



**CHAMBRE DES COMMUNES  
CANADA**

**SÉCURITÉ ET SOUVERAINETÉ :  
RÉINVENTER LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE**

**RAPPORT DU COMITÉ PERMANENT DES  
PÊCHES ET DES OCÉANS**

**Tom Wappel, député  
Président**

**Mars 2004**

---

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

Les transcriptions des réunions publiques du Comité sont disponibles par Internet : <http://www.parl.gc.ca>

En vente : Communication Canada — Édition, Ottawa, Canada K1A 0S9

**SÉCURITÉ ET SOUVERAINETÉ :  
RÉINVENTER LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE**

**RAPPORT DU COMITÉ PERMANENT DES  
PÊCHES ET DES OCÉANS**

**Tom Wappel, député  
Président**

**Mars 2004**



# COMITÉ PERMANENT DES PÊCHES ET DES OCÉANS

## PRÉSIDENT

Tom Wappel

## VICE-PRÉSIDENTS

John Cummins  
Bill Matthews

## MEMBRES

Andy Burton	L'hon. Shawn Murphy
Rodger Cuzner	Joe Peschisolido
R. John Efford	Carmen Provenzano
Reed Elley	Jean-Yves Roy
Georges Farrah	Gary Schellenberger
Ghislain Fournier	Paul Steckle
Loyola Hearn	Peter Stoffer
Dominic LeBlanc	Bob Wood

## GREFFIERS DU COMITÉ

Jeremy LeBlanc  
Angela Crandall

## DU SERVICE DE RECHERCHE DE LA BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Alan Nixon  
François Côté



# **LE COMITÉ PERMANENT DES PÊCHES ET DES OCÉANS**

a l'honneur de présenter son

## **PREMIER RAPPORT**

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité a étudié la Garde côtière canadienne et est heureux de présenter le rapport suivant :



# TABLE DES MATIÈRES

---

SÉCURITÉ ET SOUVERAINETÉ : RÉINVENTER LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE.....	1
INTRODUCTION.....	1
Échec de la fusion.....	1
Mandat actuel de la Garde côtière canadienne .....	2
Nouveaux défis dans un monde en évolution .....	3
<i>Qui garde nos côtes?</i> .....	4
<i>Production hauturière de pétrole et de gaz et augmentation du trafic maritime</i> .	4
<i>Changements climatiques et souveraineté canadienne dans l'Arctique</i> .....	5
<i>Application des technologies nouvelles</i> .....	6
Examen des programmes et des services .....	8
<i>Le Programme sauvetage, sécurité et intervention environnementale</i> <sup>8</sup> <i>(PSSIE)</i> .....	9
Rechercher et sauvetage .....	10
La Garde côtière auxiliaire canadienne.....	11
Sécurité nautique .....	14
Intervention environnementale .....	16
Préparatifs d'urgence .....	23
<i>Services à la navigation maritime</i> .....	24
Droits de services maritimes et de déglçage.....	24
Aides à la navigation : phares .....	30
<i>Programme de protection des eaux navigables</i> .....	34
<i>Services de communications et trafic maritimes</i> .....	35
<i>Gestion de la flotte</i> .....	37
Une Garde côtière canadienne autonome munie d'un mandat élargi .....	45
LISTE DES RECOMMANDATIONS.....	53
ANNEXE A — LISTE DES TÉMOINS.....	57
ANNEXE B — LISTE DES MÉMOIRES.....	59

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT .....	61
PROCÈS-VERBAL.....	63

# **SÉCURITÉ ET SOUVERAINETÉ : RÉINVENTER LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE**

---

## **Introduction**

Le 30 janvier 2003, le Comité a adopté la motion : « Que le Comité entreprenne une étude approfondie de la Garde côtière canadienne ». En juin 2003, il a entrepris son étude alors qu'il a rencontré le commissaire de la Garde côtière. En septembre 2003, il a rencontré des représentants des divers services de Garde côtière ainsi que des parlementaires lors d'une visite en Norvège, au Royaume-Uni et en Islande. À l'automne, il a tenu d'autres audiences et entendu le commissaire de la Garde côtière et des représentants de l'industrie de la navigation commerciale, des syndicats de la Garde côtière, du Bureau du vérificateur général, de la Garde côtière auxiliaire canadienne, ainsi qu'un membre du Sénat du Canada.

Le Comité s'est notamment engagé à faire une étude approfondie de la Garde côtière à la suite de son rapport de février 2003 portant sur les difficultés au sein des Services de communications et trafic maritimes (SCTM)<sup>1</sup>. En février 2003, il a déposé son rapport sur les SCTM, dans lequel il recommandait, entre autres mesures, d'en accroître considérablement le financement et d'augmenter le nombre d'agents. La plupart des recommandations du Comité ont été rejetées par le gouvernement. Une partie des observations, des recommandations et du contenu de cette étude sont inclus dans le présent rapport.

L'étude qui a mené au présent rapport a été réalisée à l'automne 2003; les conclusions et recommandations du Comité sont présentées en détail dans le rapport qui porte moins sur des problèmes précis que sur la cause sous-jacente et la solution à ce que le Comité estime être un profond malaise au sein de la Garde côtière.

## **Échec de la fusion**

En 1995, la Garde côtière a été transférée de Transports Canada au ministère des Pêches et des Océans (MPO). La fusion de la Garde côtière et du MPO a été difficile et pénible. Les budgets des deux organismes ont été considérablement réduits en 1994, à la suite d'un examen des programmes, et l'intégration des deux organismes dont les structures et les cultures diffèrent ont beaucoup ajouté aux difficultés à surmonter. De l'avis du Comité, le transfert de la

---

<sup>1</sup> Chambre des communes, Comité permanent des pêches et des océans, *La Garde côtière canadienne, Services de communications et trafic maritimes*, rapport; Ottawa, février 2003.

Garde côtière au ministère des Pêches et des Océans a été désastreux pour la première. Celle-ci est pratiquement disparue au sein du MPO. La flotte combinée a été réduite à près de la moitié depuis la fusion. L'âge moyen des navires de la Garde côtière dépasse 20 ans. Il reste moins de 5 ans de vie utile à près de la moitié des navires. Les patrouilles des pêches et de la Garde côtière ont, à toutes fins pratiques, été abandonnées. L'idée de réaliser de grandes économies en fusionnant les deux flottes était à notre avis essentiellement illusoire.

### **Mandat actuel de la Garde côtière canadienne**

Depuis sa création en 1962, la Garde côtière canadienne a considérablement évolué. Elle a été créée au départ en réponse à une forte demande pour un service maritime national et un service de recherche et sauvetage, semblables à ceux assurés par la Garde côtière américaine, capable de répondre aux besoins des industries de la pêche et de la marine marchande. Toutefois, l'origine des services maritimes du gouvernement canadien, sous une forme ou une autre, remonte à la création du Canada en 1867. L'établissement d'un service de recherche et de sauvetage en mer a été une des principales raisons qui ont abouti à la création de la Garde côtière en 1962. Une autre raison importante a été la question de la souveraineté dans l'Arctique et la nécessité d'une présence canadienne visible dans le Grand Nord. Toutefois, depuis sa création, la Garde côtière souffre d'un manque chronique de financement et n'a jamais disposé des ressources qui lui auraient permis d'atteindre les objectifs qu'on lui avait fixés.

Contrairement à son pendant américain, la Garde côtière est un organisme civil. À titre d'entité du ministère des Pêches et des Océans, la Garde côtière n'a pas de mandat explicite. Cependant, l'article 41 de la *Loi sur les océans* stipule que le ministre des Pêches et des Océans est responsable des services de garde côtière, ses pouvoirs, ses responsabilités et ses fonctions s'étendent d'une façon générale à tous les domaines concernant :

- les services destinés à assurer la sécurité, la rentabilité et l'efficacité du déplacement des navires dans les eaux canadiennes par la fourniture :
  - de systèmes et de services d'aide à la navigation,
  - de services de communication maritime et de gestion du trafic maritime,
  - de services de brise-glace et de surveillance des glaces,
  - de services d'entretien des chenaux;

- le volet maritime du programme fédéral de recherche et de sauvetage;
- la sécurité de la navigation de plaisance, y compris la réglementation de la construction, de l'inspection, de l'équipement et du fonctionnement des embarcations de plaisance;
- la prévention de la pollution marine et l'intervention environnementale;
- les services de navigation maritime et aérienne et les autres services maritimes fournis aux ministères et organismes fédéraux.

Le Commissaire dit que la Garde côtière est chargée d'aider le ministère des Pêches et des Océans à réaliser trois de ses cinq objectifs déclarés<sup>2</sup>, à savoir :

- protéger le milieu marin et d'eau douce;
- maintenir la sécurité maritime;
- favoriser le commerce maritime et la gestion des océans.

La Garde côtière administre et exploite la flottille du MPO.

### **Nouveaux défis dans un monde en évolution**

Les années à venir apporteront à la Garde côtière de nouveaux défis, et le Comité est convaincu que l'organisme n'est ni correctement équipé ni financé pour les relever. Ces défis viendront de quatre grands secteurs se rapportant chacun à un ou plusieurs programmes de la Garde côtière : premièrement, la sécurité maritime et côtière du Canada; deuxièmement, l'augmentation du trafic maritime; troisièmement, le développement de la production pétrolière et gazière au large des côtes et la capacité du Canada de prévenir des catastrophes écologiques; quatrièmement, le maintien de la souveraineté du Canada dans l'Arctique alors que les changements climatiques ouvrent le passage du Nord-Ouest au trafic maritime. De plus, le Comité est d'avis que l'accès aux nouvelles technologies rend la situation encore plus complexe car ces technologies pourraient faire partie de la solution, mais leur mise en œuvre constituerait aussi un défi additionnel pour un organisme dont les budgets d'immobilisation et de fonctionnement sont déjà limités.

---

<sup>2</sup> John Adams, *La Garde côtière canadienne, une institution nationale, un capital national*, À notre sujet, site Web de la GCC, 7 janvier 2004.

## ***Qui garde nos côtes?***

On a dit que le 11 septembre 2001, le monde a changé. C'était certes le cas pour les Nord-Américains, qui ont été forcés de reconnaître que l'Amérique du Nord était désormais vulnérable. D'autres pays dans le monde vivent toutefois sous la menace et la réalité du terrorisme depuis des décennies.

Les Américains ont dû réévaluer leur façon de voir la sécurité et la sûreté intérieures. Et pourtant, rien n'a changé à la Garde côtière canadienne.

Lors d'une réunion avec les Travailleurs canadiens de l'automobile (TCA-Canada), représentant les agents des Services de communications et trafic maritimes, le Comité a appris que, concernant le contrôle du trafic maritime, la seule mesure prise à la suite du 11 septembre a été d'allonger de 24 à 96 heures la période d'avis pour les bateaux qui entrent en eaux canadiennes et que l'avis de ce changement de procédure n'a été publié qu'un mois après l'attaque<sup>3</sup>.

Une partie du problème, c'est qu'aucun organisme n'est responsable de la sécurité maritime et côtière au Canada. On constate des chevauchements, de la confusion et un refus d'assumer la responsabilité. En fait, aucun organisme ne veut prendre l'initiative, faute de fonds, de coordination ou de direction efficace à cet égard. Par conséquent, la sécurité du Canada le long de ses côtes, dans les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent est gravement compromise.

Dans un rapport détaillé d'octobre 2003 sur la sécurité, le Comité sénatorial de la sécurité nationale et de la défense concluait que nos côtes constituent la plus longue frontière mal défendue au monde. Le Comité est d'accord.

## ***Production hauturière de pétrole et de gaz et augmentation du trafic maritime***

La tendance mondiale est à la production de pétrole et de gaz naturel en mer. Déjà, environ 60 % du pétrole et du gaz de la planète en provient. Le Canada ne fait pas exception. L'exploitation des gisements pétrolifères et gaziers au large des côtes canadiennes a commencé dans les années 1970 et l'on envisage d'exploiter un nombre croissant de champs pétrolifères et gaziers marins. Parmi les zones prometteuses qui en sont à différents stades d'exploration ou d'exploitation, mentionnons la côte sud de Terre-Neuve, les eaux côtières du

---

<sup>3</sup> Contrairement à l'avis de 24 heures, l'avis de 96 heures n'est pas exigé par règlement. Cependant, Transports Canada a rédigé un nouveau *Règlement sur la sûreté du transport maritime* qui exige la production d'information 96 heures avant l'arrivée. Ce règlement devrait être en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2004, de manière que le Canada puisse se conformer à son engagement international d'adopter le Code ISPS de la convention SOLAS.

Cap-Breton, le golfe du Saint-Laurent, l'estuaire du Saint-Laurent, au Québec, et le détroit d'Hécate (bassin de la Reine-Charlotte), en Colombie-Britannique.

La haute mer est un milieu imprévisible et impitoyable; l'exploitation croissante des gisements pétroliers et gaziers en mer a pour effet d'accroître les responsabilités de la Garde côtière à maints égards, notamment en matière de recherche et sauvetage, de surveillance et de coordination du trafic maritime, souvent dans des zones écologiquement sensibles, et de gestion du risque de déversements d'hydrocarbures, ce qui exige une surveillance accrue de l'environnement et de meilleurs moyens d'intervention. Jusqu'à maintenant, le Canada n'a pas connu de grand désastre environnemental; cependant, il nous est rappelé trop souvent les conséquences catastrophiques de tels accidents; on pense notamment au naufrage du *Prestige* en novembre 2002, qui a entraîné une marée noire sur les côtes d'Espagne et de France.

Les grands déversements constituent une menace, mais les petits déversements « d'origine inconnue », sont une réalité courante. Le MPO estime qu'environ 80 % des déversements d'hydrocarbures ne peuvent être attribués à une source donnée. Les déversements de pétrole en mer, qu'il s'agisse de rejets chroniques délibérés ou d'accidents, tuent quelque 300 000 oiseaux marins chaque hiver dans les eaux canadiennes de l'Atlantique.

### ***Changements climatiques et souveraineté canadienne dans l'Arctique***

Si, comme la plupart des scientifiques en sont maintenant convaincus, le réchauffement planétaire est réel, la marine marchande choisira de plus en plus de naviguer dans les eaux de l'Arctique canadien en empruntant le passage du Nord-Ouest. Cette route, par rapport à celle du canal de Panama, permettrait une économie de quelque 4 000 milles marins pour passer du nord de l'Europe au nord-est de l'Asie. Si le Canada ne maintient pas une présence effective, sa souveraineté sur les territoires de l'Arctique pourrait être compromise. Le Canada aura également des obligations en application de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS). Le Comité tient à faire remarquer que la Garde côtière canadienne a été créée en 1962, en partie pour affirmer la souveraineté du Canada dans l'Arctique, et plus précisément pour protéger les installations de défense canado-américaines et favoriser le développement économique.

Le Canada a acquis la maîtrise du territoire situé entre sa masse continentale et le pôle Nord en 1880. Le ministère canadien de la Marine et des Pêches a réalisé les premières expéditions scientifiques dans la région dès 1884, et la souveraineté du Canada a été proclamée en 1903 par l'érection d'un cairn dans l'île d'Ellesmere. Le capitaine J. E. Bernier a proclamé l'annexion de l'ensemble de l'archipel de l'Arctique le 1<sup>er</sup> juillet 1909. Fait intéressant, malgré

l'étendue de ses expéditions dans l'Arctique, il n'a jamais pu parcourir le Passage du Nord-Ouest au complet. Cela est d'autant plus ironique que le passage pourrait maintenant devenir une route maritime permanente. Jusqu'à ce jour, le Canada a toujours assuré une présence dans la région. Non prévus à l'origine dans le mandat du ministère de la Marine et des Pêches, les services de brise-glaces ont contribué à cette présence.

Dans une adresse à l'équipage d'une expédition menée par le capitaine Bernier, le ministre de la Marine et des Pêches de l'époque (1902-1905), l'honorable Raymond Préfontaine, a insisté sur l'importance du voyage dans les territoires éloignés du Nord pour faire respecter les lois du Canada et affirmer ses droits sur ce territoire<sup>4</sup>. Un siècle plus tard et malgré bien des progrès technologiques, il est remarquable de constater à quel point cette déclaration est pertinente dans le contexte actuel.

### ***Application des technologies nouvelles***

Il va de soi que la mise en œuvre des technologies nouvelles représente un défi pour toute organisation. Néanmoins, l'intégration des technologies nouvelles dans les pratiques courantes nécessite souvent des ressources nouvelles, des budgets plus élevés et une formation spécialisée. Plusieurs technologies nouvelles ont aidé, aideront ou pourraient aider la Garde côtière à s'acquitter de ses obligations. Toutefois, étant donné que l'organisation a toujours été sous-financée, et que conséquemment, elle a donc toujours négligé la formation de ses employés, le Comité se demande sérieusement si elle disposera des fonds et du personnel nécessaires pour relever le défi et tirer profit de ces nouvelles technologies.

La mise au point d'un nouveau type de radar de surveillance, le radar haute fréquence à ondes de surface (RHFOS), est une des plus grandes percées en matière de surveillance des côtes depuis quelques années<sup>5</sup>. Même si la technologie a été mise au point au Canada, c'est aux États-Unis et en Australie qu'elle a été déployée pour la première fois. Le RHFOS s'est avéré un outil précieux et rentable par rapport à la surveillance par satellite ou aux patrouilles aériennes continues. Le gouvernement fédéral s'est engagé à installer plusieurs appareils aux approches des voies maritimes achalandées.

---

<sup>4</sup> Charles Maginley, *The Canadian Coast Guard, 1962-2002*, St. Catharines (Ont.), 2003, p. 24.

<sup>5</sup> Contrairement aux radars traditionnels à micro-ondes installés à terre, le RHFOS utilise des signaux électromagnétiques à haute fréquence polarisés verticalement et se propageant à la surface de l'océan. Ils peuvent ainsi détecter de manière précise et fiable des avions volant à basse altitude et des cibles de surface au-delà de l'horizon, c'est-à-dire à des distances tactiquement significatives, à un coût modeste et dans toutes les conditions atmosphériques.

Le Système d'identification automatique (SIA) pourrait devenir un élément efficace d'un Système de surveillance multicouche qui comprendrait également le RHFOS. Le SIA est un système de communication bidirectionnel qui diffuse de l'information telle que le nom, la route et la vitesse d'un navire. Il repose sur la technologie du GPS (système mondial de localisation) et exploite les bandes VHF de communication maritime. La GCC a le mandat d'aménager et d'exploiter la composante de réception terrestre du SIA et de mettre au point un service d'identification et de poursuite à distance des navires<sup>6</sup>. À la fin de 2004, les navires hauturiers jaugeant 300 tonnes brutes ou plus, les navires de charge jaugeant 500 tonnes brutes ou plus et les navires à passagers, entrant dans les eaux canadiennes, devront être dotés d'un SIA de bord. Pour le moment, les bateaux de pêche et autres petits bateaux ne sont pas tenus d'être équipés d'un émetteur-récepteur bien que la mise au point d'une version plus économique de SIA unidirectionnel de classe B pourrait changer la situation.

D'autres technologies pourraient profiter à la GCC : celles des drones et des satellites. Les drones (aéronefs téléguidés) permettent une surveillance hors de portée optique et ont été adaptés pour la surveillance par de nombreux pays depuis que les Américains s'en sont servis pour la première fois sur le champ de bataille durant la première guerre du Golfe. Les drones permettraient de couvrir plus de 500 kilomètres au large de nos côtes. Le MPO a déjà utilisé des satellites. En effet, la surveillance par satellite spécialisé a permis notamment de détecter des nappes de pétrole s'échappant de navires. Ce programme de surveillance repose sur RADARSAT<sup>7</sup> et la technologie du radar à synthèse d'ouverture et est le fruit d'une collaboration entre l'Agence spatiale canadienne, Environnement

---

<sup>6</sup> Le gouvernement fédéral a promis des millions au cours des cinq années de mise en œuvre du système. Le montant promis varie selon la source d'information. Selon un communiqué du gouvernement (22 janvier 2003), il s'agirait de 37,5 millions de dollars. Le commissaire a mentionné 27,5 millions de dollars : « Notons également que le gouvernement fédéral s'est engagé récemment à fournir jusqu'à 94,6 millions de dollars en deux ans pour la remise en état de notre flotte et de nos actifs terrestres. Le gouvernement a annoncé également qu'il consacra en deux ans jusqu'à 27,5 millions de dollars à l'implantation du système d'identification automatique, qui le renseignera davantage sur les activités maritimes dans les eaux canadiennes ». (Adams, 49:11:25). Un communiqué du MPO daté du 5 mars 2004 confirme le montant de 27 millions de dollars, dans le cadre d'une série d'initiatives de 172,5 millions de dollars destinées à améliorer la sécurité du système de transport maritime canadien et de renforcer les frontières maritimes. Or, il semblerait qu'aucun de ces montants n'a été autorisé dans les budgets principal et supplémentaire des dépenses (A) pour 2003-2004. Le Budget supplémentaire des dépenses (B) de 2003-2004 prévoyait 3,3 millions de dollars en dépenses d'exploitation au titre d'initiatives de sécurité publique et de lutte contre le terrorisme; le Budget principal des dépenses de 2004-2005 prévoit 8,5 millions de dollars de dépenses d'immobilisations pour les SNM et 15 millions de dollars de plus, en dépenses d'immobilisations, pour les SCTM. L'on ne sait si une partie ou la totalité de cet argent servira à la mise en oeuvre du SIA.

<sup>7</sup> RADARSAT-1 est un satellite perfectionné d'observation de la Terre (OT) mis au point par le Canada pour assurer la surveillance des changements environnementaux et des ressources naturelles de la planète. Lancé en novembre 1995, il dote le Canada et le monde entier d'un système de satellite radar capable de livrer rapidement de grandes quantités de données. Équipé d'un puissant radar à synthèse d'ouverture (SAR), il peut acquérir des images de la Terre de jour comme de nuit, sans égard aux conditions météorologiques, au couvert nuageux ou à la présence de fumées et de brouillard. Une version plus légère, plus puissante et moins chère, le RADARSAT-2, est censée être lancée en 2005.

Canada, la Garde côtière canadienne, Transports Canada et le ministère de la Défense nationale.

## Examen des programmes et des services

Depuis plusieurs mois, le ministère des Pêches et des Océans a entrepris un examen détaillé de l'ensemble de ses politiques et programmes<sup>8</sup>. Selon le sous-ministre Larry Murray, cet examen appelé Projet d'évaluation ministériel et d'ajustement (PEMA), entrepris en novembre 2002, devait aider à améliorer les services de la Garde côtière. Avec le PEMA, le MPO voulait (1) éliminer les pressions financières à court terme et (2) effectuer une revue plus étendue visant à assurer que les ressources financières vont aux grandes priorités du Ministère. Or, le Comité est convaincu que la Garde côtière n'est pas l'une des grandes priorités du MPO.

En mai 2003, le MPO a été choisi comme l'un des quatre ministères fédéraux pour faire l'objet d'un examen des dépenses et de la gestion (EDG) du Conseil du Trésor, qui consiste à faire une révision périodique, à tous les cinq ans, de l'ensemble des programmes et politiques des ministères fédéraux<sup>9</sup>. Le PEMA et l'EDG sont complémentaires et se déroulent en même temps. Les deux devaient être complétés à la fin de 2003<sup>10</sup>.

Dans le cadre du Plan stratégique 2000 et de la première étape de l'Examen ministériel 2002, qui a mené au PEMA, la Garde côtière a déjà procédé à un examen détaillé de ses programmes et de ses activités. Selon le sous-ministre, le travail avait débuté avant le PEMA et l'EDG. Le sous-ministre a déclaré que les premiers résultats ont été reconnus dans le budget de février 2003 qui prévoyait un investissement annuel supplémentaire de 47,3 millions de dollars pour la flotte et les infrastructures terrestres de la Garde côtière.

En attendant le parachèvement et les conclusions du PEMA et de l'EDG, le MPO a pris plusieurs mesures à la suite des premières discussions tenues entre le ministre et l'équipe de gestion ministérielle. En juin 2003, l'équipe de la haute direction du MPO a été réduite de 25 % et le nombre de sous-ministres adjoints est passé de huit à six. Le sous-ministre a expliqué au Comité que ce changement « amènera une plus grande cohérence dans les politiques et programmes ». Il a ajouté qu'« un ajustement serré entre nos politiques et programmes est crucial et nous aidera à améliorer nos services aux Canadiens<sup>11</sup> ». Un autre changement

<sup>8</sup> Larry Murray, Sous-ministre, Pêches et Océans Canada, *Témoignages*, 12 juin 2003.

<sup>9</sup> En fait, on peut lire sur le site Web du Secrétariat du Conseil du Trésor que l'examen continu des dépenses et de la gestion de tous les programmes gouvernementaux non requis par la loi est réalisé sur un cycle de trois ans.

<sup>10</sup> Le 21 janvier 2004, rien n'indiquait que ces processus avaient été complétés.

<sup>11</sup> Larry Murray, *Témoignages*, 12 juin 2003.

organisationnel a été apporté à la fin de juin 2003 : comme l'a recommandé la vérificatrice générale, désormais, les directeurs régionaux de la Garde côtière relèvent directement du commissaire. Ils relevaient auparavant des directeurs généraux régionaux du MPO.

Des représentants des TCA ont dit au Comité qu'ils étaient préoccupés par le PEMA. Même si le projet avait pour but de définir les lacunes et les besoins de la Garde côtière, ils ont dit craindre que cela ne tourne à un autre exercice de coupures budgétaires. Il semblerait, d'après un commentaire du sous-ministre du MPO, que cette crainte était justifiée :

Au cours des dernières semaines, nous avons fait des progrès considérables vis-à-vis du premier objectif. Durant cette période, j'ai demandé à l'équipe de la haute direction d'identifier toutes les possibilités d'épargne à court terme qui nous permettraient de vivre selon nos moyens pendant que cet examen en profondeur se poursuit, de manière à attaquer les frais généraux et non pas les services offerts aux Canadiens<sup>12</sup>.

Qu'il y ait un lien ou non, on a appris en janvier 2004 dans les médias que le MPO entendait éliminer jusqu'à 600 emplois au pays à cause d'un dépassement budgétaire de 52 millions de dollars. Le Comité présume que ces coupures toucheront l'ensemble du MPO, y compris la GCC.

Dans une lettre ouverte aux fonctionnaires du MPO, le sous-ministre a indiqué qu'il n'était pas prévu de mettre à pied 600 personnes. M. Murray a promis que le Ministère ferait tout en son pouvoir pour réduire au minimum les répercussions sur le personnel, en ne dotant pas certains postes vacants, en laissant jouer le processus normal d'attrition et en embauchant moins d'employés nommés pour une période déterminée, d'employés occasionnels et d'étudiants<sup>13</sup>.

Selon le Comité, la lettre du SM semble confirmer l'opinion des TCA sur le PEMA.

### ***Le Programme sauvetage, sécurité et intervention environnementale (PSSIE)***

Le PSSIE de la Garde côtière canadienne est un élément essentiel de la stratégie de l'organisation pour mener son mandat à bien. Ce programme général porte sur la recherche et le sauvetage, la sécurité nautique, les interventions environnementales et la protection civile.

---

<sup>12</sup> *Ibid.*

<sup>13</sup> Larry Murray, Sous-ministre, Pêches et Océans Canada, *Précisions concernant les rapports des médias*, Ottawa, 24 janvier 2004; [http://www.dfo-mpo.gc.ca/media/backgrou/2004/ma-am01a\\_f.htm](http://www.dfo-mpo.gc.ca/media/backgrou/2004/ma-am01a_f.htm).

L'équipe de recherche et sauvetage de la Garde côtière recherche les navigateurs en détresse et leur porte secours. Elle est aussi chargée de coordonner la Garde côtière auxiliaire. La flotte de l'équipe de recherche et sauvetage comprend 40 petits bateaux et canots de sauvetage, un certain nombre de bateaux de sauvetage pour voies d'eau intérieures, deux véhicules à coussin d'air et quelques bateaux multitâches plus gros.

Le Bureau de la sécurité nautique est censé travailler en collaboration avec les navigateurs pour garantir leur sécurité nautique. Il fournit renseignements et conseils en matière de sécurité nautique et fait respecter les normes qui s'appliquent aux bateaux et au matériel de sécurité tel que les vêtements de flottaison individuels. Il collabore également avec les conseils consultatifs régionaux et national sur la navigation de plaisance afin d'améliorer la sécurité nautique.

Le PSSIE s'assure également de la sûreté du milieu marin en contrôlant et nettoyant les fuites. L'équipe d'intervention environnementale contrôle les fuites d'hydrocarbures et de produits chimiques en mer et intervient le cas échéant, met en application et appuie les nouvelles méthodes et technologies d'intervention en cas de déversements, et élabore et perfectionne des normes visant à améliorer les programmes de préparatifs et d'intervention du Canada.

### **Recherche et sauvetage**

Le rôle premier de la Garde côtière est la sécurité en mer, dont un aspect important est la recherche et le sauvetage. L'établissement d'un service de recherche et sauvetage a été à l'origine de la création d'une garde côtière il y a une quarantaine d'années. Le service fait maintenant partie du Programme plus large de sauvetage, sécurité et intervention environnementale (PSSIE). L'équipe de recherche et sauvetage (R et S) recherche les navigateurs en détresse et leur porte secours. Ce travail consiste à détecter les incidents maritimes et, en collaboration avec le ministère de la Défense nationale, à coordonner, contrôler et conduire des opérations de R et S lors d'incidents maritimes en territoire canadien sous responsabilité fédérale; à fournir des ressources navales à l'appui d'opérations aériennes de R et S; et, le cas échéant, à fournir une aide en R et S lors d'opérations humanitaires et civiles en territoire provincial, territorial ou municipal. L'équipe de R et S est aussi chargée de coordonner la Garde côtière auxiliaire. La flotte de l'équipe de recherche et sauvetage comprend 40 petits bateaux et canots de sauvetage, un certain nombre de bateaux de sauvetage pour voies d'eau intérieures, deux véhicules à coussin d'air et quelques bateaux multitâches plus gros.

Le MPO mesure l'efficacité des opérations de R et S en pourcentage de vies sauvées par rapport au nombre de vies à risque ou en situation de détresse. Depuis 1997, ce pourcentage est supérieur à 96 %. Toutefois, selon des témoins,

la réalité, c'est que, sur l'eau, il est de plus en plus difficile d'atteindre ce résultat. Le Comité a appris que la capacité de R et S sur la côte Est est limitée à trois bateaux de classe 1100 dont un utilisable à temps partiel. Le Ministère dépend de plus en plus de petits garde-côtes à 4 places. Malgré leur rayon d'action de 250 milles, ces bateaux ne peuvent embarquer l'équipage d'un pétrolier transocéanique ou d'un navire de charge. Les embarcations de classe 1100 étaient à l'origine une bonne affaire. Elles ont maintenant dépassé la moitié de leur vie utile. Elles ne sont pas bien entretenues et leur état actuel est « déplorable »<sup>14</sup>. M. Michael Wing, président de l'Union canadienne des employés des transports, a dit au Comité :

Au cours des 14 derniers mois, deux accidents très médiatisés ont mis en lumière le fait que non seulement ces compressions ont nui à des programmes considérés comme secondaires, mais aussi à la raison d'être de la Garde côtière, c'est-à-dire la recherche et le sauvetage. Le dernier accident s'est produit à l'île d'Anticosti, d'où l'appel de détresse provenait, mais personne ne se trouvait dans les parages pour y répondre. Deux hommes se sont noyés à cause de l'absence de patrouilleurs dans cette zone. L'autre tragique accident concerne le naufrage *Cap Rouge II* en Colombie-Britannique. L'annulation de l'équipe de plongeurs a pesé directement sur la capacité de la Garde côtière de faire face à la situation<sup>15</sup>.

Sur la côte Ouest, des retards dans l'achat d'un aéroglisseur de R et S, nouveau/remis en état, en 2002, risquent de compromettre les opérations du programme fédéral de recherche et sauvetage en eaux peu profondes dans la région de Vancouver. L'aéroport international de Vancouver compte sur la Garde côtière pour des services continus de recherche et sauvetage par aéroglisseur sur les estuaires de l'estuaire du Fraser, à proximité. En juin 2003, le sous ministre, M. Larry Murray, a dit au Comité que les mesures pour acquérir un deuxième aéroglisseur qui serait un remplacement temporaire avaient été prises et que le processus nécessaire pour acheter un remplacement permanent avait été entamé<sup>16</sup>.

### **La Garde côtière auxiliaire canadienne**

La Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC) compte près de 5 000 bénévoles répartis dans cinq associations régionales<sup>17</sup>, qui mettent leur temps et leurs bateaux à la disposition de la Garde côtière canadienne dans deux grands secteurs de responsabilité : recherche et sauvetage, et promotion de la sécurité nautique. La Garde auxiliaire a été créée en 1978, d'abord sous le nom

---

<sup>14</sup> John Fox, *Témoignages*, 9 octobre 2003.

<sup>15</sup> Michael Wing, *Témoignages*, 9 octobre 2003.

<sup>16</sup> Larry Murray, *Témoignages*, 12 juin 2003.

<sup>17</sup> Pacifique, Centre et Arctique, Québec, Atlantique et Terre-Neuve.

de Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime, pour devenir la Garde côtière auxiliaire canadienne en novembre 1997.

Le rôle des bénévoles de la Garde auxiliaire en recherche et sauvetage maritimes est crucial. Chaque année, la Garde auxiliaire intervient dans quelque 1 700 incidents de R et S<sup>18</sup> (soit le quart environ de tous les incidents de R et S en mer au Canada) et sauve quelque 200 vies dans tous les coins du Canada.

L'autre grande priorité de la Garde auxiliaire est de réduire au minimum les pertes de vie et les dommages matériels en mer en prévenant les incidents de R et S avant qu'ils ne surviennent. Les bénévoles de la Garde auxiliaire effectuent en moyenne 3 000 inspections de courtoisie par année à bord d'embarcations de plaisance et participe à plus de 500 foires nautiques et événements publics pour renseigner la population sur les bonnes pratiques en matière de sécurité nautique. La Garde auxiliaire a aussi mis au point un cours de sécurité nautique approuvé par la Garde côtière et est un fournisseur agréé du Programme de délivrance des cartes de conducteur d'embarcation de plaisance.

En vertu d'un accord de contribution de cinq ans signé en 2002 et en vigueur jusqu'en 2007, le MPO accorde à la GCAC un budget de 4,5 millions de dollars par année pour :

- Défrayer les coûts d'administration, d'organisation et d'assurance des cinq associations régionales de la GCAC;
- Rembourser les frais des membres de la Garde auxiliaire qui participent à des activités de R et S autorisées;
- Compenser le soutien offert par le personnel de la Garde côtière en matière de formation et de matériel de R et S de base.

En retour, la Garde auxiliaire fournit :

- Des bateaux qui viennent grossir la flotte de R et S de la Garde côtière;
- Des bénévoles qui contribuent et participent à des activités visant à prévenir des opérations de R et S;

---

<sup>18</sup> La GCAC est intervenue dans 2 120 opérations de R et S en 2002.

- Des bénévoles qui participent à d'autres activités maritimes connexes telles que des cours de formation en R et S et des inspections de courtoisie à bord des petites embarcations.

Le Comité a été impressionné non seulement par l'exposé de la Garde auxiliaire, mais aussi par le rôle qu'elle joue dans la sécurité de nos plans d'eau. La Garde auxiliaire offre au public canadien de précieux services; ses membres offrent non seulement leur temps et leurs efforts, mais aussi leurs connaissances approfondies des eaux et des conditions locales, des facteurs qui contribuent grandement au succès des opérations de R et S. En 2002, les membres de la GCAC ont fait plus de 122 000 heures de bénévolat, représentant une valeur directe de plus de 4,5 millions de dollars en salaires<sup>19</sup>.

Ces chiffres ne disent pas tout. La Garde auxiliaire permet en fait aux contribuables canadiens d'économiser des millions de dollars chaque année en fournissant un service de R et S essentiel pour une fraction de ce qu'il en coûterait pour du personnel à temps plein de la Garde côtière. Selon une récente étude de la Direction générale de l'examen du MPO, pour chaque dollar investi dans la Garde auxiliaire, le ministère obtient des services d'une valeur de plus de 37 dollars<sup>20</sup>. Le calcul est fondé sur ce qu'il en coûterait à la Garde côtière pour remplacer la Garde auxiliaire par des équipes à temps plein et des bateaux spécialisés<sup>21</sup>.

Selon Harry Strong, directeur général, la Garde auxiliaire fait actuellement face à deux grandes difficultés : élargissement du territoire de R et S à couvrir et augmentation des primes d'assurance, deux facteurs qui feront grimper ses coûts. Le trafic maritime devrait augmenter dans le Nord et les eaux éloignées à cause de l'intensification d'activités telles que la pêche, l'écotourisme et le tourisme d'aventure, les croisières et la navigation commerciale. Selon diverses évaluations de la Garde auxiliaire, le moyen le plus économique de fournir des services de R et S dans des territoires éloignés comme le Nunavut, c'est de former les populations locales pour réaliser des opérations de R et S en implantant des

---

<sup>19</sup> Communication personnelle, François Vézina, gestionnaire, Garde côtière auxiliaire canadienne, Bureau national, 12 décembre 2003.

<sup>20</sup> Pêches et Océans Canada, Direction générale de l'examen, *Évaluation de la Garde auxiliaire canadienne*, numéro de projet 60263; Ottawa, 31 mars 2003.

<sup>21</sup> La valeur des bateaux mis à la disposition de la Garde côtière canadienne par des particuliers et des collectivités s'élève à plus de 300 millions de dollars.

services auxiliaires dans ces régions. Toutefois, la langue, le climat, la géographie, la distance et les communications constituent autant d'obstacles qui ajouteront grandement au coût d'implantation et d'exploitation de services auxiliaires dans le Nord.

La Garde auxiliaire offre une assurance collective de base qui indemnise ses membres en cas de dommages causés à la coque et aux éléments mécaniques de leurs bateaux et les protège contre les accidents. Depuis le 11 septembre 2001, les primes d'assurance de la Garde auxiliaire ont augmenté de 75 %, passant de 425 000 \$ en 2001 à quelque 745 000 \$ en 2003. La Garde auxiliaire a dû réduire d'autres programmes pour faire face à cette augmentation. Le coût futur des assurances devrait toutefois devenir stable.

Le Comité recommande :

### **RECOMMANDATION 1**

**Que le gouvernement du Canada continue d'appuyer la Garde côtière auxiliaire canadienne, par l'entremise de la Garde côtière canadienne, et**

**que le financement de la Garde auxiliaire soit augmenté, à tout le moins pour couvrir les coûts des primes d'assurance en hausse.**

### **Sécurité nautique**

La navigation de plaisance est le loisir de choix d'un grand nombre de Canadiens; ce secteur compte 2,7 millions d'embarcations et quelque 7 à 9 millions d'adeptes. En fait, les plaisanciers constituent le groupe le plus important de la clientèle de la Garde côtière. Selon l'Association canadienne de yachting, le secteur de la navigation de plaisance compte plus d'embarcations et d'adeptes et a un poids économique plus important que tout autre groupe<sup>22</sup>.

En 2001, la navigation de plaisance a contribué pour quelque 1,7 milliard de dollars au PIB du Canada et créé de l'emploi pour quelque 84 000 équivalents temps plein. En taxe d'accise sur le carburant et en taxe de vente fédérale seulement, elle a rapporté plus de 100 millions de dollars de recettes au gouvernement.

---

<sup>22</sup> Michael Vollmer, vice-président, Association canadienne de yachting, mémoire au Comité, novembre 2003.

La navigation de plaisance peut toutefois être une activité dangereuse; chaque année, quelque 100 à 200 personnes perdent la vie dans des accidents reliés à la navigation de plaisance au Canada. On évalue à 6 000 le nombre d'incidents non mortels non déclarés qui causent ou pourraient causer des dommages corporels et matériels graves. Le Conseil canadien de la sécurité nautique a publié une étude<sup>23</sup> qui révèle que le coût annuel des pertes de vie par noyade en navigation de plaisance au Canada dépasse 80 millions de dollars.

Le Bureau de la sécurité nautique offre des programmes de prévention essentiels qui aident à réduire ces incidents. Par exemple, la promotion de l'utilisation de vêtements de flottaison individuels (VFI) et la sensibilisation aux effets de l'alcool sur la navigation peuvent contribuer à réduire de beaucoup le nombre d'accidents mortels. Le tiers des décès de plaisanciers sont reliés à l'alcool, et des études ont démontré que 90 % environ de toutes les victimes de noyade ne portaient pas de vêtement de flottaison individuel. Entre 1992 et 2002, le nombre de décès de plaisanciers par 100 000 embarcations certifiées a diminué de 58 %<sup>24</sup>.

Le *Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance*<sup>25</sup> a été adopté en 1999 pour obliger les conducteurs d'embarcations de plaisance à moteur à se conformer à des normes de compétence. Ceux-ci avaient jusqu'au 15 septembre 2002 pour faire la preuve de leur compétence<sup>26</sup>. Le Bureau de la sécurité nautique de la Garde côtière est chargé de veiller à la mise en oeuvre de ces règlements mais, selon le rapport de la vérificatrice générale<sup>27</sup>, il s'en remet presque entièrement à des tiers, que ce soit la police, la Garde auxiliaire, le secteur privé ou des organismes non gouvernementaux, pour éduquer les plaisanciers et s'assurer qu'ils respectent les règlements.

Le programme a connu divers problèmes. Les postulants ont parfois du mal à réussir le test de compétence et certains n'arrivent pas à se procurer le Guide de sécurité nautique pour se préparer au test. Dans d'autres cas, des conducteurs obtiennent facilement la carte de compétence sans faire la preuve de leur compétence.

---

<sup>23</sup> Philip Groff et Jennifer Ghadiali, *Will it Float? Mandatory PFD Wear Legislation in Canada*, préparé pour le Conseil canadien de sécurité nautique; Smartrisk, Toronto, 2003, p. 9.

<sup>24</sup> Pêches et Océans Canada, *Rapport sur le rendement pour la période se terminant le 31 mars 2003*, Ottawa, novembre 2003, p. 39.

<sup>25</sup> En application de l'article 562 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

<sup>26</sup> L'article 5 du *Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance* (DORS-99-53) renferme les dispositions de transition et se lit comme suit : « Les paragraphes 3(1) à (3) et l'article 4 s'appliquent aux personnes suivantes : a) à compter du 15 septembre 1999, celles nées après le 1<sup>er</sup> avril 1983 qui conduisent une embarcation de plaisance; b) à compter du 15 septembre 2002, celles nées avant le 2 avril 1983 qui conduisent une embarcation de plaisance d'une longueur de moins de 4 m; c) à compter du 15 septembre 2009, celles nées avant le 2 avril 1983 qui conduisent une embarcation de plaisance de toute longueur ».

<sup>27</sup> Rapport de 2002 de la Vérificatrice générale du Canada — Chapitre 2, p. 20.

La vérificatrice générale et d'autres intervenants ont soutenu que le Bureau de la sécurité nautique ne maintient pas une liste à jour des titulaires légaux d'une carte de compétence; il n'est donc pas en mesure d'indiquer combien de plaisanciers sont agréés ou dans quelle mesure les normes de compétence sont respectées.

De l'avis du Comité, la question se résume essentiellement ainsi : le Bureau de la sécurité nautique n'a pas les ressources suffisantes pour mettre en œuvre ce programme important. Selon l'Association canadienne de yachting, le Bureau de la sécurité nautique, principal organisme de ressources pour le secteur de la plaisance, ne dispose pas d'un budget de services votés. Selon l'ACY, aux personnes qui réclament l'appui des services essentiels de la Garde côtière, le MPO ne peut que répondre que le budget sera maintenu au niveau de l'année précédente. Selon le rapport de la vérificatrice générale de décembre 2002, le budget de base du Bureau de la sécurité nautique était de 3 millions de dollars, mais les dépenses au cours des trois années précédentes avaient oscillé entre 7 et 10 millions de dollars, l'écart étant comblé par réaffectation de crédits d'autres budgets du MPO et de la Garde côtière.

Toujours selon l'Association canadienne de yachting, la Garde côtière songerait présentement à mettre complètement fin à ses programmes de prévention des accidents et son système d'identification des bateaux, utilisé dans les opérations de R et S et d'application de la loi, risque d'être suspendu. Même si les plaisanciers sont d'avis que le Ministère les a ignorés, ils continuent néanmoins d'entretenir de bonnes relations avec la Garde côtière et continueront d'appuyer ses activités.

Le Comité recommande :

## **RECOMMANDATION 2**

**Que le gouvernement du Canada assure au Bureau de la sécurité nautique de la Garde côtière canadienne un financement stable et durable, fondé sur des crédits votés, et suffisant pour lui permettre de s'acquitter de ses responsabilités.**

### **Intervention environnementale**

La Garde côtière a le mandat de contrôler les déversements d'hydrocarbures et de produits chimiques et d'intervenir en cas d'urgence. Elle possède au sein de l'administration fédérale le plus gros inventaire de matériel de lutte contre la pollution marine au Canada. La prévention de la pollution marine fait intervenir plusieurs ministères fédéraux outre le MPO : Transports Canada, Environnement Canada, Justice Canada et la Défense nationale. Un partenariat

entre Environnement Canada, Transports Canada et la Garde côtière a été établi officiellement par la signature en juillet 2002 d'un protocole d'entente (PE) s'appliquant au Canada atlantique, et il sera étendu à l'échelle nationale au cours de l'année qui vient<sup>28</sup>. L'objectif du partenariat est de conjuguer les efforts de surveillance et d'application de la loi pour multiplier les actions en justice et réduire au minimum les conséquences des rejets d'hydrocarbures. Depuis quelques années, le gouvernement fédéral a aussi conclu avec le secteur privé un partenariat fondé sur le principe du pollueur payeur qui stipule que l'industrie doit être tenue responsable de prendre les mesures préventives qui s'imposent et d'adopter des plans d'intervention efficaces. L'obligation du gouvernement fédéral, c'est de veiller à protéger l'intérêt du public. Le Comité est d'avis que le gouvernement fédéral a échoué à cet égard.

L'incident du *Tecam Sea* est l'exemple parfait d'un tel échec et de la nécessité d'une autorité supérieure chargée de protéger les milieux marins au Canada.

---

<sup>28</sup> Ce protocole d'entente (PE) a été signé par les directeurs généraux régionaux du Canada atlantique des trois ministères concernés, entre les mois de mai et de juillet 2002, deux mois environ avant l'incident du *Tecam Sea*. Le PE précise les responsabilités (législatives et autres) de chaque partie, et traite des questions de gestion, de coordination et d'application de la loi. Il comprend également un protocole d'enquête avec une section sur le règlement des conflits entre les parties. Transports Canada est reconnu comme le ministère compétent en matière de pollution par des fuites d'hydrocarbures provenant de bateaux. Toutefois, il est aussi reconnu qu'Environnement Canada a une responsabilité équivalente pour ce qui est de protéger les populations d'oiseaux migrateurs et d'éviter les dommages écologiques en cas de pollution par des hydrocarbures provenant de bateaux. Pêches et Océans Canada (Garde côtière canadienne) est le ministère compétent pour ce qui est de nettoyer les fuites et rejets d'origine inconnue en mer de matières polluantes provenant de bateaux et d'intervenir en cas d'urgence. Sous la direction de la Garde côtière, le réseau national canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures réunit des intervenants de l'industrie, des provinces et d'autres organismes fédéraux afin de protéger les milieux marins au Canada.

Les trois ministères ont des responsabilités législatives en application de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et du Règlement promulgué en application de la loi pour faire respecter les conventions internationales dont le Canada est signataire, notamment la *Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires* (MARPOL 73/78), la *Loi sur les pêches*, la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* et la *Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs* de 1994, à l'appui de la Convention de 1916 entre le Canada et les États-Unis. Le Ministère légalement responsable devrait être consulté avant que tout autre ministère ne prenne des mesures, qu'il s'agisse de porter des accusations, d'intenter une poursuite ou de prendre une décision. En vertu des responsabilités qui lui sont conférées par la *Loi sur la marine marchande du Canada*, Transports Canada est reconnu comme le ministère compétent pour ce qui est d'enquêter sur toute question de pollution par des hydrocarbures provenant de navires. Le Ministère ne devrait toutefois enquêter que sur les éléments factuels de l'incident dans le but de répertorier toutes les lois pertinentes en vertu desquelles des accusations peuvent être portées. Ainsi, il fera enquête sur tout déversement pour lequel aucun dommage causé à la faune n'a été déclaré ou qui s'est produit à l'extérieur de zones fréquentées par des oiseaux migrateurs, alors que les déversements dans des zones fréquentées par des oiseaux migrateurs feront l'objet d'une enquête conjointe.

Le 8 septembre 2002, RADARSAT a repéré une nappe d'huile de 116 kilomètres de long, à 70 kilomètres au sud de St-Pierre<sup>29</sup>. Une fois informée, la Garde côtière canadienne à St-John's a réagi en dépêchant un avion de surveillance et a confirmé que le seul bateau au voisinage de la nappe était le *Tecam Sea*, un navire panaméen battant pavillon bahamien, exploité par une société grecque, en route pour Gibraltar en provenance du golfe du Saint-Laurent.

L'incident du *Tecam Sea* n'est survenu que quelques jours après le début d'un projet de six mois sur l'utilisation de la technologie des satellites à des fins de surveillance de l'environnement et quelques mois après la signature du PE entre le MPO, Transports Canada et Environnement Canada portant sur un effort de coopération pour réduire la pollution illégale par les hydrocarbures dans les eaux canadiennes de l'Atlantique.

Les fonctionnaires d'Environnement Canada ont pris les choses en main et ont demandé une expertise technique de Transports Canada. Une fois rejoint, Transports Canada a refusé de s'engager. Entre temps, Environnement Canada a arraisonné le *Tecam Sea* et accusé le capitaine, le chef mécanicien et la société d'avoir rejeté du pétrole dans les eaux canadiennes. Six chefs d'accusation ont été déposés en vertu de la *Loi sur les pêches*, de la *Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs* et de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, et deux, en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. C'était la première fois que des accusations étaient portées en vertu de la *Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs* dans de telles circonstances. Le bateau, le capitaine et le chef mécanicien ont été relâché moyennant caution.

En plus des preuves obtenues grâce à l'imagerie satellite et à la surveillance exercée par la Garde côtière, il a été prouvé que des hydrocarbures avaient été rejetés par le séparateur huile-eau, et le chef mécanicien n'a pu expliquer la disparition de près de 15 000 litres d'huile usée. Or, en avril 2003, le ministère de la Justice et Transports Canada ont retiré toutes les accusations en Cour provinciale de Terre-Neuve-et-Labrador en avril 2003. Transports Canada a refusé de s'engager plus loin dans la poursuite sur la foi d'un avis juridique. Justice Canada doutait qu'Environnement Canada ait le pouvoir d'arrêter le capitaine et d'arraisonner le navire.

Le commissaire Adams a dit au Comité que « En fait, la décision de ne pas poursuivre s'est principalement appuyée sur une recommandation du ministère de la Justice. Les poursuites ne relèvent pas de la Garde côtière; elles relèvent plutôt du ministère des Transports en collaboration avec le ministère de

---

<sup>29</sup> L'utilisation de la technique de surveillance de pointe de l'Agence spatiale canadienne pour repérer les rejets d'hydrocarbures s'inscrivait dans le cadre d'un essai de six mois qui a mené à un projet pilote national de trois ans portant sur les côtes est et ouest à compter de 2003-2004.

l'Environnement<sup>30</sup> ». Le commissaire Adams espérait que malgré « l'époque difficile », le PE récemment conclu entre la Garde côtière, Environnement Canada et Transports Canada permettrait aux parties de « collaborer plus étroitement pour adopter une approche commune et tenter de faire preuve de plus de vigilance et d'efficacité dans nos poursuites<sup>31</sup> ». De toute évidence, l'accord interministériel officialisé dans le PE n'a pas réussi cette première épreuve.

L'on ne sait toujours pas exactement pourquoi le gouvernement fédéral a retiré les accusations contre le *Tecam Sea*. Le Comité considère que c'est une honte et souligne que le PE avait été signé au moins deux mois auparavant, précisément dans le but d'éviter de telles chicanes bureaucratiques. Le Comité croit également que le gouvernement fédéral avait le devoir de justifier auprès de la population l'abandon des accusations. L'absence de justification porte à conclure que le Canada ne cherche pas sérieusement à protéger le milieu marin.

Le ministre de l'Environnement de Terre-Neuve-et-Labrador, Robert Mercer, a comparu devant le Comité le 7 mai à St. John's pour faire part de ses préoccupations concernant la menace possible que présentent les déversements d'hydrocarbures et les vidanges de cale, et la nécessité d'améliorer la prévention et les moyens d'intervention. Le ministre Mercer avait aussi écrit à son homologue fédéral, le ministre de l'Environnement David Anderson, pour demander des réponses au sujet de la décision du ministère fédéral de la Justice, réponses qu'il n'avait toujours pas reçues au moment de l'audience.

L'incident du *Tecam Sea* et la manière dont on y a donné suite envoient un mauvais message : les eaux canadiennes peuvent être polluées en toute impunité. Ce qu'il faut, c'est un organisme qui a les ressources techniques et humaines nécessaires pour exercer une surveillance suffisante pour détecter les incidents écologiques, réunir une preuve irréfutable devant les tribunaux, et interdire les infractions et en arrêter au besoin les auteurs. C'est-à-dire, et c'est ce qui importe le plus, un organisme qui a le pouvoir et le mandat non équivoques d'agir. De l'avis du Comité, cet organisme, ce doit être la Garde côtière. Comme les yeux et les oreilles du Canada sur l'eau, c'est la Garde côtière, c'est elle qui est nettement la mieux placée pour détecter les incidents de ce genre. Chargée d'assurer la sécurité, la sûreté et la souveraineté en eaux canadiennes, la Garde côtière est l'organisme tout indiqué pour suivre de tels incidents jusqu'à ce que le dossier soit pris en charge par la Couronne dans une action en justice.

---

<sup>30</sup> John Adams, commissaire de la Garde côtière canadienne, Pêches et Océans Canada, *Témoignages*, 25 septembre 2003.

<sup>31</sup> *Ibid.*

Le Comité recommande :

### **RECOMMANDATION 3**

**Que le gouvernement du Canada déclare que la Garde côtière canadienne est l'organisme fédéral prépondérant chargé de faire appliquer la loi parmi les ministères fédéraux mandatés en matière de prévention de la pollution marine.**

Néanmoins, Transports Canada a réussi à poursuivre des pollueurs du milieu marin pour avoir rejeté des matières contenant des hydrocarbures en eaux canadiennes. La *Loi sur la marine marchande du Canada* permet de poursuivre les auteurs de rejets d'hydrocarbures et de mélanges d'hydrocarbures en mer. Le *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures* a été pris en application des articles 656, 657 et 658 de la version précédente de la *LMMC* (LR 1985). La nouvelle *Loi sur la marine marchande du Canada* (2001) et, en particulier, la partie 9 sur la prévention de la pollution — ministère des Transports, précise la nature des infractions passibles de poursuites et les peines applicables. L'amende maximale a été fixée à 1 million de dollars. La *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (1999) traite également de la question du rejet de déchets en mer, et l'article 35 du *Règlement sur les oiseaux migrateurs*, pris en application de la *Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs*, traite des rejets d'hydrocarbures, de déchets d'hydrocarbures et de toute autre substance dangereuse pour les oiseaux migrateurs dans les eaux ou les zones fréquentées par des oiseaux migrateurs.

Dans la région de l'Atlantique, des pollueurs ont été poursuivis en regard de dix délits de pollution marine et ont écopé des amendes totalisant 437 500 \$, entre janvier 2002 et juin 2003. Des accusations ont été portées en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC) pour rejet illégal de substances contenant des hydrocarbures dans des eaux canadiennes. Ces incidents allaient de petits déversements à partir de bateaux à quai à des rejets en eaux libres de quelque 4 300 litres. Dans ce dernier cas, le propriétaire a dû rembourser les 80 000 \$ dépensés par la Garde côtière canadienne pour le nettoyage de quelque 4 300 litres de polluants rejetés, conformément au principe du pollueur payeur de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Au Canada, les amendes

les plus fortes qu'ont dû payer des pollueurs du milieu marin se sont élevées à 125 000 \$ (*CSL Atlas*<sup>32</sup> et *MV Baltic Confidence*<sup>33</sup>).

Jusqu'en février 2002, alors que le *Baltic Confidence*, un navire appartenant à des intérêts philippins, a écopé une amende de 125 000 \$ pour avoir vidé ses cales au large de la Nouvelle-Écosse en 1999; la plus forte amende jamais imposée par un tribunal canadien pour pollution marine a été de 40 000 \$, la moyenne s'établissant à quelque 10 000 \$ ou moins. Aux États-Unis et en Europe, des amendes de 1 million de dollars et plus ont déjà été imposées, ce qui fait du Canada un endroit où il est relativement facile de polluer. La *Loi sur la marine marchande du Canada* (2001) prévoit des amendes atteignant 1 million de dollars et des peines possibles de prison, mais les bateaux continuent de rejeter leurs déchets d'hydrocarbures. De plus, la nouvelle loi n'est toujours pas en vigueur, en raison du laborieux examen des règlements afférents, qui en est à sa troisième année<sup>34</sup>. Actuellement, il n'existe pas d'amende minimale et l'amende maximale en vertu de l'ancienne *Loi* (L.R. 1985) est de 250 000 dollars.

Le Comité recommande :

#### **RECOMMANDATION 4**

**Que la Garde côtière canadienne obtienne les ressources et les pouvoirs dont elle a besoin pour effectuer la surveillance et recueillir les preuves requises pour être en mesure de**

---

<sup>32</sup> Le jugement prévoit qu'une partie de l'amende sera versée dans le Fonds pour dommages à l'environnement (FDE) du gouvernement du Canada. Les montants recueillis dans le FDE vont à la recherche et à d'autres activités visant à réduire les effets de la pollution marine là où elle a eu lieu. Le 6 mars 2002, Transports Canada a entrepris une enquête après que le *M/V CSL Atlas*, en route de Point Tupper, en Nouvelle-Écosse, à Brunswick, en Georgie, a été surpris par un appareil de surveillance du ministère des Pêches et des Océans à rejeter illégalement une substance contenant des hydrocarbures à quelque 80 milles marins au sud d'Halifax, dans un secteur réputé pour être fréquenté par des espèces marines sensibles.

<sup>33</sup> Le 22 décembre 1999, Transports Canada a entrepris une enquête après que le *M/V Baltic Confidence* a été surpris par un hélicoptère de la Garde côtière canadienne (GCC) et un avion privé à décharger illégalement une substance contenant des hydrocarbures dans des eaux canadiennes à quelque 85 milles marins au sud-ouest de Halifax. Cette zone est réputée regorger d'oiseaux marins à cette époque de l'année. Selon les observations et les photographies, derrière le bateau il y avait une traînée huileuse de plus de 20 milles marins. L'équipage de l'hélicoptère de la Garde côtière a enregistré l'incident et l'a signalé à Transports Canada. Le bateau, en route vers Tampa, en Floride, a été abordé à la demande de Transports Canada par les inspecteurs de la Garde côtière américaine à son arrivée le 30 décembre 1999. Des preuves ont été recueillies, notamment des documents pertinents de contrôle de la pollution, et envoyées à Transports Canada pour l'aider dans son enquête.

<sup>34</sup> La *Loi sur la marine marchande du Canada* est le principal instrument législatif régissant l'exploitation des navires canadiens et des navires battant pavillon étranger en eaux canadiennes. La LMMC est l'une des plus vieilles lois au Canada et il s'y rattache plus de 100 règlements. La nouvelle LMMC est une version simplifiée et modernisée de l'ancienne; elle entrera en vigueur lorsque les règlements d'application de l'ancienne loi auront subi la même cure de rajeunissement. Se partagent la tâche le Service de la sécurité maritime de Transports Canada et la Garde côtière canadienne, du MPO. La réforme réglementaire sera réalisée en deux temps.

**poursuivre les contrevenants aux lois canadiennes de lutte contre la pollution marine, de manière à dissuader les contrevenants potentiels.**

Le Comité recommande également :

#### **RECOMMANDATION 5**

**Que le Procureur général du Canada instruisse les procureurs fédéraux affectés à des affaires de pollution marine afin qu'ils portent à l'attention de la cour, avant que la sentence ne soit prononcée, les coûts occasionnés au contribuable canadien par l'enquête et la poursuite.**

Le Comité recommande également :

#### **RECOMMANDATION 6**

**Que le gouverneur en conseil expédie en priorité la réforme réglementaire en vertu de la nouvelle *Loi sur la marine marchande de 2001* afin que celle-ci puisse entrer en vigueur dans les plus brefs délais.**

Le MPO confirme dans ses deux derniers rapports ministériels sur le rendement<sup>35</sup> qu'il est impossible de déterminer avec précision la source de 74 à 88 % des déversements accidentels de pétrole observés, que l'on classe alors dans les déversements d'origine inconnue. Selon la documentation du MPO, la Garde côtière maintient une capacité de préparation considérable. Toutefois, des représentants des syndicats ont informé le Comité que les groupes de sauvetage et d'intervention en cas d'urgence ont été réduits à presque rien et que la Garde côtière n'a pas les ressources nécessaires pour faire enquête sur ces questions et les prendre en charge<sup>36</sup>.

Les effets des « déversements d'origine inconnue » sur la faune canadienne sont tragiques. Selon le ministre Mercer, témoignant devant le Comité :

Nos côtes sont très vulnérables à la pollution par les hydrocarbures. Les pertes constantes d'oiseaux marins à cause des hydrocarbures dans les eaux au large de nos côtes sont documentées depuis 1984. On évalue que

---

<sup>35</sup> *Rapport sur le rendement de Pêches et Océans Canada pour la période se terminant le 31 mars 2002*; Ottawa, novembre 2002, p. 37; *Rapport sur le rendement de Pêches et Océans Canada pour la période se terminant le 31 mars 2003*; Ottawa, novembre 2003, p. 30.

<sup>36</sup> John Fox; président, Union canadienne des employés des transports, *Témoignages*, 9 octobre 2003.

chaque année, seulement au large de notre côte sud, nous perdons quelque 100 000 oiseaux marins à cause des hydrocarbures dans l'océan. J'ai bien dit plus de 100 000 oiseaux. Cela est à peu près comparable au nombre d'oiseaux marins qui sont morts à cause du déversement de l'*Exxon Valdez* il y a quelques années.

En fait, selon des études scientifiques, plus de 300 000 oiseaux meurent chaque année à cause du rejet délibéré par des navires d'un mélange d'eaux et d'huiles usées de la cale des moteurs<sup>37</sup>. Selon des estimations plus prudentes, au moins 60 000 à 100 000 oiseaux marins meurent au large de la côte sud-est de Terre-Neuve chaque hiver<sup>38</sup>. Les Grands Bancs de Terre-Neuve constituent l'aire d'hivernage la plus importante pour les oiseaux marins de l'Atlantique Nord.

Selon Environnement Canada, région de l'Atlantique, une surveillance accrue, une application efficace de la loi et des amendes plus élevées pourraient résoudre ce problème chronique. Le Canada exerce en moyenne un contrôle aérien de la pollution dans sa zone économique exclusive au large de la côte de l'Atlantique — qui constitue un immense territoire — de quelque 400 heures par année contre 14 000 heures en Australie et près de 2 000 heures en Californie<sup>39</sup>.

### Préparatifs d'urgence

Parmi ses rôles et responsabilités en matière de sécurité maritime, la Garde côtière canadienne doit assurer la protection civile en eaux marines et en eaux douces. Elle doit notamment se préparer à intervenir dans le cas d'une catastrophe dans un aéroport situé à proximité de l'eau, comme l'aéroport international de Vancouver. Cela suppose l'existence d'un plan, de mesures, de procédures ou de modalités d'intervention en cas d'urgence. Ce plan devrait être constamment révisé et mis à jour et doit prévoir des mesures concernant le déploiement du matériel d'intervention, son entretien et sa vérification, ainsi que des mesures de surveillance des effets sur l'environnement. L'efficacité de l'intervention doit aussi être évaluée régulièrement.

La partie sud du golfe du Saint-Laurent, la côte de la Nouvelle-Écosse et la côte sud de Terre-Neuve, en plus d'être des lieux de pêche productifs, sont le

---

<sup>37</sup> Francis K. Wiese, Thèse de doctorat, Université Memorial de Terre-Neuve; 2002, p. 239, cité dans Environnement Canada, région de l'Atlantique, *Impact des hydrocarbures déversés en mer sur les oiseaux de mer du Canada atlantique*, site Web : [www.ns.ec.gc.ca/boas/impact\\_f.html](http://www.ns.ec.gc.ca/boas/impact_f.html), 18 novembre 2003.

<sup>38</sup> Pêches et Océans Canada, région de Terre-Neuve; *Rapport du comité sur la prévention du mazoutage de la faune* — « *La solution* », communiqué NR-N-02-25, St. John's, 17 septembre 2002. Les chiffres contenus dans le Rapport sur la phase I du Projet de prévention du mazoutage de la faune (PMF) seraient des estimations prudentes à cause du nombre limité de données disponibles au moment de la préparation du rapport.

<sup>39</sup> Environnement Canada, région de l'Atlantique, *Oiseaux mazoutés en mer*, [www.ns.ec.gc.ca/boas/index\\_f.html](http://www.ns.ec.gc.ca/boas/index_f.html), dernière mise à jour de la page le 18 novembre 2003.

théâtre d'un trafic maritime grandissant, notamment à cause du développement de la production de pétrole et de gaz naturel en mer. Par conséquent, le Comité comprend les préoccupations exprimées par plusieurs concernant le risque d'une grande catastrophe écologique tel le naufrage du *Prestige* au large de la Galicie en novembre 2002. Malgré les diverses mesures de prévention en place, le risque d'un déversement d'hydrocarbures important sur toutes nos côtes est encore très élevé.

Selon l'ancien ministre de l'Environnement de Terre-Neuve-et-Labrador, Robert Mercer, la province n'est pas satisfaite de son état de préparation en cas de déversement majeur d'hydrocarbures au large des côtes de la province<sup>40</sup>. Les modalités du plan d'urgence ne tiennent pas compte de l'obligation de gérer les risques identifiés. À peine 15 % des ressources du programme national d'intervention d'urgence de la Garde côtière se trouvent dans la région de Terre-Neuve et du Labrador. Le ministre Mercer a jugé cette proportion trop faible, compte tenu du niveau de risque. De plus, le présent régime de protection civile au Canada, en place depuis plus de 10 ans, risque d'être désuet. Pour intervenir sans délai en cas de catastrophe et gérer celle-ci efficacement, il faut pouvoir compter sur des protocoles efficaces et pratiques entre les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral. Le Comité est d'accord avec le ministre Mercer : il faut revoir et mettre à jour nos préparatifs d'urgence en cas de catastrophe écologique marine.

Le commissaire Adams a tenté de rassurer le Comité. Les craintes qu'une catastrophe survienne sur nos côtes sont compréhensibles, mais la Garde côtière s'est engagée à bien évaluer les risques, en particulier sur la côte sud de Terre-Neuve, surtout à cause de la quantité de pétrole en provenance des plates-formes qui circule dans la baie de Placentia<sup>41</sup>. Mais le Comité n'est pas rassuré.

## ***Services à la navigation maritime***

### **Droits de services maritimes et de déglacement**

Le recouvrement des coûts pour les services de la Garde côtière sous forme de droits de services maritimes et de déglacement constitue un différend de longue date pour la marine marchande du Canada qui estime que ces droits affaiblissent sa position concurrentielle.

Les droits de services maritimes (DSM) ont été instaurés le 1<sup>er</sup> juin 1996 par la Garde côtière après que le gouvernement fédéral ait rendu prioritaire en 1994 le

---

<sup>40</sup> Robert Mercer, ministre de l'Environnement de Terre-Neuve et du Labrador, *Témoignages*, 7 mai 2003.

<sup>41</sup> John Adams, *Témoignages*, 25 septembre 2003.

recouvrement des coûts dans ses ministères et organismes. Comme la *Loi sur les océans*<sup>42</sup>, qui autorise le prélèvement de DSM, n'est entrée en vigueur que le 31 janvier 1997, les DSM ont été mis en oeuvre initialement en vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques*<sup>43</sup>.

La Garde côtière prévoyait, à l'origine, appliquer les DSM aux aides à la navigation, qui représentaient 98 millions de dollars du coût total<sup>44</sup> (évalué à 181 millions pour 1995-1996) des services offerts au transport commercial. Les services couverts comprenaient les aides à la navigation de courte portée (ANCP) et de longue portée (ANLP) et les services de trafic maritime (STM). À compter de la saison 1996-1997, les droits devaient être imposés également aux services de déglacement du transport commercial; ils représentaient les 83 millions de dollars restants. L'objectif initial du recouvrement des coûts avait été fixé à 60 millions de dollars, soit un tiers du coût total des services imputés à la navigation commerciale. Cet objectif<sup>45</sup> devait être appliqué progressivement sur une période de quatre ans<sup>46</sup>.

Lorsque le projet d'instaurer des droits de services maritimes a été annoncé en janvier 1996 la marine marchande et d'autres secteurs dépendant de la navigation commerciale ont manifesté leur mécontentement. Ils en ont fait part au Comité permanent des pêches et des océans. En avril 1996, le Comité a transmis un rapport sommaire<sup>47</sup> au ministre des Pêches et des Océans dans lequel il recommandait, entre autres, que la Garde côtière soit autorisée à recouvrer 20 millions de dollars au moyen de droits sur les aides à la navigation au cours de l'exercice 1996-1997 et qu'une étude indépendante et exhaustive soit faite des effets cumulatifs des droits et des initiatives de services maritimes sur la marine marchande et sur les industries et les régions tributaires soit entreprise et évaluée avant d'instaurer les droits de déglacement ou toute augmentation de ces droits pour les aides à la navigation.

---

<sup>42</sup> L'article 47 de la *Loi sur les océans* confère au Ministre le pouvoir de fixer les droits à payer pour la prestation de services aux termes de la Loi.

<sup>43</sup> Les droits de services maritimes ont été instaurés le 1<sup>er</sup> juin 1996. L'objectif de la *Loi sur les océans* était d'accorder l'autorisation de prélever des droits de services maritimes; cependant la Loi n'est entrée en vigueur que le 31 janvier 1997. Les droits des aides à la navigation ont été instaurés à l'origine en vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

<sup>44</sup> Le coût total des services assujettis au recouvrement des coûts par les droits de services maritimes a été évalué à 394,2 millions de dollars dont 180,6 millions de dollars étaient affectés exclusivement au transport commercial.

<sup>45</sup> L'expression « droits de services maritimes » est quelque peu ambiguë. À l'origine, ils devaient s'appliquer aux aides à la navigation et au déglacement. Actuellement, les droits de services maritimes des aides à la navigation et aux services de trafic maritime et de déglacement sont répertoriés séparément.

<sup>46</sup> Les recettes visées auraient été de 20 millions de dollars en 1996-1997, de 40 millions de dollars en 1997-1998 et 1998-1999, et de 60 millions de dollars à compter de 1999.

<sup>47</sup> Joe McGuire, président, Comité permanent des pêches et des océans de la Chambre des communes, 22 avril 1996.

La Garde côtière a accepté d'effectuer cette étude et a commandé, avec Transport Canada, une étude sur les répercussions économiques des droits de services maritimes de même que sur d'autres initiatives de services maritimes<sup>48</sup>. D'après les résultats de cette étude, l'incidence des droits est modeste si l'on se base sur un recouvrement des coûts de 40 millions de dollars pour les aides à la navigation et les services de déglacement pour les saisons de 1997-1998 et 1998-1999. Le coût total de toutes les initiatives a été évalué à 75 millions de dollars, soit moins de 0,1 % des quelque 100 milliards de dollars de marchandises transportées. L'étude a toutefois été critiquée par la marine marchande, qui s'est plainte des méthodes utilisées.

En mai 1998, M. David Anderson, ministre des Pêches et des Océans d'alors, a annoncé que :

- Le gouvernement fédéral imposerait un plafond de trois ans sur les droits de services maritimes assurés par la Garde côtière canadienne.
- À compter de la saison de 1998-1999, le gouvernement imposerait des droits de déglacement au transport commercial. Ces droits devaient servir à recouvrer 13,3 millions de dollars sur un total de 76 millions en coûts annuels<sup>49</sup>.
- En partie en réponse aux critiques de la marine marchande visant la Garde côtière, le Secrétariat du Conseil du Trésor entreprendrait une étude de l'incidence économique cumulative en collaboration avec les ministères concernés au cours des trois prochaines années afin d'évaluer l'effet des initiatives de recouvrement des coûts du gouvernement sur la marine marchande.

Au cours de l'automne de 1998, des représentants de la marine marchande ont témoigné de nouveau devant le Comité afin de faire valoir que les droits de déglacement pouvaient nuire à leur compétitivité face aux transporteurs américains et aux autres modes de transport. Le Comité a donné son appui à un compromis présenté par la Coalition industrielle et maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent selon lequel les droits de déglacement seraient fixés à 50 % du montant proposé par la Garde côtière et qu'ils seraient appliqués à compter du 21 décembre 1998 pendant une période d'un an afin de donner le temps à

---

<sup>48</sup> Les autres initiatives portent sur la réforme du réseau portuaire, la commercialisation de la voie maritime du Saint-Laurent, la réforme du pilotage, le retrait de la Garde côtière du dragage des ports et des chenaux, et la création d'organismes d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures du secteur privé.

<sup>49</sup> Alors que le coût imputé aux services de déglacement du transport commercial dans le plan original est de 83 millions de dollars.

l'industrie et à la Garde côtière de trouver ensemble une solution à long terme qui soit plus acceptable.

M. David Anderson, alors ministre des Pêches et des Océans, a accepté la recommandation du Comité et le 4 décembre 1998, le Ministère annonçait une réduction de 50 % des droits de déglacement prévus initialement, laquelle entrerait en vigueur le 21 décembre 1998. Ces droits seraient plafonnés pendant trois ans; l'incidence des droits de déglacement serait examinée entre la troisième et la quatrième année et, entre-temps, la Garde côtière continuerait à chercher avec l'industrie une solution aux questions des coûts et de la prestation de services.

Durant l'examen par le Comité de la *Loi sur les Océans*, au printemps de l'an 2000, la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) et la Chambre de commerce maritime (CCM) ont témoigné devant le Comité afin de faire d'autres observations au sujet des droits sur les services de la Garde côtière. En réponse à ces préoccupations, le Comité a recommandé que :

... la Garde côtière ne modifie pas les droits de services maritimes ou les droits de déglacement tant que le Conseil du Trésor n'aura pas terminé son étude ou tant que toutes les parties intéressées n'auront pas eu une période raisonnable pour évaluer l'étude<sup>50</sup>.

Le rapport sur la première phase de l'étude du Conseil du Trésor<sup>51</sup> a été publié en mars 2002. L'étude devait à l'origine être menée en deux étapes. La première devait présenter un aperçu de l'industrie du transport maritime commercial et passer en revue les méthodes utilisées pour mesurer les répercussions cumulatives. La deuxième devait appliquer les méthodes considérées comme efficaces lors de la première étape. Toutefois, à la fin de celle-ci, il a été décidé de ne pas entreprendre la deuxième étape, principalement en raison « d'un manque de données essentielles. »

Au cours de l'étude actuelle du Comité, la Coalition maritime et industrielle nationale — qui représentait les associations du transport maritime, les groupes syndicaux et les associations industrielles du Canada — s'est présentée devant le Comité pour exprimer son opposition aux droits de services maritimes. La Coalition a fait observer que l'industrie canadienne du transport fonctionne au moyen de « marges bénéficiaires extrêmement faibles » et que même des coûts faibles ont des répercussions et nuisent à la compétitivité du Canada et désavantagent l'industrie canadienne par rapport aux États-Unis qui n'imposent pas de droits pour les services offerts par leur garde côtière.

---

<sup>50</sup> Chambre des communes, Comité permanent des pêches et des océans, *Rapport sur la Loi sur les Océans*, octobre 2001, recommandation 13, p. 21.

<sup>51</sup> Conseils et Vérification Canada, *Répercussions cumulatives des droits fédéraux sur l'industrie du transport maritime commercial au Canada : Synthèse des renseignements généraux*, mars 2002.

Selon la Coalition, les droits de services de la Garde côtière ont entraîné l'abandon des producteurs canadiens de vrac au profit des producteurs étrangers, le recours à d'autres modes de transport comme le rail et le détournement au profit d'autres routes, comme, par exemple, le transport de l'acier par la côte Est des États-Unis et le Mississippi.

La Coalition affirme que l'étude du Conseil du Trésor et d'autres études antérieures n'ont pas mesuré avec exactitude les répercussions des droits fédéraux évalués à plus de 450 millions de dollars par an<sup>52, 53</sup>. L'étude du Conseil du Trésor a calculé, cependant, que le total des droits fédéraux prélevés à la marine marchande était de 66 millions de dollars par an<sup>54</sup> (pour l'année 2000) au Canada alors que ceux des États-Unis s'élevaient à 1,4 milliard de dollars canadiens. Les États-Unis ne perçoivent pas de droits de services à la navigation maritime ou de déglacage, mais ils en prélèvent d'autres comme des droits à l'entretien des ports qui n'existent pas au Canada<sup>55</sup>.

Selon la Coalition, les coûts annuels des services maritimes de la Garde côtière imputés à l'industrie a diminué de 54 millions de dollars par an (environ le tiers) depuis 1996-1997; aucune réduction correspondante des droits n'a cependant été observée.

En 1995-1996, la Garde côtière a évalué le coût total des services offerts au transport commercial à 180,6 millions de dollars, dont 97,8 millions pour les

---

<sup>52</sup> Les Commissions consultatives maritimes régionales et la Coalition maritime et industrielle nationale, *Marine Transportation — Keeping Canadian Industry Competitive*, août 2002, p.12; évalués à 481 millions de dollars en 2000-2001.

<sup>53</sup> Les droits de pilotage, par exemple, font partie d'une catégorie quelque peu différente de celle des droits de la Garde côtière. Les administrations de pilotage sont des sociétés d'État fédérales établies en vertu de la *Loi sur le pilotage*, qui veillent à prescrire des droits de pilotage qui soient justes et raisonnables et qui fournissent des recettes suffisantes pour permettre aux administrations d'être autonomes financièrement.

<sup>54</sup> La raison de la différence entre les chiffres du Conseil du Trésor (66 M\$) et de la Coalition maritime et industrielle nationale (450 M\$) tient à ce que les droits de 66 millions de dollars ne comprennent que les droits exigés par les organismes fédéraux alors que les droits de 450 millions de dollars portent sur les droits exigés par les administrations portuaires et les administrations de pilotage canadiennes, la voie maritime du Saint-Laurent et les organismes d'intervention.

<sup>55</sup> Les États-Unis ne perçoivent pas de droits de services de la Garde côtière, mais ils perçoivent d'autres droits maritimes qui prennent la forme d'une taxe d'entretien des ports sur le transport commercial qui utilise les ports américains (Harbour maintenance tariff). La HMT est une taxe fédérale imposée aux expéditeurs en fonction de la valeur de la marchandise expédiée par les ports. Les sommes ainsi recueillies sont versées dans un fonds de fiducie et servent à payer les travaux de dragage d'entretien des voies de navigation du gouvernement fédéral. En mars 1998, la Cour suprême des États-Unis a déclaré inconstitutionnelle la partie du HMT concernant l'exportation. La taxe est toujours en vigueur et des propositions ont été présentées pour la supprimer ou la remplacer. Cette taxe et celle qui la remplacerait éventuellement suscitent un grand mécontentement dans le secteur du transport maritime. Les expéditeurs commerciaux qui utilisent le Mississippi ou d'autres voies navigables doivent également payer une taxe sur le carburant diesel. Les montants recueillis sont versés au fonds de fiducie des voies navigables intérieures (Inland Waterways Trust Fund), lequel finance le fonctionnement et l'entretien des voies navigables intérieures conformément à une entente de partage des coûts conclue avec le gouvernement américain.

aides à la navigation (comprenant les services de trafic maritime) et 82,8 millions pour le déglacement<sup>56</sup>. Selon l'évaluation du MPO, les coûts de la prestation de ces services au transport commercial en 2002-2003 se chiffraient à 97,5 millions de dollars (53,6 millions pour les aides à la navigation et les services de trafic maritime, et 43,9 millions pour le déglacement), ce qui représente une réduction de 46 % depuis 1995-1996.

La Coalition a également relevé que la Garde côtière perçoit uniquement 35 des 45 millions de recettes annuelles actuelles prévues<sup>57</sup>. Par conséquent, bien que les droits n'aient pas diminué en parallèle avec la chute des coûts de la Garde côtière, les recettes perçues et les recettes prévues ont été inférieures à la prévision originale visée de 60 millions de dollars.

La Coalition est d'avis que le problème des droits a contrecarré les efforts d'établir un partenariat solide entre la Garde côtière et l'industrie. Par exemple, La Commission consultative maritime<sup>58</sup>, qui ne s'est pas réunie depuis le 19 octobre 2002, ne fonctionne pas comme un outil efficace de consultation et de conseils.

La position de la marine marchande, exposée dans l'énoncé de politique de la Coalition est la suivante : la contribution du secteur maritime à la prospérité économique, la croissance et le commerce devrait être reconnue; le secteur maritime devrait recevoir un appui afin d'être compétitif à l'échelle nationale et internationale; le transport maritime devrait être favorisé car il est sûr et sans danger pour l'environnement; l'industrie devrait bénéficier d'une stabilité et d'une prévisibilité à long terme afin d'être concurrentielle; le gouvernement et la marine marchande devraient travailler de pair afin de réduire les coûts et les efforts devraient être axés sur l'amélioration de la rentabilité et de la prestation de services de la Garde côtière canadienne.

La Coalition a recommandé que soient éliminés dès que possible tous les droits des services à la navigation maritime dans le cadre d'un accord à long terme de partenariat entre l'industrie du transport maritime et la Garde côtière visant à améliorer l'efficacité des opérations et à en réduire les coûts.

---

<sup>56</sup> Garde côtière canadienne, *Marine Services Fee Proposal for Aids to Navigation*, ministère des Pêches et des Océans, mars 1996, p. 2.

<sup>57</sup> Les recettes prévues par MPO pour 2002-2003 en ce qui a trait aux droits de services maritimes, au dragage d'entretien dans le chenal maritime du Saint-Laurent et aux droits de déglacement étaient de 43,0 millions de dollars. Les recettes réelles se chiffraient à 35,8 millions de dollars. Pêches et Océans Canada, *Rapport sur le rendement pour la période se terminant le 31 mars 2003*; Ottawa, novembre 2003, p. 93.

<sup>58</sup> La Commission consultative maritime est composée des principaux intervenants du secteur maritime, représentant toutes les régions du pays. Le commissaire de la Garde côtière est le président de la Commission, laquelle est supposée se réunir régulièrement afin d'examiner les questions d'intérêt commun de l'industrie et de la Garde côtière.

La marine marchande a présenté, à cette fin, deux propositions à la Garde côtière et au ministre des Pêches et des Océans (le 16 février 2001 et le 26 août 2002) dans le but de conclure une entente à long terme, de supprimer les droits le plus tôt possible et de travailler en collaboration afin d'optimiser les services et d'ajuster les structures de coûts. La Garde côtière et le MPO n'avaient pas encore répondu au 7 octobre 2003. Le Comité considère ce manquement comme étant inacceptable.

La Coalition note que le Comité d'examen de la *Loi maritime du Canada*<sup>59</sup> a recommandé la suppression des droits de services de la Garde côtière, partageant à cet égard l'avis des Commissions consultatives maritimes régionales et de la Coalition maritime et industrielle nationale. Le Comité a également recommandé que le gouvernement du Canada conserve la responsabilité du dragage des voies navigables, jusqu'aux limites des administrations portuaires canadiennes et des ports publics, et qu'il en assume les coûts, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Le Comité recommande :

#### **RECOMMANDATION 7**

**Que dans l'éventualité que la Garde Côtière et le MPO n'aient pas répondu aux propositions de la marine marchande quant à une entente à long terme afin de supprimer les droits de services maritimes et de déglacage le plus tôt possible et de travailler en collaboration pour optimiser les services et ajuster les structures de coûts, qu'elles aient la courtoisie de le faire dans les 60 jours après le dépôt de ce rapport; et**

**Que le Comité examine les propositions et la réponse de la Garde Côtière et du MPO.**

#### **Aides à la navigation : phares**

Les phares sont exploités dans le cadre du Programme d'aides à la navigation de la Garde côtière. Ce programme fait partie des Services à la navigation maritime. Ses objectifs sont de gérer, d'entretenir et de fournir des aides à la navigation dans les eaux canadiennes de manière à faciliter le déplacement sécuritaire et rapide du trafic maritime, de protéger les milieux marin et dulçaquicole, de maintenir la sécurité maritime et de faciliter le commerce

---

<sup>59</sup> Le Comité d'examen de la *Loi maritime du Canada*, la *Loi maritime du Canada — Vers l'avenir : Rapport du Comité d'examen présenté au ministre des Transports*, Transports Canada, 2003. Les recommandations dont les témoins ont fait mention sont enregistrées sous « observations » puisque les droits de services maritimes sont imposés en vertu de *La Loi sur les océans* au lieu de la *Loi maritime du Canada* (LMC). Le Comité était d'avis, toutefois, que la question est visée également par le sous-paragraphe 4(a) de la LMC.

maritime et la mise en valeur des océans. Les aides à la navigation englobent les aides fixes comme les phares<sup>60</sup>, les balises et les feux ainsi que les aides flottantes comme les bouées.

Le Canada compte quelque 580 anciens phares sur ses côtes et les Grands Lacs (Tableau 1). Dans bon nombre de pays, notamment les États-Unis, le Royaume-Uni, l'Irlande et l'Australie, les phares ne sont plus habités ou presque dépourvus de personnel. Dans les années 1970, la Garde côtière a entrepris un programme visant à automatiser les phares, à en retirer le personnel et à les faire fonctionner à distance.

**Tableau 1 : Nombre de phares par province**

	Total	Avec personnel	
		Nombre	Pourcentage
Terre-Neuve-et-Labrador	72	24	33 %
Nouvelle-Écosse	160		
Île-du-Prince-Édouard	56		
Nouveau-Brunswick	78	1	1.3 %
Québec	59		
Ontario	104		
Manitoba	2		
Colombie-Britannique	52	27	52 %
<b>Canada</b>	<b>583</b>	<b>52</b>	<b>8.9 %</b>

En 1998, toutefois, face à une opposition généralisée, notamment en Colombie-Britannique, le gouvernement a annulé sa décision de retirer les gardiens de phares. Il a accepté de les maintenir dans 52 phares pendant une période de cinq ans se terminant en 2003. Il y a 27 phares et bâtiments annexes habités en Colombie-Britannique, 24 à Terre-Neuve-et-Labrador et un au Nouveau-Brunswick (voir le tableau).

En décembre 1998, le Conseil du Trésor a approuvé 47,6 millions de dollars en fonds d'exploitation et 24,5 millions de dollars en fonds d'immobilisations sur cinq ans pour continuer à pourvoir en gardiens les phares à Terre-Neuve-et-Labrador et dans la Région du Pacifique<sup>61</sup>. Des fonds d'exploitation permanents de 12,9 millions de dollars par an ont été approuvés pour les exercices suivant 2002-2003. Le Conseil du Trésor a demandé qu'au bout de cinq ans, le ministère des Pêches et Océans examine la décision de garder du

<sup>60</sup> Un phare est une structure fermée munie d'un fanal encastré qui guide la marche des navires alors qu'un phare avec bâtiments annexes comprend un phare, une station de signaux de brume, l'habitation du gardien et des structures associées.

<sup>61</sup> Rapport de 2002 du vérificateur général du Canada, Chapitre 2, p. 19.

personnel dans les phares. La Garde côtière examine actuellement l'avenir des phares et bâtiments annexes. Elle devait exposer les diverses solutions et l'estimation des coûts dans un rapport qu'elle devait terminer en décembre 2003 et qui n'est toujours pas disponible à l'heure actuelle.

Dans son rapport de décembre 2002, le Bureau du vérificateur général (BVG), sous la rubrique *Il s'agit d'une activité qui n'appuie pas la sécurité ni l'efficience* fait observer que le Ministère a gardé du personnel dans 50 phares principalement pour des raisons patrimoniales et le dernier phare, situé dans la Région des Maritimes, est habité pour des raisons de souveraineté.

Le BVG conteste le rôle des gardiens dans des phares qui sont presque entièrement automatisés, affirmant qu'il est maintenant admis que la sécurité maritime et l'efficience de la navigation peuvent être assurées sans personnel. Il s'interroge sur la manière que les gardiens peuvent contribuer aux objectifs patrimoniaux étant donné l'éloignement de bon nombre de phares. Il voit mal comment les phares habités servent un objectif patrimonial.

Le BVG trouve que le Ministère ne surveille pas les coûts du maintien et de l'exploitation des phares habités; sans cette information, il ne sait pas s'il a reçu un financement approprié et s'il sera en mesure de satisfaire aux exigences d'examen du Conseil du Trésor.

La sénatrice Pat Carney a comparu devant le Comité pour présenter le dossier sur l'entretien des phares habités. Mme Carney a indiqué que les phares avec bâtiments annexes sont dotés de personnel, comprenant habituellement un gardien et un adjoint, qui fournissent des renseignements météorologiques et d'autres données au moins 20 heures par jour, tous les jours. Les craintes de la province se rattachent notamment à la perte de bulletins météorologiques locaux à l'intention des marins et des aviateurs

Mme le sénateur Carney a expliqué que la particularité de ces phares est leur isolement et leur éloignement des villages et des voies de communication. En Colombie-Britannique, seulement 3 des 27 phares sont accessibles par route, et deux de ces routes sont des chemins forestiers mal entretenus. Les 24 autres phares ne sont accessibles que par hélicoptère ou par bateau. De nombreux phares de Terre-Neuve-et-Labrador sont également dépourvus d'accès routier. La sénatrice a insisté sur le fait qu'aucun autre pays ne possède « un littoral comme le nôtre, isolé et ouvert aux intempéries » et que dans ces régions, seuls les gardiens de phare sont là pour répondre aux appels de détresse.

La sénatrice Carney a fait observer que les gardiens de phare assurent cinq services essentiels :

- les aides à la navigation;
- l'information météorologique aux fins maritimes et aériennes;
- l'aide au public;
- l'entretien des systèmes automatisés;
- les services à d'autres organismes gouvernementaux.

Elle a fait valoir que les rapports météo d'une région en particulier sont des outils essentiels pour les navigateurs et les pilotes. D'autres services pourraient être offerts, comme suivre les déplacements de la flottille de pêche, surveiller les activités maritimes inhabituelles pour le compte de la GRC, transmettre les appels de détresse, venir en aide au public et procéder à des évaluations environnementales. De nombreux phares se trouvent sur la voie migratoire du Pacifique et pourraient être utilisés pour repérer les oiseaux migrateurs.

En ce qui a trait aux difficultés du MPO à déterminer le coût de doter les phares de personnel, le sénateur reconnaît « qu'il n'est pas facile de déterminer les dépenses de personnel autres que les salaires et les coûts de soutien. On peut présumer que la GCC continuera d'avoir besoin de navires et d'hélicoptères pour assurer ses aides à la navigation qui servent à conserver le balisage des chenaux, et les balises et les bouées en état de marche. »

Mme Carney admet que les gros navires utilisent de plus en plus d'équipement électronique et les petites embarcations, de GPS, et que, par conséquent, le rôle traditionnel des phares en tant qu'aides à la navigation devenait de moins en moins important. Elle estime qu'il faudrait élargir le mandat de la Garde côtière afin de tenir compte de l'évolution de sa clientèle. Certains phares pourraient, par exemple, être polyvalents et continuer de remplir toutes les fonctions actuelles « sans recouvrement des coûts auprès du gouvernement ou du public ». Le mandat devrait également englober des activités de défense et de sécurité compte tenu du fait que les phares sont fréquemment situés dans des endroits stratégiques. Les phares ne pourraient, cependant, pas tous être polyvalents. Certains pourraient être déclassés et affectés à d'autres usages publics; c'est ce qui a motivé le projet de loi S-5<sup>62</sup>, Loi visant à protéger les phares patrimoniaux.

---

<sup>62</sup> Projet de loi S-5, Loi visant à protéger les phares patrimoniaux.

Mme Carney a insisté sur l'importance de conserver les phares du milieu de la côte de la Colombie-Britannique afin d'assurer des services d'aide à la navigation aux navigateurs et aux aviateurs jusqu'à ce que des installations automatisées acceptables puissent remplacer leurs gardiens. « Il n'est pas tellement important de savoir si la Garde côtière s'acquittera de cette tâche au sein d'un ministère ou en tant qu'organisme que de savoir que celle-ci sera accomplie. »

Selon la sénatrice Carney, la Garde côtière doit s'adapter aux besoins changeants des collectivités côtières qu'elle sert si elle veut conserver sa raison d'être.

Le Comité estime les arguments valables pour maintenir les phares habités.

Le Comité recommande donc :

#### **RECOMMANDATION 8**

**Qu'avant qu'une décision soit prise à l'effet qu'un phare ne perde son gardien, la population et les intervenants touchés soient consultés et que toute recommandation subséquente soit référée au Comité parlementaire pertinent pour examen.**

#### ***Programme de protection des eaux navigables***

Le Programme de protection des eaux navigables a pour but de protéger le droit public à la navigation et l'environnement en application de la *Loi sur la protection des eaux navigables*. Cependant, selon le vérificateur général, ces actions sont gravement entravées par la désuétude de la *Loi*. Celle-ci était destinée à l'origine à protéger les routes de navigation maritime en contrôlant l'industrie du sciage et la construction des ponts, barrages et autres obstructions. Selon le BVG, la *Loi* est devenue un outil pour permettre au public, aux municipalités, aux environnementalistes et aux plaisanciers de régler des litiges avec les autres usagers. Cependant, la plupart de ces litiges ne concernent pas la navigation. Ainsi, la *Loi* a été souvent invoquée pour faire approuver des sites d'aquaculture et ne peut pas traiter de ce secteur en expansion rapide qui concurrence de plus en plus les utilisateurs traditionnels des voies d'eau. Le BVG écrit dans un rapport de 2002 que le MPO voyait déjà la nécessité de modifier la *Loi sur les eaux navigables* dans son rapport de 1997-98 sur les plans et les priorités. Le Ministère a indiqué qu'il était au courant des problèmes causés par la *Loi* et qu'il avait adopté une révision de la politique de la *Loi*<sup>63</sup>. Cependant, le

---

<sup>63</sup> Rapport 2002 du vérificateur général du Canada, chapitre 2.

renouvellement de la *Loi sur les eaux navigables* n'est pas mentionné dans la section sur les initiatives réglementaires du plus récent rapport sur le rendement du Ministère (exercice 2002-2003). Le Comité n'a pas entendu de témoignages sur cette question et ne formule donc pas de recommandation, mais constate avec consternation que le dossier ne semble pas évoluer.

### ***Services de communications et trafic maritimes***

Le 18 octobre 2001, à la suite d'une réunion avec les porte-parole des syndicats représentant les officiers des Services de communications et trafic maritimes (SCTM), le Comité a décidé de se rendre sur la côte Ouest afin de visiter des centres des SCTM et d'obtenir sur place de l'information des officiers de première ligne sur l'état des affaires des SCTM de la région du Pacifique. Les membres du Comité ont visité le centre régional de la Garde côtière à Vancouver et les centres SCTM de Victoria, Tofino et Prince Rupert. À leur retour, ils ont envoyé une lettre au ministre des Pêches et des Océans, de la défense nationale et au premier ministre pour leur faire part de leurs préoccupations. Ils ont également décidé de poursuivre leur étude des SCTM en visitant les centres de la côte Est du Canada, ce qu'ils firent au printemps de 2002. Le Comité a présenté ses conclusions et ses recommandations sur les SCTM dans un rapport qui a été déposé en février 2003<sup>64</sup> auquel le gouvernement a répondu en juin 2003.

Les membres du Comité ont constaté que les problèmes observés au sein des SCTM de la GCC affaiblissaient la capacité de ces services à remplir leur mandat qui est d'assurer la sécurité du trafic maritime dans les eaux canadiennes. Les problèmes étaient les suivants : insuffisance de personnel, surmenage des officiers des SCTM, accès à la formation, équipement vétuste et non fiable, non-respect des engagements internationaux, incertitude, appréhension et frustration des employés, niveaux réduits du service et atteinte possible à la sécurité de nos frontières. Tous ces problèmes trouvent leur origine dans un manque de fonds et de ressources humaines. Par conséquent, le Comité a recommandé une augmentation immédiate du financement accordé aux SCTM et que la dotation en personnel soit portée à des niveaux acceptables.

Par conséquent, le Comité recommandait d'accroître immédiatement le financement des SCTM de la Garde côtière de la région du Pacifique d'au moins 2 millions de dollars dans le budget fédéral de 2003-2004 afin :

- de rétablir les effectifs au niveau approprié;
- d'offrir la formation requise;

---

<sup>64</sup> Chambre des communes, Comité permanent des pêches et des océans, *La Garde côtière canadienne, services de communications et trafic maritimes*, rapport, Ottawa, février 2003.

- de remplacer l'équipement vétuste et au fonctionnement incertain;
- d'assurer l'entretien préventif prévu du matériel.

Le Comité a également indiqué qu'il fallait également augmenter les budgets des SCTM des quatre autres régions.

Le rapport du MPO sur les plans et priorités de 2003-2004 ne dévoilait pas d'augmentation du financement des SCTM, dont le budget annuel devait être maintenu pendant trois ans à 70,4 millions de dollars par an<sup>65</sup>. Cette situation est compréhensible compte tenu du moment de la parution du rapport du Comité. Cependant, le gouvernement n'a pas demandé un financement accru pour les SCTM dans les budgets supplémentaires ultérieurs. Dans sa réponse au rapport du Comité de juin 2003, il indique ne pas être d'accord pour augmenter le financement de la Garde côtière des régions. Il ajoute que les 47,3 millions par an accordés pour deux ans à la Garde côtière, dans le budget de 2003, pour de grosses réparations à sa flotte et à son infrastructure terrestre et pour le remplacement d'immobilisations profitent grandement aux SCTM. Cette somme apparaissait déjà dans les corrections apportées au budget principal dans le RPP, mais elle n'a été autorisée que dans le budget supplémentaire de septembre 2003, et réduite à 42,3 millions de dollars. Ceci dit, le plan du MPO pour l'utilisation des fonds pour la flotte comprend une série de projets majeurs de radoub et de prolongement de la vie utile des navires et la construction de nouveaux navires<sup>66</sup>. Elle exclut l'attribution de nouvelles ressources aux SCTM. Dans le contexte, le Comité ne voit pas comment le gouvernement peut penser que les nouveaux crédits de 47,3 millions par an sur deux ans peuvent beaucoup profiter aux SCTM.

En outre, en réponse à notre rapport, le MPO s'est dit convaincu que l'examen stratégique des SCTM et la gestion du cycle de vie du matériel (GCVM) de la Garde côtière, actuellement en cours, donneraient suite à la plupart des conclusions et des recommandations du rapport du Comité en ce qui a trait à l'attribution de ressources et aux ressources humaines. Ces deux démarches découlent du besoin de revoir et de moderniser les SCTM, un des principaux programmes de la Garde côtière. La deuxième phase de l'examen stratégique des SCTM a débuté en février 2003 et suit les trois principes suivants :

- La sécurité maritime ne sera pas compromise;

---

<sup>65</sup> Le budget principal des dépenses 2004-2005 proposait d'augmenter le budget des SCTM à 88,4 millions de dollars, surtout à cause d'une hausse de 15 millions dans les dépenses d'immobilisation, probablement pour la mise en œuvre du SIA.

<sup>66</sup> Pêches et Océans Canada, *Rapport sur le rendement pour la période se terminant le 31 mars 2003*; Ottawa, novembre 2003, p. 66.

- Le niveau de service ne sera pas réduit;
- Le programme des SCTM demeurera prioritaire.

Les représentants syndicaux ont témoigné devant le Comité une autre fois à l'automne de 2003 afin de lui présenter leurs observations sur la réponse du gouvernement à son « Rapport sur les SCTM » ainsi qu'une mise à jour sur les situations aux centres des SCTM. D'après le TCA, les centres des SCTM sont encore en sous-effectif important. Le refus d'appliquer la recommandation de porter de 5,5 à 7 le nombre d'agent par poste a comme conséquence, selon le syndicat, que les officiers des SCTM font encore trop d'heures supplémentaires et sont contraints à renoncer à la formation. Le niveau de dotation en personnel technique n'a pas été augmenté. La situation est pire en réalité puisque les techniciens ne sont plus disponibles après les heures de travail. L'équipement essentiel pour répondre aux appels de détresse, régler le trafic maritime ou contrôler les navires n'est pas disponible, parfois pendant plusieurs journées, notamment pendant les longues fins de semaine. Les travaux d'entretien préventif sont quasi-inexistants et la situation se détériore.

### ***Gestion de la flotte***

Le MPO administre une flotte de navires dans le but d'assurer des services comme les aides à la navigation, le déglacage, le volet maritime des opérations de recherche et de sauvetage, la prévention de la pollution marine et l'intervention environnementale, ainsi que des activités concernant les sciences halieutiques, l'hydrographie, l'océanographie et d'autres sciences maritimes. La flotte est en réalité prestataire de services du Ministère, et les coûts d'exploitation des navires et des membres d'équipage sont facturés aux programmes ou aux secteurs d'activité. Les coûts du personnel côtier de la flotte, l'acquisition d'immobilisations et l'entretien des navires sont enregistrés comme un secteur d'activité distinct — gestion de la flotte. La flotte offre également un soutien aux autres ministères et organismes. Elle contribue en outre à affirmer la souveraineté du Canada dans l'Arctique par le biais de ses activités de déglacage.

Au début des années 1990, la Garde côtière canadienne (Transports Canada) et Pêches et Océans avaient les deux plus grandes flottes civiles du Canada. Cependant, à la suite de l'examen des programmes de 1994, le financement des deux flottes a été considérablement réduit. En 1995, la Garde côtière a été fusionnée avec Pêches et Océans, qui est devenu gestionnaire de la plus grande flotte civile du gouvernement du Canada. Cette fusion s'est effectuée en dépit d'un examen indépendant des activités de la flotte du gouvernement

exécuté en 1990 qui recommandait de conserver les deux flottes distinctes, entre autres parce que leur fonctionnement et leur culture d'entreprise étaient différents<sup>67</sup>.

Au 31 mars 2003, la flotte de la Garde côtière canadienne du ministère des Pêches et des Océans comprenait 109 navires opérationnels et 27 hélicoptères, et son personnel navigant comptait quelque 2300 personnes<sup>68</sup>. Le Ministère possède et exploite encore la plus grosse flotte civile et aérienne du gouvernement fédéral.

Depuis la fusion, la flotte a diminué de presque 50 %. Avant, les flottes de la Garde côtière et du MPO totalisaient 198 navires<sup>69</sup>. En 2000, seulement 108 (la « flotte de base ») des 144 navires restants furent ciblés par le MPO pour recevoir un budget de fonctionnement annuel. Le MPO prévoyait désarmer les navires non financés ou mis hors service et, au bout du compte, les vendre. Quarante et un de ces 108 navires sont considérés comme étant de gros navires<sup>70</sup>. Pour l'année 2000, le Ministère a estimé que le coût direct de prestation des services de la flotte était de 281 millions de dollars. Le personnel navigant était composé de 1459 membres d'équipage et de 777 officiers (pour un total de 2236).

La flotte compte actuellement 109 navires en activité. Les 41 gros navires sont des brise-glace, des baliseurs moyens, des navires hauturiers et des cotres intermédiaires (Tableau 2). Les gros navires sont basés en grande partie en Colombie-Britannique, au Québec, en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve-et-Labrador (Tableau 3). Fait étonnant, aucun vaisseau de la Garde côtière n'est basé au Nunavut.

---

<sup>67</sup> Rapport 2000 du vérificateur général du Canada; chapitre 31.

<sup>68</sup> Pêches et Océans Canada, *Rapport sur le rendement pour la période se terminant le 31 mars 2003*; Ottawa, novembre 2003.

<sup>69</sup> Rapport 2000 du vérificateur général du Canada, Chapitre 31, p. 31-9; 198 navires en 1990 et 170 en 1994.

<sup>70</sup> 39 navires ont au moins 30 m de longueur.

**Tableau 2 : Types de navires dans la flotte de la Garde côtière canadienne.**

<b>Gros navires</b>	<b>Petits navires</b>
Nombre : 41	Nombre : 68
Brise-glace fluvial lourd	Navire côtier de recherche et de levée hydrographique
Brise-glace fluvial moyen	Baliseur léger
Brise-glace léger — Grand baliseur	Navire côtier de recherche halieutique
Baliseur moyen — Brise-glace léger	Petit cotre polyvalent renforcé pour les glaces
Baliseur moyen renforcé pour les glaces	Petit cotre polyvalent
Navire hauturier de recherche et de levée hydrographique	Bateau de sauvetage polyvalent
Navire hauturier de recherche halieutique	Bateau de sauvetage polyvalent à long rayon d'action
Navire côtier de recherche et de levée hydrographique	Bateau de sauvetage polyvalent à moyen rayon d'action
Baliseur fluvial spécialisé	Patrouilleur polyvalent côtier
Patrouilleur polyvalent hauturier renforcé pour les glaces	Catamaran de levée et de sondage
Patrouilleur polyvalent hauturier	Multicoque de levée et de sondage
Cote polyvalent intermédiaire (patrouilleur)	Petit navire d'usage général polyvalent
Petits baliseurs (1 sur 9)	Aéroglisser
Multicoque de levée et de sondage (1 sur 2)	

**Tableau 3 : Répartition géographique de la flotte de la Garde côtière canadienne par province ou territoire <sup>71</sup>**

Régions du MPO	Province ou territoire	Nombre de vaisseaux			
		Total		Gros navires	
<i>Pacifique</i>	Colombie-Britannique	24	22 %	8 ou 33 %	20 %
<i>Centre et Arctique</i>	Territoire du Nord-Ouest	3	3 %	Tous	7 %
	Manitoba	1	1 %	Tous	2 %
	Ontario	20	18 %	4 ou 20 %	10 %
<i>Québec</i>	Québec	18	17 %	9 ou 50 %	22 %
<i>Golfe et Maritimes</i>	Nouveau-Brunswick	8	7 %	Aucun	0 %
	Île-du-Prince-Édouard	3	3 %	1 ou 33 %	2 %
	Nouvelle-Écosse	19	17 %	7 ou 37 %	17 %
<i>Terre-Neuve-et-Labrador</i>	Terre-Neuve-et-Labrador	13	12 %	8 ou 62 %	20 %
<i>Toutes les régions</i>		<b>109</b>	<b>100 %</b>	<b>41</b>	<b>100 %</b>

<sup>71</sup> Basée au port d'attache.

La flotte de la Garde côtière canadienne est rongée par la rouille et clairement sous-capitalisée. L'âge moyen des navires est de 20,2 ans (âge médian de 19 ans) alors que celui des gros navires est de 24,8 ans (âge médian de 22 ans). Près de 80 % de la flotte a atteint ou dépassé sa demi-vie et près de 50 % des navires ont devant eux une vie utile de moins de 5 ans. Le tableau est plus sombre pour les gros navires dont les chiffres sont respectivement de 95 % et 39 %. Comme le signale le vérificateur général, le MPO a évalué, en 1999, à 2,2 milliards de dollars le coût de remplacement de tous les gros navires. Ce coût serait de 775 millions uniquement pour les gros navires de plus de 30 ans (1999)<sup>72</sup>. Cinq ans plus tard, cette évaluation donnerait sans aucun doute des résultats plus négatifs.

Par conséquent, le principal défi consiste à remplacer les navires vieillissants. Le Commandant John Adams, commissaire à la Garde côtière canadienne a déclaré au Comité permanent des comptes publics :

Si l'on suppose un taux de renouvellement de seulement 4 % de l'actif, la Garde côtière devrait consacrer annuellement à son infrastructure de 140 à 150 millions de dollars pour les immobilisations, y compris bien sûr pour sa flotte. Notre budget, au cours des dix dernières années, a oscillé entre 30 et 40 millions de dollars. C'est une des raisons pour lesquelles nous avons introduit le concept des services techniques intégrés, qui nous permettra d'instituer la gestion du cycle de vie du matériel afin d'adopter des pratiques modernes de gestion de l'actif et d'aider à définir nos besoins en matière de restructuration du capital<sup>73</sup>.

M. Adams a ajouté que la Garde côtière était arrivée au stade :

... où nous estimons avoir besoin, en chiffres ronds, de 350 à 400 millions de dollars afin de pouvoir remplacer la plupart des navires vraiment anciens de notre flotte par une nouvelle série de navires de haute mer. Puis, si nous obtenons par la suite régulièrement des fonds pour les immobilisations, nous pourrions renouveler et rajeunir notre flotte<sup>74</sup>.

M. Charles Gadula, directeur général, Direction de la flotte, Services de la marine, ministère des Pêches et des Océans a réaffirmé cette évaluation lorsqu'il a comparu, au printemps de 2003, devant le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense :

---

<sup>72</sup> Rapport 2000 du vérificateur général du Canada de 2000, Chapitre 31, p. 31-10.

<sup>73</sup> John Adams, Chambre des communes, Comité permanent des comptes publics, *Témoignages*, 23 octobre 2001. Ce qui suppose une valeur des immobilisations de 3,6 milliards de dollars. Le commandant Adams est également cité dans le rapport du Comité permanent des comptes publics qui a examiné le chapitre 31 du rapport de décembre 2000 du vérificateur général du Canada.

<sup>74</sup> *Ibid.*

La majorité des bateaux ont dépassé leur mi-vie utile. Certains ont presque fini leur vie utile. Un examen de la flotte a révélé que les besoins d'investissement entraînés par le remplacement des navires qui ont atteint la fin de leur vie utile seront de quelque 350 millions de dollars.

Toutefois, permettez-moi de préciser que nombre de navires pourront être soumis à un programme de prolongement de vie. Il est évident que le temps est venu, au cours des cinq à dix prochaines années, de réinvestir dans certains des principaux navires de la flotte civile du gouvernement du Canada.

Dans le dernier budget, nous avons obtenu 47 millions de dollars pour deux ans, soit 47 millions de dollars chaque année pendant deux ans. Ces crédits servent aux restaurations et aux réparations essentielles permettant à la flotte de retrouver un niveau fonctionnel. Par ailleurs, nous continuerons de travailler en vue de déterminer les besoins quant au remplacement des navires<sup>75</sup>.

## Il a ajouté qu'un programme de remplacement des navires

... serait comme celui qui existait [la Garde côtière] au milieu des années 1980, le PPSR<sup>76</sup>. À ce moment-là, nous avons construit la dernière série des 1200 et des 1100. Le programme a été étalé sur une période de cinq ans... Pour ce qui est de la capacité en haute mer, il est intéressant de signaler que la capacité canadienne en brise-glace se trouve au sein de la Garde côtière. Il n'y a pas de brise-glace dans la marine. Ainsi, s'agissant d'instaurer une présence visible de la Garde côtière à l'extrémité de l'Arctique ou dans les eaux gelées de la côte Est, c'est sur la Garde côtière que l'on doit compter. Si l'on souhaitait donc entreprendre ce programme de cinq ans, les navires en question seraient semblables aux gros brise-glace, ou aux 1200; les brise-glace de taille moyenne pourraient se comparer au 1100; il y aurait aussi ceux de la classe 1000, qui ont la capacité de briser les glaces mais qui seraient utilisés dans la région des Grands Lacs, du fleuve Saint-Laurent, etc.<sup>77</sup>

Comme M. Gadula l'a mentionné, la Garde côtière devait recevoir 47,3 millions par an pendant deux ans soit 94,6 millions dans le budget de février 2003. Le Comité constate que cette somme est bien inférieure à ce qui est requis pour le renouvellement de la flotte — en particulier si on le compare avec les 140 à 150 millions par an servant au seul entretien des immobilisations — et de loin inférieure à l'énorme somme requise pour renouveler la flotte. La modernisation de la Garde côtière fait néanmoins partie des nouvelles mesures stratégiques du ministre des Pêches et des Océans, et constitue donc une priorité. L'argent frais

---

<sup>75</sup> Charles Gadula, Délibérations du Comité sénatorial permanent de la Sécurité nationale et de la défense, Fascicule n° 14 — *Témoignages*, 7 avril 2003. M. Gadula est également cité dans le Rapport du Comité du Sénat, *Les plus longues frontières mal défendues au monde*, octobre 2003, p. 15.

<sup>76</sup> Programmes de projets spéciaux de relance.

<sup>77</sup> Charles Gadula, Comité permanent des comptes publics, *Témoignages*, 23 octobre 2001.

promis sera investi dans la recapitalisation de la flotte de la Garde côtière et de son infrastructure côtière. Le MPO déterminera les moyens de résoudre les problèmes du vieillissement de la flotte et présentera un plan d'affaires pour la recapitalisation de la flotte comprenant une série de projets majeurs de radoub et de prolongement de la vie utile des navires et la construction de nouveaux navires<sup>78</sup>.

La réalité des dernières années contraste tristement avec ces souhaits. En 2002-2003, les dépenses totales réelles en capital de la gestion de la flotte<sup>79</sup> se chiffraient à 39,5 millions, soit presque 40 % de moins que la somme prévue initialement (64,3 millions) et 14 millions de moins que les autorisations totales disponibles (Tableau 4).<sup>80</sup> Des autorisations de financement utilisées pour les dépenses d'investissements, 14,8 millions de dollars ont été dépensés sur un projet d'intégrité du Programme Recherche et Sauvetage (R et S). Ce montant n'avait pas été prévu à l'origine. Par conséquent, la Garde côtière a dépensé moins de 25 millions en 2002-2003 pour la remise en état des navires, le prolongement de leur durée de vie, ainsi que leur remplacement et leur modernisation. Durant le même exercice, les dépenses totales de fonctionnement (Gestion de la flotte) ont dépassé de 21,3 millions les prévisions.

Ces pratiques semblent monnaie courante au MPO. Depuis 1996, les dépenses d'immobilisation pour la Gestion de la flotte ont été inférieures de 45 % en moyenne aux dépenses prévues. Au cours de la même période, les dépenses de fonctionnement ont constamment dépassé les prévisions. Ce phénomène n'existait pas quand les activités de la Garde côtière étaient enregistrées au MPO sous un seul poste budgétaire ou quand la Garde côtière relevait de Transport Canada (Tableau 4).

---

<sup>78</sup> Pêches et Océans Canada, *Rapport sur le rendement pour la période se terminant le 31 mars 2003*; Ottawa, novembre 2003.

<sup>79</sup> La Gestion de la flotte comprend l'acquisition, l'entretien et l'ordonnancement des flottes navales et aériennes du Ministère à l'appui des secteurs de programme du MPO.

<sup>80</sup> Pêches et Océans Canada, *Rapport sur le rendement pour la période se terminant le 31 mars 2003*; Ottawa, novembre 2003; tableaux 2 et 9, et Comptes publics du Canada (2002-2003), section 8, Pêches et Océans; et Pêches et Océans, *Rapport sur les plans et les priorités 2003-2004*, Ottawa, février 2003.

**Tableau 4 : Tendence des dépenses en capital de la flotte de la Garde côtière canadienne depuis sa fusion avec le MPO**

Année financière	Activité ou secteur d'activité	Dépenses en capital (million \$)		
		Prévues	Autorisées	Réelles
<b>2005-2006</b>	Gestion de la flotte	82,7		
<b>2004-2005</b>	Gestion de la flotte	105,6		
<b>2004-2005</b>	Gestion de la flotte <sup>81</sup>		82,0	
<b>2003-2004</b>	Gestion de la flotte	100,8	93,1	
<b>2002-2003</b>	Gestion de la flotte	64,3	53,5	39,5
<b>2001-2002</b>	Gestion de la flotte	68,3	65,7	28,5
<b>2000-2001</b>	Gestion de la flotte	101,2	88,4	36,4
<b>1999-2000</b>	Gestion de la flotte	68,2	68,2	39,3
<b>1998-1999</b>	Gestion de la flotte	66,4	66,4	48,8
<b>1997-1998</b>	Gestion de la flotte	58,8	62,4	28,6
<b>1996-1997</b>	Gestion de la flotte <sup>82</sup>	60,9		41,6
<b>1996-1997</b>	Garde côtière au MPO <sup>83</sup>		69,9	62,7
<b>1995-1996</b>	Garde côtière au MPO		90,6	81,1
<b>1994-1995</b>	Garde côtière à Transport Canada <sup>84</sup>		108,1	108,1
	MPO, Politique intégrée et soutien de programme <sup>85</sup>		77,2	75,9

<sup>81</sup> Budget principal des dépenses 2004-2005, p. 9-5.

<sup>82</sup> Nouvelle structure au MPO. En 1996-1997, les dépenses ont été déclarées dans le Rapport ministériel sur le rendement par activités ministérielles (ancienne structure) et par secteur d'activité.

<sup>83</sup> Ancienne structure. Ce poste budgétaire comprend toutes les dépenses en capital de la Garde côtière et, par conséquent, englobent d'autres dépenses que l'acquisition, l'entretien et l'ordonnancement de la flotte.

<sup>84</sup> La dernière année avant la fusion. La Garde côtière était sous la responsabilité de Transport Canada. Ce poste budgétaire comprend toutes les dépenses en capital de la Garde côtière.

<sup>85</sup> Cette activité du MPO comprend la gestion des immobilisations et, par conséquent, engloberait les dépenses en capital de la flotte du Ministère avant la fusion.

En 2003-2004, le MPO a prévu des immobilisations de 100,8 millions pour la flotte, soit 47,3 millions de plus que ce qui avait été prévu en 2002-2003<sup>86</sup>. Ce montant correspond à l'investissement annoncé pour la Garde côtière dans le budget de février 2003. Les dépenses prévues à cet égard pour 2004-2005 et 2005-2006 sont également supérieures à celles des dernières années<sup>87</sup> (Tableau 5). Le Comité constate une fois de plus que cette planification à long terme d'investissements supplémentaires, certes bienvenus, est encore en deçà des sommes requises pour le renouvellement de la flotte. En outre, la sous-capitalisation chronique de la flotte de la Garde côtière amplifie le problème de son vieillissement, et chaque année perdue augmente en fin de compte l'injection de capital qui sera nécessaire pour le renouvellement de la flotte.

La Garde côtière d'aujourd'hui est le résultat de son transfert, en 1995, de Transports Canada à Pêches et Océans Canada. Les représentants de l'Union canadienne des employés des transports estiment que l'économie prévue de 55 millions par an réalisée par les navires polyvalents à la suite de la fusion ne s'est pas matérialisée puisque la plupart des navires étaient spécialisés. Par conséquent, d'après les représentants syndicaux, la justification invoquée pour la fusion était et continue d'être sans fondement et a eu de graves conséquences sur le moral et la capacité des employés de la Garde côtière.

M. John Fox, président de la section 80809 de l'Union canadienne des employés du transport nous a dit avoir constaté, à l'analyse de la prestation prévue de la flotte dans les Maritimes en 2003-2004, que le nombre de cycles opérationnels y était réduit de 28 à 9 pour les navires, soit une réduction de la présence sur l'eau des deux tiers<sup>88</sup>.

Dans le cadre de l'étude de la Garde côtière canadienne, le Comité s'est rendu en Europe afin de rencontrer des représentants de diverses gardes côtières et des parlementaires de la Norvège, du Royaume Uni et de l'Islande et d'apprendre les différents moyens d'organiser les activités d'une garde côtière. Les activités, la taille et la nature de la flotte des gardes côtières des pays visités sont très différentes de celles de la Garde côtière canadienne, mais nous pouvons en tirer des leçons de gestion. L'une d'elles est la possibilité de louer certains navires de la flotte de la Garde côtière. Depuis sa création en 1977, la Garde

---

<sup>86</sup> Pêches et Océans Canada, *Budget des dépenses 2003-2004, Rapport sur les plans et les priorités*, Ottawa, mars 2004. Un montant de 42,3 millions de dollars était annoncé dans le Budget supplémentaire des dépenses de septembre 2003 pour la remise à neuf des immobilisations de la Garde côtière grâce à l'achat de machines et de matériel.

<sup>87</sup> L'apport de 42,3 millions de dollars sur la somme de 94,3 millions de dollars pour une période de deux ans en vue du renouvellement de la flotte a sans doute été autorisé par le Budget supplémentaire des dépenses (A) 2003-2004. Cette somme a porté à 93,1 millions de dollars le total autorisé au titre des dépenses d'investissement pour la gestion de la flotte en 2003-2004. Le budget principal des dépenses 2004-2005 prévoit la somme de 82 millions de dollars en dépenses d'investissement pour la gestion de la flotte.

<sup>88</sup> *Ibid.*

côtière norvégienne a constaté que la location permettait une plus grande souplesse d'intervention à diverses tâches qui lui sont assignées. Compte tenu du succès remporté par les navires loués, elle s'est intéressée aux contrats de longue durée avec des sociétés privées utilisant de nouveaux bateaux construits selon ses spécifications. En 1994, le ministère de la Défense, responsable de la Garde Côtière, a approuvé des contrats décennaux pour des navires loués. L'équipage composé de militaires et de civils est sous le commandement d'un militaire : 8 des 24 navires (flottes du nord et du sud) sont loués. La Garde côtière norvégienne loue également des avions. La Royal Navy britannique a créé une nouvelle classe (« River Class ») de navires pour la protection des pêches, afin de remplacer les 5 navires de la classe « Island » actuelle; 3 des nouveaux navires seront construits et loués à la Royal Navy pour une période initiale de cinq ans, après quoi la Navy aura l'option de les louer à nouveau ou de les rendre au constructeur. Cet arrangement dotera la Royal Navy d'une force moderne, efficace et rentable pour patrouiller les eaux côtières britanniques.

Selon le commissaire Adams, le MPO étudie cette solution au moment où le Ministère va de l'avant avec sa demande de financement supplémentaire. La principale question pour le MPO est de savoir si la location est la solution la plus rentable<sup>89</sup>. Interrogés sur la possibilité de louer des navires pour exécuter les diverses activités de la Garde côtière, les représentants syndicaux ont affirmé qu'il ne voyait pas de problème à ce que les navires soient loués dans la mesure où l'équipage sera le personnel de la Garde côtière. On souhaite également que les navires loués soient construits au Canada.

### **Une Garde côtière canadienne autonome munie d'un mandat élargi**

Ce rapport et notre rapport précédent sur les Services de communications et trafic maritimes ont mis en évidence une série de problèmes qui affectent la Garde côtière canadienne. Ils ont également attiré l'attention sur son incapacité à relever les défis auxquels elle fait face aujourd'hui et auxquels elle sera confrontée dans un avenir prévisible. Dans le rapport précédent, le Comité proposait des solutions aux problèmes graves au sein des services de communications et de trafic maritimes : la situation n'a guère changé depuis. Le Comité est donc arrivé à la conclusion que les problèmes de la Garde côtière ne peuvent être résolus par des adaptations mineures à l'organisation. Ce serait un cataplasme sur une jambe de bois, traiter les symptômes sans remonter à la racine des problèmes.

Le premier problème, c'est que le ministère des Pêches et des Océans n'a jamais réussi à vraiment intégrer la Garde côtière à ses opérations. Au mieux, celle-ci peut être vue comme un partenaire mineur au sein du MPO. En réalité, elle est devenue encore moins que ça, elle a virtuellement disparu dans la structure du Ministère, devenant un simple prestataire des services du Ministère. Le SMA aux

---

<sup>89</sup> John Adams, *Témoignages*, 25 septembre 2003.

Services maritimes et Commissaire de la Garde côtière n'est qu'un parmi six sous-ministres adjoints et un sous-ministre associé. Le rapport sur les plans et les priorités et le rapport sur le rendement du MPO ne mentionnent guère la Garde côtière. Dans les présentations du Ministre au Comité durant notre examen des prévisions ministérielles en mai 2003, les actions visant la Garde côtière représentaient la part congrue des priorités du Ministère. Pourtant, les effectifs, les actifs et les responsabilités de la Garde côtière sont comparables à ceux des autres entités du MPO. Les responsabilités de la Garde côtière comptent pour 30 % du budget du MPO. Il est évident que le mandat, la culture et la philosophie de ces deux organismes sont différents et **que leur fusion a été catastrophique pour la Garde côtière.**

Il est décevant mais non surprenant que la Garde côtière ait été reléguée à un rôle secondaire au sein d'un Ministère dont le principal objectif est la gestion des pêches, en particulier de la pêche commerciale. Nous sommes d'avis que la Garde côtière a un rôle à jouer qui est tout au moins aussi important que celui du ministère des Pêches et des Océans, mais il est irréaliste de s'attendre à ce qu'elle puisse jouer pleinement ce rôle dans son état actuel au sein du MPO.

Le deuxième problème qui découle en partie du premier, est évident à l'examen du tableau 4 à la page 43, qui indique clairement que les dépenses prévues et autorisées sont toujours supérieures aux dépenses réelles. Cela révèle que le MPO a toujours privé la Garde côtière d'un financement adéquat<sup>90</sup>. La flotte rouille. L'organisme est en sous effectif. Les officiers sont surmenés, stressés et démoralisés. La Garde côtière a besoin de ressources humaines et physiques, de navires, de main d'œuvre et de technologie moderne pour faire son travail. La probabilité qu'elle obtiendra ces ressources au sein du MPO, qui a ses propres pressions financières et des priorités différentes est, à notre avis, infime.

Le troisième problème, c'est que le mandat de la Garde côtière ne tient pas compte du rôle que nous estimons qu'elle devrait jouer. Malgré son nom, la Garde côtière ne garde pas nos côtes, du moins pas au sens strict

Le Comité est par conséquent arrivé à la conclusion que la Garde côtière canadienne devrait être un organisme fédéral indépendant qui rendrait compte directement au Ministre responsable.

---

<sup>90</sup> Les Comptes publics du Canada révèlent pour le MPO des tendances lourdes depuis l'absorption de la Garde côtière en 1996. Depuis 7 ans, les dépenses en immobilisations autorisées pour la Gestion de la flotte ont été de 67,4 millions, dont seulement 36,8 millions en moyenne, soit 55 % ont été utilisés. Pendant ce temps, les dépenses d'exploitation du même secteur sont toujours supérieures aux sommes autorisées. Durant les 6 derniers cycles budgétaires complets, à l'exception de la Gestion de la flotte, les 4 secteurs sous la responsabilité du Commissaire de la Garde côtière ont vu leurs dépenses d'exploitation réduites d'un total de 200 millions de dollars et leur dépenses d'immobilisation, de 61 millions.

Deuxièmement, le Comité pense qu'en plus de ses responsabilités traditionnelles, le mandat de la Garde côtière devrait être élargi à la sécurité de nos côtes. En d'autres mots, la Garde côtière devrait être responsable de la garde réelle des côtes et en ce sens elle jouerait un rôle officiel dans la sécurité nationale. Ce nouveau mandat de sécurité s'appliquerait aux côtes Est et Ouest, à l'Arctique, aux Grands Lacs et à la voie maritime du Saint-Laurent. Qui plus est, le Comité a conclu que la Garde côtière devrait conserver et parfois élargir ses responsabilités traditionnelles en ce qui a trait à la sécurité maritime, la facilitation du commerce maritime et la mise en valeur des océans, la protection des ressources halieutiques et la protection et l'intervention environnementales. Par exemple, il conviendrait d'élargir le rôle de la Garde côtière pour les interventions environnementales afin d'en faire le principal organisme fédéral en la matière. Ce rôle serait compatible avec l'idée selon laquelle la Garde côtière canadienne devrait détenir l'autorité nécessaire pour assurer la sauvegarde, la sécurité et l'intégrité environnementale des côtes du Canada. Dans ce mandat élargi, le Comité voit une certaine complémentarité avec le mandat des Forces armées du Canada et estime que la coordination serait du ressort des ministres concernés.

Troisièmement, la Garde côtière devrait disposer d'un financement adéquat et d'un budget indépendant. Ainsi, les axes redditionnels seraient plus clairs et il serait impossible que les programmes de la Garde côtière soient laissés pour compte à cause des priorités d'un autre organisme. Le Comité s'attend que, dans une transition vers un organisme indépendant, tout le financement actuellement alloué à la Garde côtière dans le budget du MPO continuerait de parvenir à une Garde côtière indépendante. En outre, celle-ci devrait disposer de nouveaux crédits pour accroître son rôle en matière de sécurité et investir substantiellement dans la recapitalisation de la flotte.

La première chose à faire pour la sécurité côtière, c'est repérer les activités maritimes. Compte tenu de ses responsabilités actuelles, la Garde côtière canadienne est l'organisme qui, en toute logique, doit offrir une surveillance complète des eaux canadiennes. Le Comité estime qu'elle doit être dotée de la technologie appropriée, comme l'élément basé à terre du Système d'identification automatique et des appareils radar haute fréquence à ondes de surface, qui sont des systèmes complémentaires. En outre, pour certaines tâches de surveillance, la technologie satellitaire et des appareils aériens sans pilote pourraient être rentables et méritent considération.

La deuxième chose à faire, c'est transformer les données brutes en renseignements valables pour détecter des menaces potentielles à la sécurité, aux ressources et à l'environnement des Canadiens. Il faut surtout les ressources humaines suffisantes et appropriées, l'autorisation d'échanger des renseignements de sécurité avec d'autres organismes et la possibilité d'utiliser pour cela des moyens de communication protégés.

En dernier lieu, la Garde côtière devrait avoir le pouvoir et les moyens d'intervenir énergiquement dans des situations où il y a tout lieu de croire que les intérêts du Canada sont menacés, soit pour vérifier l'absence de menace soit pour neutraliser une menace. À titre de corps policier du Canada sur les eaux, la Garde côtière devrait être autorisée à agir au nom d'autres organismes au besoin : le ministère des Pêches et des Océans, Environnement Canada, le ministère de la Justice, Transport Canada, l'Agence des services frontaliers du Canada, l'Agence du revenu du Canada, et Citoyenneté et Immigration Canada.

Afin de pouvoir jouer ce rôle policier, la Garde côtière a besoin de moyens solides pour intervenir lorsque cette intervention est justifiée. Une solution serait de transformer la Garde côtière en une direction générale de l'Armée canadienne, comme la Garde côtière norvégienne, qui est une direction générale de la Marine royale norvégienne. Le Comité reconnaît que cela serait difficile compte tenu du long passé de la Garde côtière canadienne comme organisme civil. En outre, étant donné le délabrement de l'Armée canadienne, il n'est pas du tout certain que la Garde côtière s'y trouverait en meilleure posture comme direction générale qu'au MPO.

L'autre option serait de maintenir la Garde côtière comme organisme civil mais de pourvoir ses officiers et si possible ses navires d'armements suffisants pour accomplir sa tâche. L'Islande a adopté cette voie. La Garde côtière islandaise est un organisme civil qui fait rapport au ministre de la Justice. Cependant, ses trois cotres sont équipés de canons de 40 mm. Les membres des syndicats de la Garde côtière ont déclaré que des armes légères étaient largement suffisantes. Même si la Garde côtière demeure un organisme civil, le Comité estime que le commissaire devrait avoir une expérience militaire, maritime ou comparable.

Le Comité est convaincu que ce changement est justifié pour les raisons suivantes. Les coûts élevés de l'absence de protection de nos côtes peuvent ne pas être clairement évidents parce qu'ils sont très disparates. Mentionnons les victimes du trafic illégal de drogues et d'armes, l'afflux d'immigrants illégaux, les dégâts causés à l'environnement, la pêche illégale, les pertes économiques résultant des préoccupations sécuritaires des États-Unis, même les menaces à la souveraineté du Canada.

La menace terroriste est réelle et le manque de sécurité sur nos côtes met en péril nos intérêts nationaux. Ce n'est pas seulement la sécurité du Canada qui est compromise mais aussi celle de nos voisins du Sud. Les Américains, comme on peut le comprendre, se sentent vulnérables aux attentats et cette vulnérabilité est aggravée par les circonstances qu'ils ne contrôlent pas directement. Bon nombre d'Américains estiment que le Canada n'adopte pas une position suffisamment ferme sur les questions de sécurité. La question n'est pas de savoir si cela est vrai. L'économie du Canada est étroitement liée à celle des États-Unis, qui est de loin notre principal partenaire commercial. Notre économie dépend du

libre mouvement des biens et des personnes au-delà de la frontière américaine. Environ 1,7 milliard de dollars canadiens de produits sont échangés entre nos deux pays chaque jour. Si le Canada ne sécurise pas sa frontière, « la plus longue frontière mal défendue au monde » se fermera de plus en plus, et ce, au détriment de notre économie.

Le Canada a le devoir de protéger non seulement ses propres citoyens mais également les citoyens des États-Unis. Il a également l'obligation morale et économique de protéger son environnement, ses ressources et sa souveraineté.

Par conséquent, le Comité permanent des pêches et des océans recommande :

#### **RECOMMANDATION 9**

**Qu'une Garde côtière canadienne renouvelée soit constituée en agence civile indépendante.**

Le Comité recommande :

#### **RECOMMANDATION 10**

**Que l'Agence de la Garde Côtière relève du ministre des Transports compte tenu notamment des deux raisons suivantes :**

- **Le ministre des Transports a déjà le rôle prépondérant en terme de sécurité maritime;**
- **Le ministre des Transports est responsable du trafic maritime en général, et qu'une partie majeure des responsabilités de la Garde Côtière vise la sécurité du trafic maritime.**

Le Comité recommande :

#### **RECOMMANDATION 11**

**Que la Garde côtière canadienne soit régie par une nouvelle loi sur la Garde côtière canadienne précisant ses attributions, dont :**

- **Recherche et sauvetage;**

- **Intervention d'urgence en environnement;**
- **Rôle prépondérant en ce qui concerne l'application de la loi parmi les ministères fédéraux mandatés en matière de prévention de la pollution marine;**
- **Mandat officiel en sécurité nationale, relativement aux côtes du Canada, y compris sur les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent;**
- **Affirmation de la souveraineté canadienne;**
- **Facilitation d'un commerce maritime sûr et efficient;**
- **Sécurité des embarcations de plaisance.**

Le Comité recommande :

#### **RECOMMANDATION 12**

**Que le gouvernement fédéral effectue une évaluation de l'utilité et de la rentabilité des nouvelles technologies, dont les satellites et les appareils aériens sans pilote pour la surveillance des côtes et la sécurité maritime.**

Le Comité recommande :

#### **RECOMMANDATION 13**

**Que la Garde côtière canadienne reçoive un financement complet pour ses opérations, suffisant pour ses attributions actuelles, son nouveau mandat et les responsabilités additionnelles recommandées dans ce rapport.**

Le Comité recommande :

#### **RECOMMANDATION 14**

**Que le gouvernement fédéral s'engage immédiatement à verser à la Garde côtière canadienne des fonds d'immobilisation pour renouveler la flotte, mettre à niveau et moderniser l'infrastructure côtière et mettre en œuvre les nouvelles technologies;**

**Pour des raisons de souplesse et de rentabilité, que le gouvernement fédéral envisage l'option de louer des navires construits ou modifiés à ses fins pour renouveler la flotte, à condition que ces navires soient construits ou modifiés au Canada et utilisés par des équipages de la Garde côtière.**

Le Comité recommande :

#### **RECOMMANDATION 15**

**Que la Garde côtière canadienne reçoive le pouvoir exprès d'agir au nom d'autres organismes : Pêches et Océans Canada, Environnement Canada, Transports Canada, l'Agence des services frontaliers, l'Agence du revenu du Canada, et Citoyenneté et Immigration Canada, dans les situations où il y a motif raisonnable de croire que la loi canadienne est enfreinte.**

Le Comité recommande :

#### **RECOMMANDATION 16**

**Qu'un nombre restreint d'officiers de la Garde côtière canadienne soient désignés comme agents de la paix, avec pouvoir d'exercer des tâches policières. Ces officiers devraient recevoir une formation en conséquence et être payés conformément à leurs nouvelles responsabilités.**

Le Comité recommande :

#### **RECOMMANDATION 17**

**Qu'au besoin, les officiers de la Garde côtière soient autorisés à porter des armes légères dans l'exercice de leurs fonctions.**

Le Comité recommande :

#### **RECOMMANDATION 18**

**Que plusieurs navires de la Garde côtière soient équipés d'un armement de pont adéquat.**



# **LISTE DES RECOMMANDATIONS**

---

## **RECOMMANDATION 1**

**Que le gouvernement du Canada continue d'appuyer la Garde côtière auxiliaire canadienne, par l'entremise de la Garde côtière canadienne, et**

**que le financement de la Garde auxiliaire soit augmenté, à tout le moins pour couvrir les coûts des primes d'assurance en hausse.**

## **RECOMMANDATION 2**

**Que le gouvernement du Canada assure au Bureau de la sécurité nautique de la Garde côtière canadienne un financement stable et durable, fondé sur des crédits votés, et suffisant pour lui permettre de s'acquitter de ses responsabilités.**

## **RECOMMANDATION 3**

**Que le gouvernement du Canada déclare que la Garde côtière canadienne est l'organisme fédéral prépondérant chargé de faire appliquer la loi parmi les ministères fédéraux mandatés en matière de prévention de la pollution marine.**

## **RECOMMANDATION 4**

**Que la Garde côtière canadienne obtienne les ressources et les pouvoirs dont elle a besoin pour effectuer la surveillance et recueillir les preuves requises pour être en mesure de poursuivre les contrevenants aux lois canadiennes de lutte contre la pollution marine, de manière à dissuader les contrevenants potentiels.**

## **RECOMMANDATION 5**

**Que le Procureur général du Canada instruisse les procureurs fédéraux affectés à des affaires de pollution marine afin qu'ils portent à l'attention de la cour, avant que la sentence ne soit prononcée, les coûts occasionnés au contribuable canadien par l'enquête et la poursuite.**

#### **RECOMMANDATION 6**

**Que le gouverneur en conseil expédie en priorité la réforme réglementaire en vertu de la nouvelle *Loi sur la marine marchande de 2001* afin que celle-ci puisse entrer en vigueur dans les plus brefs délais.**

#### **RECOMMANDATION 7**

**Que dans l'éventualité que la Garde Côtière et le MPO n'aient pas répondu aux propositions de la marine marchande quant à une entente à long terme afin de supprimer les droits de services maritimes et de déglacage le plus tôt possible et de travailler en collaboration pour optimiser les services et ajuster les structures de coûts, qu'elles aient la courtoisie de le faire dans les 60 jours après le dépôt de ce rapport; et**

**Que le Comité examine les propositions et la réponse de la Garde Côtière et du MPO.**

#### **RECOMMANDATION 8**

**Qu'avant qu'une décision soit prise à l'effet qu'un phare ne perde son gardien, la population et les intervenants touchés soient consultés et que toute recommandation subséquente soit référée au Comité parlementaire pertinent pour examen.**

#### **RECOMMANDATION 9**

**Qu'une Garde côtière canadienne renouvelée soit constituée en agence civile indépendante.**

#### **RECOMMANDATION 10**

**Que l'Agence de la Garde Côtière relève du ministre des Transports compte tenu notamment des deux raisons suivantes :**

- Le ministre des Transports a déjà le rôle prépondérant en terme de sécurité maritime;**
- Le ministre des Transports est responsable du trafic maritime en général, et qu'une partie majeure des**

**responsabilités de la Garde Côtière vise la sécurité du trafic maritime.**

#### **RECOMMANDATION 11**

**Que la Garde côtière canadienne soit régie par une nouvelle loi sur la Garde côtière canadienne précisant ses attributions, dont :**

- Recherche et sauvetage;**
- Intervention d'urgence en environnement;**
- Rôle prépondérant en ce qui concerne l'application de la loi parmi les ministères fédéraux mandatés en matière de prévention de la pollution marine;**
- Mandat officiel en sécurité nationale, relativement aux côtes du Canada, y compris sur les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent;**
- Affirmation de la souveraineté canadienne;**
- Facilitation d'un commerce maritime sûr et efficient;**
- Sécurité des embarcations de plaisance.**

#### **RECOMMANDATION 12**

**Que le gouvernement fédéral effectue une évaluation de l'utilité et de la rentabilité des nouvelles technologies, dont les satellites et les appareils aériens sans pilote pour la surveillance des côtes et la sécurité maritime.**

#### **RECOMMANDATION 13**

**Que la Garde côtière canadienne reçoive un financement complet pour ses opérations, suffisant pour ses attributions actuelles, son nouveau mandat et les responsabilités additionnelles recommandées dans ce rapport.**

#### **RECOMMANDATION 14**

**Que le gouvernement fédéral s'engage immédiatement à verser à la Garde côtière canadienne des fonds d'immobilisation pour renouveler la flotte, mettre à niveau et moderniser l'infrastructure côtière et mettre en œuvre les nouvelles technologies;**

**Pour des raisons de souplesse et de rentabilité, que le gouvernement fédéral envisage l'option de louer des navires construits ou modifiés à ses fins pour renouveler la flotte, à condition que ces navires soient construits ou modifiés au Canada et utilisés par des équipages de la Garde côtière.**

#### **RECOMMANDATION 15**

**Que la Garde côtière canadienne reçoive le pouvoir exprès d'agir au nom d'autres organismes : Pêches et Océans Canada, Environnement Canada, Transports Canada, l'Agence des services frontaliers, l'Agence du revenu du Canada, et Citoyenneté et Immigration Canada, dans les situations où il y a motif raisonnable de croire que la loi canadienne est enfreinte.**

#### **RECOMMANDATION 16**

**Qu'un nombre restreint d'officiers de la Garde côtière canadienne soient désignés comme agents de la paix, avec pouvoir d'exercer des tâches policières. Ces officiers devraient recevoir une formation en conséquence et être payés conformément à leurs nouvelles responsabilités.**

#### **RECOMMANDATION 17**

**Qu'au besoin, les officiers de la Garde côtière soient autorisés à porter des armes légères dans l'exercice de leurs fonctions.**

#### **RECOMMANDATION 18**

**Que plusieurs navires de la Garde côtière soient équipés d'un armement de pont adéquat.**

## ANNEXE A LISTE DES TÉMOINS

Organismes et particuliers	Date	Réunion
<b>Ministère des Pêches et des Océans</b>	12/06/2003	48
John Adams, commissaire, Garde côtière canadienne		
Larry Murray, sous-ministre		
<b>Bureau du vérificateur général du Canada</b>	25/09/2003	49
Kevin Potter, directeur, Direction des opérations de vérifications		
Bill Rafuse, directeur principal		
Ron Thompson, vérificateur général adjoint		
<b>Ministère des Pêches et des Océans</b>		
John Adams, commissaire, Garde côtière canadienne		
<b>Association des armateurs canadiens</b>	07/10/2003	52
Don Morrison, président		
<b>Chambre de commerce maritime</b>		
Raymond Johnston, président		
<b>Fédération maritime du Canada</b>		
Ivan Lantz, directeur, Opérations maritimes		
<b>Société de développement économique du Saint-Laurent</b>		
Marc Gagnon, directeur exécutif		
<b>TCA-Canada</b>	09/10/2003	53
Martin Grégoire, président, Section locale 2182		
<b>Union canadienne des employés des transports</b>		
John Fox, président, Section locale 80809		
Michael Wing, président national		
<b>La Garde côtière auxiliaire canadienne</b>	21/10/2003	54
Harry Strong, directeur général		
<b>Sénat</b>		
Pat Carney, sénatrice		



## **ANNEXE B LISTE DES MÉMOIRES**

---

Association canadienne du yachting

Association des armateurs canadiens

Chambre de commerce maritime

Fédération maritime du Canada

Société de développement économique du Saint-Laurent



# DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer dans les 150 jours une réponse globale à son rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux pertinents (*réunions n<sup>os</sup> 2, 3, 4, 5, 8 et 9*) est déposé.

Respectueusement soumis,

*Le président*

Tom Wappel, député

*Nota* : Les réunions 48, 49, 52, 53 et 54 de la 2<sup>e</sup> session de la 37<sup>e</sup> législature traitent également de cette étude.



# PROCÈS-VERBAL

Le mardi 30 mars 2004  
(Séance n° 9)

Le Comité permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui à huis clos à 11 h 06, dans la pièce 705 de l'édifice de La Promenade, sous la présidence de Tom Wappel, (*président*).

*Membres du Comité présents* : Andy Burton, Rodger Cuzner, Loyola Hearn, Bill Matthews, L'hon. Shawn Murphy, Carmen Provenzano, Jean-Yves Roy, Gary Schellenberger, Paul Steckle, Peter Stoffer, Tom Wappel et Bob Wood.

*Aussi présents* : *Bibliothèque du Parlement* : François Côté, analyste; Alan Nixon, analyste principal.

*Témoins* : *Ministère des Pêches et des Océans* : Sharon Ashley, directrice générale, Coordination des politiques et liaison; Yves Bastien, commissaire du développement de l'aquaculture; Jean-Claude Bouchard, sous-ministre délégué; George Da Pont, sous-ministre adjoint, Ressources humaines et services intégrés; Sue Kirby, sous-ministre adjointe, Océans; Wendy Watson-Wright, sous-ministre adjointe, Sciences; David Bevan, sous-ministre adjoint intérimaire, Gestion des pêches.

Conformément à l'article 81(4) du Règlement, le Comité reprend l'étude du Budget principal des dépenses 2004-2005 : crédits 1, 5 et 10 sous la rubrique PÊCHES ET OCÉANS.

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité reprend son étude approfondie sur la Garde côtière canadienne.

À 12 h 06, la séance est suspendue.

À 12 h 09, le Comité commence à siéger à huis clos.

Le Comité reprend l'examen d'une ébauche de rapport.

Il est convenu, — Que l'ébauche de rapport soit adoptée telle qu'elle a été modifiée, à condition que M. Roy approuve la version finale en français avant le dépôt du rapport.

Il est convenu, — Que le président, le greffier et les attachés de recherche soient autorisés à apporter au rapport des modifications jugées nécessaires au plan grammatical ou stylistique, sans en altérer le fond.

Il est convenu, — Que le président présente le rapport à la Chambre.

Il est convenu, — Que, conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au rapport

Il est convenu, — Que, le rapport soit adopté par consentement unanime.

À 12 h 28, la séance est suspendue.

À 12 h 29, la séance reprend.

Conformément à l'article 81(4) du Règlement, le Comité reprend l'étude du Budget principal des dépenses 2004-2005 : crédits 1, 5 et 10 sous la rubrique PÊCHES ET OCÉANS.

À 13 h 04, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

La greffière de Comité

Angela Crandall