



Pêches et Océans
Canada

Fisheries and Oceans
Canada

Garde côtière
canadienne

Canadian
Coast Guard



Garde côtière canadienne

Contributions à la sûreté maritime



Publié par :
Sûreté maritime
Garde côtière canadienne
Pêches et Océans Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0E6

©Sa Majesté la Reine du chef
du Canada 2011

N° cat. : Fs154-21/1-2011
ISBN : 978-1-100-53099-4
MPO/2011-1724

Imprimé sur du papier recyclé
Available in English:
Maritime Security Contributions

Disponible sur l'Internet : www.ccg-gcc.gc.ca

PERSONNES-RESSOURCES :

Sûreté maritime
Garde côtière canadienne
200 rue Kent, 5^e étage
Ottawa (Ontario)
Canada K1A 0E6

Marc Mes, Directeur

Téléphone : (613) 993-6943

Télécopier : (613) 998-3255

Courriel : Marc.Mes@dfo-mpo.gc.ca

Garde côtière canadienne

Contributions à la sûreté maritime

Au Canada, la Garde côtière canadienne (GCC) jouit depuis longtemps d'une grande estime en raison du rôle important qu'elle joue dans le maintien d'un système de transport maritime national sûr, accessible et durable. Même si elles sont moins bien connues, les contributions de la GCC aux initiatives de sécurité publique visant à appuyer la sûreté nationale et maritime n'en sont pas moins d'une importance capitale. Qu'elle assume un rôle de leadership dans le cadre de ces initiatives ou qu'elle offre un soutien dans le cadre d'initiatives dirigées par d'autres ministères, la Garde côtière s'est avérée un intervenant inestimable dans le cadre de sûreté du pays.

Diverses réflexions sur la contribution de la GCC à la sécurité nationale sont exposées dans le « Cadre de sûreté maritime de la Garde côtière canadienne », un document qui vise à définir le contexte des activités de sûreté maritime du point de vue du gouvernement fédéral, des ministères et de la GCC. Il est disponible sur le site Web de la GCC : www.ccg-gcc.gc.ca. Le présent document d'accompagnement, « Garde côtière canadienne, contributions à la sûreté maritime », offre un aperçu plus détaillé de la contribution de la GCC à la sûreté, dans le cadre d'une variété d'initiatives de sécurité publique. Il aidera à informer les partenaires ministériels et interministériels de la GCC, de même que les autres ministères du gouvernement, le public canadien et les partenaires internationaux intéressés.



Nouvel impératif de sûreté

Dans la foulée des attentats terroristes du 11 septembre 2001, les pays du monde entier ont reconnu la nécessité de renforcer la sûreté, non seulement sur la terre ferme, mais également dans le milieu maritime. Le réseau de transport maritime compte d'innombrables navires qui entreprennent des voyages nationaux et internationaux et facilitent l'entrée de grandes quantités de marchandises dans nos ports et nos villes. La sûreté de ce réseau est d'une importance capitale pour tous les pays. Cela est particulièrement vrai pour le Canada qui, avec ses trois côtes et certaines des plus importantes voies navigables intérieures du monde, fournit un accès maritime à plusieurs grandes villes.

Dans le cadre d'une variété de programmes et de services, la Garde côtière réalise non seulement d'importants progrès dans l'amélioration de la sûreté dans l'ensemble de ces secteurs maritimes, elle joue également un rôle de leadership dans le renforcement de la sûreté maritime dans le monde.

La réaction du gouvernement du Canada aux attaques terroristes du 11 septembre a été de faire de la sûreté nationale une des grandes priorités gouvernementales. Dans le Budget de 2001, un nouveau financement de 7,7 milliards de dollars a été affecté aux initiatives de sécurité publique et

d'antiterrorisme (maintenant les initiatives de sécurité publique), échelonné sur les cinq années qui ont suivi. Contrairement aux États-Unis, qui ont réuni les activités de sûreté au sein d'un seul ministère, le Canada a appliqué une approche multi-organismes, tablant sur les forces et les capacités combinées de divers ministères et organismes. Cette approche a offert de nombreux avantages, dont la rentabilité, l'efficacité et la praticité.

La Garde côtière collabore avec 17 ministères et organismes canadiens par l'intermédiaire du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime (GTISM) afin de mettre en place une approche complète et harmonisée de la sûreté maritime. En décembre 2002, le GTISM a mis sur pied une série d'initiatives concrètes visant à combler les lacunes mises en évidence.

Par la suite, la politique générale en matière de sûreté du Canada a été établie dans la Politique de sécurité nationale (PSN) de 2004, qui constitue toujours le fondement de l'approche du pays en matière de sûreté. La PSN renvoie à des initiatives précises qui permettent de combler davantage les lacunes dans le domaine de la sûreté maritime au Canada.



vis-à-vis de la sûreté

La sûreté ne représente pas un nouveau mandat de la Garde côtière. La flotte a un long historique de soutien des activités d'application menées par la Marine, la Gendarmerie royale du Canada et d'autres ministères fédéraux. En outre, le personnel de la flotte participe depuis longtemps aux activités d'application de la loi dans le domaine des pêches et continue à le faire encore aujourd'hui.

Cependant, à la suite des événements du 11 septembre, le rôle de la Garde côtière vis-à-vis de la sûreté est devenu plus important. Un plan en six points visant à rehausser la sûreté maritime au Canada dans le cadre de la Politique de sécurité nationale comprend une plus grande présence de la Garde côtière sur l'eau. En outre, on renvoie dans cette politique, aux biens maritimes de la Garde côtière et à ses rôles de collecte et de regroupement de renseignements, qui contribuent à la sûreté nationale. Toutefois, la politique ne décrit pas de rôle de sûreté prévu au mandat de la Garde côtière ni ne précise les rôles et les responsabilités de l'organisme vis-à-vis du soutien à offrir.

Les plus grandes contributions de la Garde côtière à la sûreté maritime sont passées de ses fonctions et de ses capacités d'intervention actuelles à la nécessité, pour le gouvernement fédéral, d'atténuer les lacunes observées dans le domaine de sûreté maritime du Canada. Ces contributions comprennent des initiatives dirigées par la Garde côtière et des initiatives dirigées par un autre ministère, avec le soutien de la GCC.



Direction de la sûreté maritime de la GCC

La Direction de la sûreté maritime de la GCC est chargée de veiller à ce que le Ministère réponde aux attentes du gouvernement dans le cadre de sa contribution à la sûreté nationale du Canada. Pour ce faire, la direction offre un leadership et une gestion proactifs dans le dossier de la sûreté maritime au sein du ministère des Pêches et Océans (MPO), sous la direction du commissaire de la Garde côtière et au nom du sous-ministre.

Les efforts de la Garde côtière en matière de sûreté maritime sous-tendent un groupe d'initiatives visant à présenter des solutions à valeur ajoutée à divers ministères et organismes gouvernementaux ayant des intérêts dans le domaine maritime, lesquels conservent généralement la responsabilité

des programmes. Le succès de la Direction de la sûreté maritime est en grande partie attribuable à la communication et à l'échange d'information. La direction communique et échange avec d'autres ministères dont elle appuie les programmes, avec les directions générales de l'Administration centrale, dont les programmes et les services sont améliorés pour offrir des solutions aux autres ministères partenaires, et avec les régions responsables de réaliser les engagements de la Garde côtière.

Le travail de la Direction de la sûreté maritime comprend en grande partie la coordination, la facilitation, l'analyse et la résolution des problèmes. Il s'agit de définir la situation, de déterminer ce qu'elle pourrait être et de déterminer comment atteindre cet objectif, toujours en consultation avec les experts opérationnels, techniques et de programme en poste au sein et hors du Ministère. La Direction de la sûreté maritime collabore avec des représentants de la flotte, des Services maritimes et des Services techniques intégrés de l'administration centrale et des régions, ainsi qu'avec les experts des programmes de conformité et d'application et des programmes scientifiques du MPO, afin d'évaluer la capacité ministérielle en vue de rehausser la contribution de la Garde côtière à la sûreté nationale. La direction est également responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre de stratégies correspondant aux priorités du gouvernement fédéral dans le domaine de la sûreté nationale. Elle applique les changements en réponse aux modifications législatives et réglementaires et fournit un appui à d'autres secteurs au sein du MPO en réponse à ces modifications.

La Direction de la sûreté maritime est membre du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime et le directeur de la Sûreté maritime représente le Ministère au sein de celui-ci ainsi que d'autres groupes de travail fédéraux et internationaux traitant de questions liées à la sûreté maritime.



La Garde côtière offre un soutien à valeur ajoutée aux groupes d'application et de renseignement fédéraux en rehaussant les programmes et les services déjà en place afin d'offrir des avantages collatéraux à ses partenaires, sous forme de fonctions exécutées sur l'eau et de soutien opérationnel basé à terre. Depuis 2005, elle offre également une capacité exclusive pour appuyer ses partenaires. Une discussion détaillée sur les avantages collatéraux par opposition à une capacité spécialisée se trouve dans le document d'accompagnement « *Cadre de sûreté maritime* » sur le site Web de la Garde côtière.

Le projet national du Système d'identification automatique (SIA) est un exemple de *renforcement de la capacité de sécurité maritime de la Garde côtière* permettant d'offrir des avantages additionnels à la sûreté nationale. SIA a été initialement développé comme outil d'évitement des abordages et de gestion du trafic maritime dans les voies navigables très achalandées. Les bâtiments naviguant à proximité de nos côtes doivent automatiquement transmettre des données du SIA comme leur position, leur itinéraire et leur vitesse grâce à la bande maritime à très haute fréquence (VHF), dont la portée est d'environ 50 milles. La Garde côtière a réussi à mettre en œuvre le projet national de SIA et à construire une infrastructure terrestre de ce système, de sorte que les données des bâtiments sont maintenant recueillies sur presque la totalité des côtes Est et Ouest et dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Constituant un avantage additionnel à la gestion améliorée du trafic maritime, ces données sont transmises dans un format filtré ou non aux autres ministères ayant un intérêt dans la sûreté nationale, ce qui leur permet de mieux connaître les mouvements des bâtiments et de faire du renseignement maritime exploitable dans toutes les principales voies navigables du Canada.

Les avantages accessoires de la sûreté peuvent également provenir des diverses initiatives de sûreté de la Garde côtière. À titre d'exemple, il y a le système d'identification et de suivi à distance des navires (LRIT), qui sera abordé plus tard dans ce

document. Parrainé et élaboré conjointement par la Garde côtière, le LRIT est un système de surveillance des mouvements des gros bâtiments en haute mer dans l'intérêt de la sûreté maritime nationale et mondiale. De plus, ce système par satellite peut s'avérer un outil essentiel dans le cadre des opérations de recherche et de sauvetage dans toutes les eaux non visées par le Système d'identification automatique à courte portée. Il améliore également la sécurité lorsqu'il est lié à des systèmes de surveillance du trafic de navires tels que les services de communication et de trafic maritimes de la Garde côtière. Le LRIT peut également jouer un rôle dans la protection de l'environnement; par exemple, dans le cas d'un déversement d'hydrocarbures, l'information des archives du LRIT peut être utilisée pour repérer le navire responsable de l'incident de pollution.

La Garde côtière est également un des principaux participants aux activités des centres des opérations de la sûreté maritime (COSM) multi-organismes du Canada, situés sur les côtes Est et Ouest et dans les Grands Lacs. Ces centres agissent comme points de collecte de renseignement maritime, où des ressources civiles et militaires sont réunies pour tenter de détecter et d'évaluer les menaces contre la sûreté et d'appuyer l'intervention qui peut en découler. La Garde côtière partage son expertise, les données de ses systèmes d'information et son expérience des opérations maritimes afin de renforcer la capacité des COSM de surveiller les eaux territoriales canadiennes et d'évaluer les menaces contre la sûreté.

Le programme des équipes d'application de la loi en matière de sûreté maritime conjointes de la Gendarmerie Royale du Canada/ Garde côtière est un exemple démontrant que la Garde côtière offre une capacité exclusive. Le programme a été établi en 2005 pour renforcer la sûreté maritime dans les Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Le programme combine les pouvoirs d'application de la loi de la GRC et les bâtiments et l'expertise de la Garde côtière afin d'offrir une capacité d'application de la loi armée sur l'eau, dans une des zones maritimes les plus achalandées du Canada.

Fournir un leadership international

Les Canadiens peuvent être fiers du rôle que la Garde côtière a joué dans la création du système d'identification et de suivi à distance des navires (LRIT) par satellite, un outil international important pour la sûreté maritime. Mis à l'avant-garde par l'Organisation maritime internationale (OMI) comme résultat direct des événements du 11 septembre, le LRIT se veut l'homologue à longue portée du Système d'identification automatique activé à proximité du littoral. Le système permet aux gouvernements participants d'obtenir une identification chiffrée et des renseignements sur la position des bâtiments souhaitant pénétrer dans un de leurs ports ou évoluer à moins de 1 000 milles marins de leur côte.

Collaborant étroitement avec l'OMI, la Garde côtière a accepté le rôle de gestionnaire de systèmes *de facto* dans le cadre du projet et a présidé les réunions internationales du LRIT qui ont traité des exigences techniques et des questions politiques,

financières et de toute autre nature. La Garde côtière n'a pas seulement parrainé le système à l'échelle internationale, mais elle a également établi le Canada à titre de chef de file mondial dans la mise en place du LRIT.

La Garde côtière offre une aide financière à un certain nombre de pays en développement pour la mise sur pied initiale de leurs centres de données d'identification et de suivi à distance des navires. Sur la scène internationale, comme le Canada agit à titre de responsable du LRIT à l'OMI, cet organisme et d'autres pays du monde en développement, lui ont demandé de leur offrir une aide technique et financière pour remplir les obligations rattachées à l'identification et au suivi à distance des navires. Cette aide offerte aux pays en développement fait en sorte que les données des bâtiments appartenant à ces pays sont communiquées aux états portuaires et côtiers, ce qui améliore la connaissance générale de la situation dans le secteur maritime.



dans le cadre des Initiatives de sécurité publique

Comme la Garde côtière n'a pas de mandat direct associé à la sûreté maritime, elle entreprend des initiatives de sûreté au nom de ses partenaires. Ces initiatives sont financées séparément du financement régulier de la Garde côtière, sous l'égide des Initiatives de sécurité publique (ISP). Les contributions à la sûreté financées par les ISP de la Garde côtière se présentent sous deux formes, à savoir les initiatives dont la Garde côtière assume la responsabilité et les initiatives dans lesquelles la Garde côtière a un intérêt, mais dont un autre ministère ou organisme assume la responsabilité.

Voici des exemples de la première forme :

- ▶ **Présence de la flotte**
- ▶ **Projet national du Système d'identification automatique (SIA)**
- ▶ **Identification et suivi à distance des navires (LRIT)**

Voici des exemples de la deuxième forme :

- ▶ **Équipes d'application de la loi en matière de sûreté maritime (ESM)**
- ▶ **Centres des opérations de la sûreté maritime (COSM)**

Voici un bref aperçu de chaque initiative, accompagné de renseignements sur le financement dans le cadre des ISP.

Présence de la flotte

Comme le savent tous les automobilistes, les cyclistes et même les piétons, la simple présence d'un policier nous dispose davantage à observer le code de la route. Cela s'applique également dans le milieu marin. En reconnaissant l'importance de la « présence de la flotte » comme mesure dissuasive non seulement contre les actes illicites, mais également contre les actes pouvant constituer une menace contre la sûreté du Canada, le gouvernement du Canada, grâce à sa Politique de sécurité nationale de 2004, a mis à disposition un

financement annuel de dix millions de dollars pour soutenir la durabilité des opérations de la flotte et pour assurer une présence fédérale viable et visible dans les eaux canadiennes. La Garde côtière possède et exploite les biens maritimes les plus imposants et les plus visibles du gouvernement fédéral, soit sa flotte civile. Ces bâtiments, reconnaissables à leur coque rouge et blanche distinctive, confèrent une solide présence maritime dans toutes les eaux côtières du pays et dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Les activités menées sur l'eau par la Garde côtière démontrent clairement la souveraineté du Canada dans ses propres eaux, assurant à la population canadienne et aux alliés du Canada que la nation a l'intention et la capacité d'affirmer sa souveraineté sur son territoire.

Projet national du Système d'identification automatique (SIA)

Compte tenu du nombre énorme de bâtiments naviguant à quelques milles de notre littoral, il est impératif, pour les besoins de la sécurité et de la sûreté, que ces bâtiments soient identifiés et surveillés. Afin de répondre à la demande de connaissance accrue de l'activité dans le secteur maritime canadien, la Garde côtière a réussi à mettre en place le projet national du Système d'identification automatique (SIA) en construisant une infrastructure terrestre et en mettant au point des systèmes d'intégration des données sur le trafic. Le SIA est fondé sur la réglementation en matière de transport d'équipement, dont le mandat est international et qui exige que les grands bâtiments soient munis de l'équipement approuvé qui transmet automatiquement grâce à la bande maritime à très haute fréquence les données essentielles comme l'identification, la position, l'itinéraire et la vitesse. Dans le cadre de l'exécution du projet d'infrastructure terrestre du SIA (financement en capital pour l'infrastructure et pour la mise au point d'un logiciel servant à recevoir, à transmettre et à traiter les données du SIA), qui comprenait l'acquisition et l'installation d'équipement pour 98 lieux isolés et 18 centres de

contrôle des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM), les côtes Est et Ouest du Canada et le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent bénéficient d'une couverture complète du SIA. La Garde côtière recueille les données sur les bâtiments dans ses stations terrestres (dont les stations éloignées) et les achemine et les filtre pour ses partenaires canadiens en sûreté, ce qui leur permet de visualiser la position en temps réel de tous les bâtiments exploités à moins de 50 milles du littoral, et particulièrement des bâtiments qui approchent des ports. Le SIA est un important capteur, qui peut être utilisé de concert avec d'autres capteurs et sources d'information afin de brosser un portrait plus complet et vérifiable du secteur maritime canadien.

Identification et suivi à distance des navires (LRIT)

La Garde côtière a pris le leadership dans la mise au point et la mise en œuvre de ce qui promet de devenir un des nouveaux outils les plus efficaces dans le domaine de la sûreté maritime générale, à savoir le système d'identification et de suivi à distance des navires (LRIT). À la suite des événements du 11 septembre, l'Organisation maritime internationale a encouragé la création d'un système par satellite qui donnerait aux gouvernements participants (États du pavillon) la capacité et le temps d'évaluer le risque pour la sûreté que posent les bâtiments visés par la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) de la catégorie A (bâtiments de 300 tonnes de jauge brute ou plus effectuant des voyages internationaux) se proposant d'entrer dans leurs ports ou de naviguer à moins de 1 000 milles marins de leur côte. La Garde côtière a contribué à la création du LRIT, non seulement sur le plan technique, mais également sur le plan de l'élaboration d'une politique. La GCC a aussi été un des premiers organismes à mettre en œuvre le système. L'exploitation du système LRIT a débuté le 1er juillet 2009, et la Garde côtière avait atteint son principal objectif, soit mettre en place les fonctions de sûreté du système

LRIT, conjointement avec ses partenaires des centres d'opérations de la sûreté maritime (COSM).

À titre de complément au Système d'identification automatique (SIA) intégré aux stations radio sur le littoral, le LRIT est un système sécuritaire qui permet de recueillir, d'emmagasiner et d'acheminer les données des navires lorsqu'ils naviguent en haute mer. À la différence du SIA, les signaux du LRIT sont chiffrés afin de veiller à ce qu'ils ne soient pas être interceptés et décodés illicitement. Les navires de classe A assujettis à la Convention SOLAS doivent automatiquement transmettre leur identité, leur position ainsi que la date et l'heure de leurs transmissions quatre fois par jour, ou si nécessaire, aussi souvent qu'une fois toutes les 15 minutes. Les États du pavillon emmagasinent les données visant leurs propres navires dans un centre de données spécialisé ou régional et fournissent à d'autres États du pavillon sur demande des données spécifiques aux navires lorsqu'un navire entre dans les eaux côtières de l'État ou signale qu'il a l'intention de pénétrer dans un de ses ports. Les données recueillies par le centre de données LRIT du Canada sont communiquées à un COSM et combinées à d'autres données de capteurs afin d'accroître la connaissance de la situation maritime.

Centres des opérations de la sûreté maritime

Un des moyens permettant à la Garde côtière de collaborer le plus activement et le plus directement avec ses partenaires en sûreté intérieure est l'exploitation des trois centres des opérations de la sûreté maritime (COSM) du pays, qui recueillent et analysent de très grandes quantités d'information sur le milieu marin, dans le but d'améliorer la sûreté maritime. Les COSM dirigés par le ministère de la Défense nationale (MDN) sont situés sur les côtes Est et Ouest – Halifax (N.-É.) et Esquimalt (C.-B.), et on trouve un COSM dirigé par la Gendarmerie royale du Canada (GRC) dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, à St. Catharines (Ont.). Ces centres représentent un exemple unique de l'intégration et de la collaboration multi-organismes, réunissant le

personnel de la Garde côtière, du MDN, de la GRC, de l'Agence des services frontaliers du Canada, de Transports Canada et du ministère des Pêches et des Océans. Tout en assumant leur propre mandat et en maintenant leurs propres rapports hiérarchiques, ces organismes collaborent étroitement au sein des COSM en partageant leur expertise et, lorsque cela est possible, le contenu de leurs systèmes d'information afin d'établir et d'évaluer les menaces contre la sûreté.

La Garde côtière ajoute de la valeur aux COSM à titre de fournisseur de la majorité des renseignements sur le trafic maritime, ce qui comprend les données du Système d'identification automatique et du système d'identification et de suivi à distance des navires (LRIT), des données radar et les données des systèmes de gestion du trafic maritime de la GCC mis en place sur les côtes Est et Ouest. Les données du LRIT, tout particulièrement, et selon la façon dont le système sert sur le plan opérationnel, représentent une des plus importantes contributions de la Garde côtière aux COSM. Les données du LRIT en particulier, et leur utilisation opérationnelle, constituent l'une des plus importantes contributions de la GCC aux COSM, et ce rôle sera amélioré à mesure que le système LRIT évoluera. Par ailleurs, ce rôle sera renforcé par la mise en œuvre complète du système LRIT en 2011. Une des autres contributions clés aux COSM est l'expertise de la Garde côtière dans l'interprétation des données et vis-à-vis de la connaissance des événements survenant dans le milieu maritime. Le personnel de la Garde côtière facilite également la liaison entre les organismes partenaires et la direction de la GC – par exemple, lorsqu'un partenaire des COSM souhaite utiliser un bâtiment de la flotte de la Garde côtière dans le cadre d'une de ses opérations.

Équipes d'application de la loi en matière de sûreté maritime

Établi en 2005 afin de rehausser la sûreté maritime dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent (GL-VMSL), le programme des équipes d'application de la loi en matière de sûreté maritime

(ESM) est un projet conjoint de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) et de la Garde côtière. Cette initiative comble l'absence d'une fonction fédérale d'application de la loi sur l'eau dans le réseau GL-VMSL grâce à la formation d'équipes armées chargées des enquêtes dans ce corridor de transport maritime international très important. Les patrouilleurs entretenus et exploités par la Garde côtière transportent des agents de la GRC en uniforme, qui exécutent une fonction d'application de la loi dans les limites des pouvoirs conférés à la GRC. Grâce à leur grande visibilité, à leurs patrouilles fréquentes et à leur capacité de réagir rapidement aux menaces potentielles, ces équipes offrent une solide présence sur le plan de la sûreté nationale et agissent comme mesure dissuasive contre les activités illicites.

Actuellement, quatre unités d'ESM exclusives sont affectées en tout temps au réseau GL-VMSL durant le printemps, l'été et l'automne. En automne 2011, la Garde côtière prévoit recevoir le premier d'une série de quatre nouveaux patrouilleurs semi-hauturiers qui remplaceront les bâtiments actuels utilisés par les ESM, qui sont de vieux bâtiments remis en état faisant partie de la flotte de la Garde côtière. Ces nouveaux bâtiments ont une meilleure autonomie, une vitesse plus élevée et de plus grandes facilités à naviguer dans des conditions météorologiques difficiles, ce qui améliore considérablement le programme des ESM. On prévoit que les quatre nouveaux bâtiments seront en service d'ici à l'été 2012. Le programme des ESM s'est avéré un appariement très efficace d'expertise et de ressources de deux partenaires en sûreté, ce qui démontre le succès de l'approche multi-organismes canadienne de la sûreté maritime.



Orientation future

La Garde côtière continuera de se positionner comme fournisseur des solutions à valeur ajoutée en collaborant avec les groupes d'application et de renseignement fédéraux pour renforcer la sûreté maritime nationale. Dans le contexte permanent des contraintes budgétaires fédérales, on pense que les partenaires de la Garde côtière chercheront un soutien additionnel auprès de l'organisme afin d'atteindre leurs objectifs en matière de sûreté nationale. La Garde côtière continuera d'évaluer la façon dont elle peut miser sur son expertise considérable en sûreté maritime pour soutenir ses partenaires de façon proactive et rehausser la sûreté nationale.

Il est manifeste, par exemple, que la sûreté et la souveraineté de l'Arctique constituent de nouvelles priorités fédérales. La Garde côtière, à titre de principale présence opérationnelle fédérale dans l'Arctique, peut offrir des solutions à ses partenaires fédéraux pour combler les lacunes de sûreté dans ces eaux. À cette fin, la Garde côtière collabore déjà avec ses partenaires pour mettre en place une couverture du Système d'identification automatique dans les principaux passages de l'Arctique. En outre, elle veille à ce que ses partenaires utilisent pleinement le système d'identification et de suivi à distance des navires pour surveiller les bâtiments qui approchent de nos eaux arctiques ou y naviguent.

À l'échelle internationale, la Garde côtière poursuivra avec énergie son important travail en appui aux objectifs mondiaux de sûreté maritime. Elle continuera de se prononcer avec fermeté sur la sûreté au sein d'organismes influents tels que l'Organisation maritime internationale avec lesquels elle partagera son expertise. À titre de promoteur et d'utilisateur exemplaire du LRIT, la Garde côtière travaillera assidument à promouvoir l'adoption et l'utilisation par toutes les nations maritimes de ce système de suivi des bâtiments essentiel, ce qui améliorera la sûreté maritime à l'échelle planétaire.

