Québec
ETP	Équivalent plein temps	ROF	Réseau opérationnel des femmes
É.-U.	États-Unis	SAP	Système d'appréciation du personnel
F&E	Fonctionnement et entretien	SAR	Recherche et sauvetage
GCC	Garde côtière canadienne	SC	Équipage de navire
GPS	Système mondial de positionnement	SCTM	Services de communication et de trafic maritimes
GRC	Gendarmerie royale du Canada	SGSS	Système de gestion de la sûreté et de la sécurité
GT	Techniciens divers	SO	Officier de navire
IE	Intervention environnementale	SOCPO	Centre de soutien olympique coordonné de Pêches et Océans
ISM	Code international de gestion de la sécurité	S&S	Sécurité et Sûreté
MA	Région des maritimes	TC	Transports Canada
MDN	Ministère de la Défense nationale	UNCLOS	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer
MPO	Ministère des Pêches et des Océans	VCA	Véhicule sur coussin d'air

## Liste des graphiques

Graphique 1 :	Répartition des clients de la Flotte, 2009-2010 (% du nombre total des jours opérationnels) .....	6
Graphique 2 :	Répartition des navires par région, 2009-2010 .....	7
Graphique 3 :	Service au programme SAR par région, 2005-2006 à 2009-2010 (# de jours opérationnels) .....	27
Graphique 4 :	Service par activité SAR, 2009-2010 (% du nombre total de jours opérationnels) .....	27
Graphique 5 :	Services au programme d'intervention environnementale, 2005-2006 à 2009-2010 (# de jours opérationnels) .....	35
Graphique 6 :	Service au programme Aides à la navigation, 2005-2006 à 2009-2010 (# de jours opérationnels) .....	37
Graphique 7 :	Services aux opérations de déglçage dans le Sud et en Arctique, 2005-2006 à 2009-2010 (# de jours opérationnels) .....	39
Graphique 8 :	Services au programme STCM, 2005-2006 à 2009-2010 (# de jours opérationnels) .....	42
Graphique 9 :	Service au programme des Sciences du MPO, 2005-2006 à 2009-2010 (# de jours opérationnels) .....	45
Graphique 10 :	Service au programme des Sciences du MPO par activité, 2009-2010 (% du nombre total de jours opérationnels) .....	45
Graphique 11 :	Service au programme EGP, 2005-2006 à 2009-2010 (% de jours opérationnels livrés comparativement aux jours planifiés) .....	47
Graphique 12 :	Service aux AM, 2005-2006 à 2009-2010 (# de jours opérationnels) .....	49
Graphique 13 :	Tendance des incidents déclarés, 2005-2006 à 2009-2010 .....	55
Graphique 14 :	Services livrés par rapport aux services prévus par client de la Flotte, 2009-2010 (%) .....	59
Graphique 15 :	Temps de service perdu en raison de retard, 2005-2006 à 2009-2010 (% du nombre total de jours opérationnels) .....	59
Graphique 16 :	Utilisation des navires par l'état opérationnel, 2009-2010 .....	60
Graphique 17 :	Durée de non-disponibilité des navires en raison d'opérations d'entretien et radoub, 2005-2006 à 2009-2010 (# de jours opérationnels) .....	61
Graphique 18 :	Prix moyen trimestriel du diesel par litre, 2009-2010 .....	63

## Liste des tableaux

Tableau 1 :	Répartition des employés maritimes par type d'emploi, en mars 2010 .....	12
Tableau 2 :	Répartition du personnel maritime par catégorie d'âge, en mars 2010 .....	14
Tableau 3 :	Nombre de navires et d'hélicoptères opérationnels par type, 2009-2010 .....	21
Tableau 4 :	Âge des navires, 2009-2010 .....	22
Tableau 5 :	Plan d'action économique pour la GCC (Budget stimulus) .....	23
Tableau 6 :	Remplacement des petits navires .....	24
Tableau 7 :	Remplacement des grands navires .....	25
Tableau 8 :	Activités des ESM, 2009-2010 (# de jours opérationnels) .....	32
Tableau 8A :	Sûreté maritime - Activités d'appui aux Jeux olympiques de Vancouver 2010, 2009-2010 (# de jours opérationnels) .....	33
Tableau 9 :	Activités EGP, 2009-2010 .....	47
Tableau 10 :	Engagements et réalisations de la Flotte, 2009-2010 .....	52
Tableau 11 :	Tendance multitâche, 2005-2006 à 2009-2010 (%) .....	61
Tableau 12 :	Budget national de la Flotte 2009-2010 (en milliers de dollars) .....	62