



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

## Comité permanent de la défense nationale

---

NDDN • NUMÉRO 033 • 1<sup>re</sup> SESSION • 42<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le jeudi 8 décembre 2016**

**Président**

M. Stephen Fuhr



## Comité permanent de la défense nationale

Le jeudi 8 décembre 2016

•(1100)

[Traduction]

**Le président (M. Stephen Fuhr (Kelowna—Lake Country, Lib.)):** Nous poursuivons notre étude sur la Marine royale canadienne, la disponibilité opérationnelle des forces navales pour assurer la défense de l'Amérique du Nord, le rôle joué par la Garde côtière à cet égard et la façon dont ces différentes composantes interagissent ensemble.

Je souhaite la bienvenue à Mario Pelletier, sous-commissaire, Opérations, Garde côtière canadienne, et Jeffery Hutchinson, sous-commissaire, Stratégie et construction navale, Garde côtière canadienne, du ministère des Pêches et des Océans.

Monsieur, merci beaucoup d'être là aujourd'hui.

Monsieur Pelletier, la parole est à vous.

**M. Mario Pelletier (sous-commissaire, Opérations, Garde côtière canadienne, ministère des Pêches et des Océans):** Merci beaucoup.

Bonjour à vous tous. Je suis heureux d'avoir l'occasion de vous entretenir aujourd'hui du lien étroit qui existe entre la Marine royale du Canada et la Garde côtière canadienne.

J'aimerais cependant commencer par vous présenter les regrets de la commissaire Thomas. Elle voulait vraiment être ici, aujourd'hui, mais, malheureusement, elle a eu un empêchement.

[Français]

Je vais partager le temps de parole alloué avec mon collègue le sous-commissaire de la Stratégie et construction navale. Je vais vous parler du mandat, de la mise en application de la loi ainsi que de recherche et sauvetage, puis mon collègue vous parlera des opérations dans l'Arctique, de la collaboration et de la formation.

[Traduction]

Je vais commencer par le mandat.

[Français]

Nos mandats comportent beaucoup de similitudes. La Marine royale canadienne et la Garde côtière canadienne travaillent en étroite collaboration. C'est une relation naturelle. Si vous examinez les énoncés de nos missions qui orientent les actions nos deux organisations, vous remarquerez que ces deux énoncés comportent des éléments de sécurité. Le chevauchement est avantageux pour les deux parties, j'en suis convaincu, principalement en ce qui a trait à notre système de recherche et de sauvetage, duquel je parlerai plus en détail dans un instant. Nous sommes devenus des partenaires inséparables.

[Traduction]

Bien sûr, il existe des différences fondamentales entre nos deux organisations.

La Marine exploite une flotte polyvalente apte au combat pour appuyer les efforts du Canada visant à participer aux opérations de sécurité partout dans le monde. La Garde côtière exploite une flotte civile polyvalente qui favorise la prospérité économique, et qui contribue à la sécurité, à l'accessibilité et à la protection des eaux canadiennes.

Nous avons une grande empreinte et nous sommes présents dans de nombreuses collectivités. Comme vous le savez en tant que députés et comme n'importe qui d'entre nous qui a servi en mer le sait aussi, les Canadiens dépendent de la Garde côtière pour faciliter la circulation sécuritaire des marchandises sur l'eau.

[Français]

Dans le passé, votre comité s'est penché sur le renforcement du mandat de sécurité de la Garde côtière canadienne. Des gouvernements antérieurs ont aussi envisagé d'armer la Garde côtière canadienne et de lui confier le pouvoir de faire respecter les lois fédérales dans les eaux canadiennes.

En 2010 et 2011, nous avons examiné de très près la manière dont les garde-côtes des États-Unis, du Royaume-Uni, de la Norvège et du Danemark opéraient et nous avons élaboré des options liées à l'armement de la Garde côtière canadienne.

En ce qui a trait aux opérations de recherche et de sauvetage, l'armement de nos navires ne changerait pratiquement rien. Dans le cas des autres opérations, comme la surveillance des pêches, la lutte contre le trafic de drogues, et la surveillance et la souveraineté dans l'Arctique, cela serait certainement profitable. Toutefois, le gouvernement a le dernier mot sur le plan des responsabilités et des fonctions de la Garde côtière canadienne et nous devons exécuter notre mandat dans ce contexte.

Parlons maintenant des contributions de la Garde côtière canadienne à l'égard des organismes responsables de la sécurité.

À l'heure actuelle, la Garde côtière canadienne joue un rôle de soutien aux organisations responsables de la sécurité. Nous collaborons avec cinq partenaires fédéraux : la Marine royale canadienne, l'Agence des services frontaliers du Canada, le ministère des Pêches et des Océans, la Gendarmerie royale du Canada et Transports Canada. Nous appuyons ces organisations dans trois secteurs : la fourniture des services de navires et d'hélicoptères aux organismes de sûreté et d'application de la loi; l'utilisation de systèmes de surveillance des navires et de l'expertise pour cerner les menaces en mer dans les eaux canadiennes, ainsi que les approches à adopter; et la collaboration avec les partenaires responsables de la sécurité pour définir les priorités, détecter les lacunes et améliorer le régime de sécurité maritime national et international.

•(1105)

[Traduction]

Nous travaillons aussi en collaboration avec les COSM, les Centres des opérations de la sûreté maritime. Le maintien et le renforcement de la sécurité maritime dans l'Arctique constituent un effort qui exige une importante collaboration et une intégration poussée des trois Centres des opérations de la Sûreté maritime du gouvernement. Les COSM sont pourvus de représentants du MDN, de la GRC, de l'Agence des services frontaliers du Canada, de Transports Canada, du ministère des Pêches et des Océans et de la Garde côtière.

Pour ce qui est de la recherche et du sauvetage, la Garde côtière canadienne est l'organisation directrice de la composante maritime du système fédéral de recherche et de sauvetage. À l'échelle du pays, nous visons un délai d'intervention de 30 minutes, qu'on nous demande d'intervenir le mercredi à midi ou le dimanche à 2 heures.

Pour atteindre cet objectif ambitieux, nous avons travaillé en collaboration avec la Garde côtière auxiliaire canadienne et, évidemment, avec les Forces armées canadiennes.

Lorsque vous regardez la carte et que vous réalisez que notre domaine d'intervention s'étend sur 250 000 kilomètres de littoral, à l'échelle de trois océans, il est facile de comprendre pourquoi la Garde côtière s'efforce de maintenir de solides relations de travail avec les partenaires de recherche et de sauvetage.

Permettez-moi de revenir sur notre cible en matière de délai d'intervention. Un autre élément important dont je n'ai pas parlé encore, c'est nos centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage, Halifax, Trenton et Victoria. Comme le nom l'indique, les CCCOS sont exploités conjointement par le personnel des Forces armées canadiennes et de la Garde côtière et ils sont responsables de la surveillance, de l'alerte et de l'intervention d'urgence en matière de recherche et de sauvetage.

J'espère que je parviens à vous brosser un tableau de l'interdépendance de nos organisations. C'est ce que je voulais transmettre. C'est de cette façon que la Garde côtière fonctionne, principalement en ce qui concerne la recherche et le sauvetage.

[Français]

Sur le plan des opérations de recherche et sauvetage, les commandants des forces opérationnelles interarmées de l'Atlantique et du Pacifique ont le pouvoir de confier des missions à toute ressource de la marine, de l'armée de terre et de l'aviation.

On demande souvent aux navires de la marine de maintenir un état de préparation afin de pouvoir soutenir les missions de recherche et sauvetage lorsqu'ils sont dans les eaux de l'Atlantique.

En outre, les appareils de l'aviation, notamment les hélicoptères à voilure tournante Cormorant et Griffon et les aéronefs à voilure fixe Buffalo, Aurora ou Hercules, sont très actifs au sein du système de recherche et sauvetage maritime.

[Traduction]

**M. Jeffery Hutchinson (sous-commissaire, Stratégie et construction navale, Garde côtière canadienne, ministère des Pêches et des Océans):** Bonjour à tous. Je m'appelle Jeff Hutchinson. Je suis sous-commissaire, Stratégie et construction navale pour la Garde côtière canadienne. Pour commencer, je tiens à vous remercier de nous accueillir ce matin. Nous sommes toujours heureux de venir parler de la Garde côtière.

On dit quelquefois de la Garde côtière qu'elle est le partenaire fédéral principal dans l'Arctique en raison de tout le temps que nous

passons là-bas et du nombre de services que nous fournissons. Nous assurons une couverture de l'est à l'ouest dans l'archipel et jusqu'à très haut dans le Nord, comme bon nombre d'entre vous le savez, jusqu'au Pôle Nord.

Nous soutenons de nombreux autres ministères fédéraux et travaillons en collaboration avec eux au sein d'une importante communauté scientifique, et nous travaillons aussi parfois de pair avec des bâtiments étrangers dans l'Arctique canadien. Nous sommes actifs dans le Nord depuis plus de 50 ans. Cumulativement, nos capitaines qui oeuvrent dans l'Arctique ont des centaines d'années d'expérience combinée dans ces eaux. Nous sommes fiers de notre histoire de service dans le Nord, et nous fournissons toute une gamme de services, y compris le déglacement, le ravitaillement des collectivités éloignées, les aides à la navigation — des choses comme des radars, des bouées et des systèmes de télécommunication —, et, bien sûr, des services de trafic maritime. Tout cela vient s'ajouter à ce que mon collègue a déjà décrit.

Le Canada est une nation côtière, une nation maritime, et une nation commerciale. Nous possédons la plus longue côte du monde. Le transport maritime sécuritaire et sûr est, en effet, crucial à notre développement économique. L'Arctique ne fait pas exception à la règle à cet égard.

Récemment, nous avons prodigué des conseils et participé à des réunions de planification et des occasions de formation et d'exercice en vue du voyage d'août 2016 du *Crystal Serenity*. Cela comprenait un exercice sur table lié au passage du Nord-Ouest, auquel ont participé plusieurs ministères fédéraux canadiens ainsi que la Garde côtière américaine. Nous voulions évaluer, grâce à ces exercices, la collaboration interagence et cerner les liens de dépendance. Nous voulions aussi nous assurer que la meilleure structure de planification possible était en place relativement à un navire qui présentait des risques nouveaux et inédits pour toutes les parties concernées.

À mesure que le trafic maritime dans l'Arctique augmente, nous envisageons que notre lien étroit et notre interopérabilité avec la Marine gagneront en importance. Depuis environ 2002, les Forces armées canadiennes renforcent leur présence dans le Nord, et, chaque année, la Marine déploie des navires de patrouille qui accompagnent les navires de la Garde côtière dans le cadre de leurs activités de patrouille dans l'Arctique.

L'ajout de six navires de patrouille extracôtiers de l'Arctique pouvant exercer leurs activités dans les eaux envahies par les glaces à la flotte de la Marine est bien accueilli par la Garde côtière. Je ne sais pas si c'était la commissaire Thomas ou le vice-amiral Lloyd qui l'a dit en premier, mais nous convenons que l'échelle nationale, nos organisations forment, au chapitre de leurs activités, les deux côtés de la même médaille. C'est plus vrai que jamais quand nous sommes dans le Nord. Nous travaillons actuellement en collaboration avec la Marine pour planifier un avenir où la présence du Canada dans les eaux arctiques sera de beaucoup rehaussée par l'envoi de navires de la classe Harry DeWolf.

Une des contributions importantes de la Garde côtière à la sécurité maritime, c'est la mise en oeuvre du Système à longue portée d'identification et de localisation des navires, le SLPINL, comme on l'appelle souvent, qui permet aux centres d'opérations de sécurité maritime d'identifier et de contrôler 1 000 bâtiments chaque jour, sur une distance de plus de 2 000 milles marins.

Les COSM ont vu le jour après l'adoption de la Politique de sécurité nationale de 2004, et ils ont réussi à fournir à la Marine et à la Garde côtière canadienne un niveau accru de connaissances du domaine maritime arctique et des eaux canadiennes.

•(1110)

[Français]

L'ouverture des eaux arctiques, combinée au dynamisme du contexte de sécurité mondial, exige une communication et une mise en commun des renseignements constants entre la Garde côtière canadienne et la Marine royale canadienne. Les menaces qui existent dans l'Arctique canadien sont trop importantes et trop complexes à gérer sans une coopération et une collaboration étroites avec nos partenaires, en particulier la Marine royale canadienne et la Garde côtière des États-Unis.

La Garde côtière participe à de nombreuses conférences, notamment le Forum des gardes côtières de l'Arctique, le Forum des gardes côtières du Pacifique Nord, le Forum des gardes côtières de l'Atlantique Nord et le sommet des gardes côtières canadienne et américaine.

Beaucoup, sinon la plupart, des partenaires de la Garde côtière avec lesquels nous travaillons à l'échelle internationale sont des organisations paramilitaires. Quoique la marine ne participe pas toujours à ces événements, la Garde côtière représente indirectement les intérêts de la marine.

[Traduction]

Sur les plans public et privé, il est très important que les intérêts et les messages de la Garde côtière, de la Marine et de nos alliés soient harmonisés, principalement sur les sujets qui retiennent beaucoup l'attention, comme la sécurité dans l'Arctique.

En octobre, le commissaire a présenté un exposé dans le cadre de la conférence sur la sécurité et la sûreté en mer dans l'Arctique qui a eu lieu à St. John's. Des représentants des Forces armées canadiennes et de la Garde côtière américaine étaient également présents, y compris le brigadier-général Nixon, commandant de la Force opérationnelle interarmée (Nord), et le contre-amiral Steve Poulin, commandant du premier district de la Garde côtière des États-Unis.

La Garde côtière communique avec la Marine ainsi qu'avec nos partenaires canadiens et américains avant de participer aux conférences comme MASS ou des événements semblables. Nous savons tous que la sécurité maritime dans l'Arctique exige une approche d'équipe, et c'est important pour le public de recevoir un message clair et harmonisé au sujet de la manière dont on s'attaquera au large éventail d'enjeux connexes.

Le sous-commissaire Pelletier a parlé plus tôt des différentes méthodes de collaboration entre la Marine et la Garde côtière, à l'échelle opérationnelle, et je suis convaincu que vous savez maintenant que nous continuons de rechercher des domaines de coopération future.

La Marine et la Garde côtière sont dans une situation semblable en ce qui concerne la préparation opérationnelle et la disponibilité des actifs. Nos deux organisations s'efforcent de garder leurs vieux navires en service, alors que nos flottes à venir sortent de leurs chantiers navals respectifs.

Il est nécessaire que les cadres supérieurs trouvent des gains d'efficacité pour fournir à la population canadienne des niveaux de service élevés dans notre domaine commun. Pour ce faire, nos organisations ont lancé une initiative appelée causeries, tribune permettant à nos organisations de travailler de manière stratégique aux échelons les plus élevés. À un niveau très élevé, nos cadres supérieurs examinent tous les éléments, y compris le soutien logistique, la formation sur le leadership, le recrutement, la construction navale et la connaissance du domaine maritime.

La Marine et la Garde côtière ont également tenu un atelier l'été dernier pour élaborer un concept commun d'opérations pour l'Arctique. Cette réunion conjointe visait à accroître l'interopérabilité et à partager les connaissances afin d'améliorer l'exécution opérationnelle et les résultats.

Du côté de la construction navale, la Marine et la Garde côtière travaillent en collaboration dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale et échangent des renseignements, partagent les meilleures pratiques et collaborent avec les chantiers navals de Vancouver pour faire progresser nos projets respectifs. Nous travaillons ensemble, nous nous exerçons ensemble et, dans les eaux canadiennes, notre mandat de sécurité repose sur les mêmes objectifs.

Le personnel de la Marine participe aux cours du Collège de la Garde côtière, à Sydney, en Nouvelle-Écosse, et depuis 2013, le personnel de la Réserve navale peut travailler dans le Programme des bateaux de sauvetage côtiers de la Garde côtière, à l'exploitation de nos canots pneumatiques à coque rigide.

Cette année, la Garde côtière était fière d'être invitée par la Ligue navale du Canada à la Journée de la Marine, événement qui reconnaît le travail important des marins canadiens et honore le Canada en tant que nation maritime.

Également, en juin 2017, la Garde côtière et la Marine tiendront un gala maritime pour honorer et célébrer 150 ans de service maritime destiné aux Canadiens. La participation de la Garde côtière à ces événements est le symbole des liens croissants qui unissent nos deux organisations.

La Marine et la Garde côtière sont unies par des intérêts et des défis communs. Je ne parle pas seulement des préoccupations en matière de sécurité qui continuent de naître dans l'Arctique et ailleurs, au sein de notre domaine, mais je parle également des défis communs en matière budgétaire, opérationnelle et logistique propres aux activités dans l'environnement maritime.

La marine sera toujours un partenaire précieux, indispensable et apprécié de la Garde côtière canadienne.

Cela dit, je vais m'arrêter ici et je serai heureux de répondre à vos questions et d'écouter vos commentaires.

•(1115)

**Le président:** Merci beaucoup à vous deux de vos déclarations ce matin.

Je vais essayer de réserver un peu de temps à la fin, afin que nous puissions nous occuper de certaines affaires du Comité et parler du rapport de notre sous-comité de mardi. Je crois qu'il nous faudra au plus 15 minutes.

Cela dit, je veux céder la parole à M. Fisher.

Vous êtes le premier intervenant dans cette série de sept minutes.

**M. Darren Fisher (Dartmouth—Cole Harbour, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Merci, messieurs d'être là. J'ai bien aimé vos commentaires. Je vous remercie des connaissances que vous nous avez transmises aujourd'hui.

J'ai réfléchi à certains des commentaires que vous avez tous deux formulés. Vous avez parlé d'une relation étroite. Vous avez parlé du fait que c'est une relation naturelle — je crois que c'est Mario qui l'a dit — et qu'il y a des chevauchements qui sont mutuellement bénéfiques.

Jeff, vous avez dit qu'il est de plus en plus important d'élargir cette relation et de cerner de nouveaux domaines opérationnels. Vous avez aussi parlé des différences fondamentales, mais pas autant. Il semble qu'il y ait plus de chevauchements que de différences et que vos activités soient assez similaires, si ce n'est qu'une des deux organisations est prête au combat, et l'autre concerne davantage la navigation civile.

Je veux ramener la discussion sur la question des dépenses en défense et de nos engagements de dépenser environ 2 % de notre PIB pour respecter nos engagements à l'égard de l'OTAN. La Garde côtière a son propre budget distinct de celui du MDN; en tout cas, c'est ce que je crois. Aux États-Unis, c'est différent, tout relève de la Défense. C'est exact?

**M. Jeffery Hutchinson:** Ce n'est pas tout à fait exact. Même si la Garde côtière aux États-Unis est une organisation militaire, elle fait partie du département national de la Sécurité intérieure. C'est de là que vient son financement, plutôt que de l'armée.

**M. Darren Fisher:** Les deux organisations ont des budgets distincts au Canada, non?

**M. Jeffery Hutchinson:** C'est exact.

**M. Darren Fisher:** Pouvez-vous nous dire s'il y a déjà eu de telles discussions sur le fait que les deux organisations sont très similaires, qu'elles ont tant en commun et qu'il y a autant de chevauchements?

Je crois que vous avez parlé du transport des marchandises. La Garde côtière protège le déplacement des marchandises dans les eaux internationales. Je crois que l'armée le fait aussi par l'intermédiaire du MDN. C'est exact?

**M. Jeffery Hutchinson:** Elle ne le fait pas dans la même mesure que nous. Elle ne le fait pas directement.

**M. Darren Fisher:** Oui, exactement.

**M. Jeffery Hutchinson:** Pour ce qui est des marchandises qui quittent le Canada et qui y arrivent, sa présence concerne davantage les préoccupations liées à la sécurité que le déplacement de bâtiments précis.

**M. Darren Fisher:** Je comprends. D'accord.

Puis-je vous demander de me donner un peu de renseignements ou de faire le point sur la question de savoir s'il y a eu des discussions au sujet de la possibilité de réunir les deux groupes au sein de la Défense nationale?

**M. Jeffery Hutchinson:** Merci de la question. Vous ne serez pas surpris d'apprendre que c'est une question qu'on nous pose de temps en temps. Une personne m'a récemment demandé si la Marine ne devait tout simplement pas quitter l'Arctique et nous laisser faire le travail là-haut.

À ma réponse, vous croirez peut-être que je fais le malin, et ce n'est pas du tout mon intention. J'espère que vous comprendrez que je parle en toute sincérité.

Comme vous le savez tous, la Garde côtière a connu de grandes difficultés financières. Cette situation financière critique dure depuis plusieurs années, maintenant, et on nous a demandé, dans le Budget de 2016, de réaliser un examen complet de nos finances.

Au sein de l'organisation — et au sein de la haute direction de l'organisation —, nous croyons que notre priorité est la stabilité financière. Cela nous permettra d'avoir les ressources nécessaires pour procéder au recrutement et à la formation qui permettront de maintenir nos actifs, qui, du point de vue de la priorité, sont des aspects beaucoup plus importants que les discussions sur la machinerie ou notre place au sein de la structure gouvernementale.

Nous avons créé des partenariats efficaces avec des intervenants lorsque de tels partenariats étaient nécessaires. Cela inclut bien sûr la Marine, Transports Canada, la GRC et l'ASFC. On entend différentes discussions, et les gens se demandent : « eh bien, ne seriez-vous pas mieux au sein de Sécurité publique ou au sein de la Marine? »

Nous ne parlons pas beaucoup de là où nous vivons; nous concentrons plutôt sur ce que nous faisons, et nous croyons que le problème des ressources l'emporte sur l'enjeu de la machinerie. Cela dit, si nous devons examiner la faisabilité de l'union hypothétique des deux organisations, je crois qu'il faudrait rappeler à quiconque l'envisage, y compris le Comité, de ne pas oublier que nous n'avons pas une culture militaire. Nous n'avons pas vraiment une culture paramilitaire. Nous n'avons pas de formation militaire, même si certaines de nos activités de formation s'approchent de ce qu'on pourrait appeler une formation paramilitaire.

Pour ce qui est de la possibilité de fusion des organisations, la Garde côtière canadienne devrait changer fondamentalement pour pouvoir s'intégrer dans le contexte militaire ou le contexte du MDN. Selon moi, on ne pourrait d'aucune façon proposer une transition à court terme. On parlerait là d'années, peut-être d'une décennie ou plus. Cependant, comme j'ai dit, ce ne sont pas des discussions que nous avons à l'interne. Nous discutons de la façon de remettre l'organisation sur ses pieds pour fournir les services auxquels les Canadiens s'attendent.

• (1120)

**M. Darren Fisher:** Merci de votre réponse.

A-t-on déjà réfléchi à la question du point de vue du cumul des budgets pour obtenir un pourcentage du PIB consacré aux dépenses liées à la défense? En a-t-on déjà discuté? Je me demande tout simplement si ça nous amènerait à 1,3 % ou 1,4 % ou plutôt 1,5 % ou 1,6 %. Évidemment, on se rapprocherait de nos engagements si les budgets étaient harmonisés.

**M. Jeffery Hutchinson:** J'oeuvre au sein de la Garde côtière depuis trois ans, et il n'y a pas eu du tout de discussion approfondie liée à une telle analyse depuis que je suis là.

Mario, je vais vous laisser répondre.

**M. Mario Pelletier:** Tout ce qui me vient à l'esprit, c'est que vers le milieu des années 1990, en fait, la Garde côtière s'est tournée vers Pêches et Océans. On a regardé l'ensemble de la flotte au Canada, puis, si j'ai bien compris, on a décidé de fusionner la flotte civile, donc la flotte du MPO et celle de la Garde côtière, mais, après l'annonce, la flotte militaire n'a pas été fusionnée.

**M. Darren Fisher:** D'accord.

**M. Mario Pelletier:** Il n'y a pas eu de discussion récente.

**M. Darren Fisher:** Merci, messieurs.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Je vais passer à Mme Gallant.

**Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, PCC):** Merci, monsieur le président.

Lorsqu'un bateau de pêche est porté disparu ou envoie un message de détresse, pour ce qui est des délais liés aux activités de recherche et de sauvetage, de façon générale, qu'est-ce qui prend le plus de temps, trouver le bâtiment ou procéder au sauvetage en tant que tel?

**M. Mario Pelletier:** Merci de la question.

Habituellement, lorsqu'on entend un appel de détresse, c'est par l'intermédiaire de nos centres de services de communications et de trafic maritime, et l'information est transmise au Centre conjoint de coordination de sauvetage. Là-bas, les responsables recueillent l'information, l'analysent et déterminent s'il s'agit d'un avis exigeant une intervention de recherche et de sauvetage. Puis, les ordres sont donnés à l'unité aérienne et l'unité maritime, et un bâtiment ou un navire de patrouille peut être envoyé sur place.

À partir de là, du point de vue de la Garde côtière, notre délai de réaction est de 30 minutes, et je peux vous dire que, au cours des cinq dernières années, notre délai de réaction moyen a été tout juste un peu plus de 10 minutes.

Puis, nous devons nous rendre sur place, et le temps qu'il faut dépend des conditions météorologiques et de l'endroit où il faut aller. Selon la situation, si c'est un bâtiment en difficulté, on peut l'identifier facilement, la communication est continue, et il n'y a pas vraiment de recherche nécessaire. Si c'est une personne perdue en mer, alors il faut appliquer un circuit de ratissage. Par conséquent, le temps varie beaucoup.

Je peux vous dire que, en moyenne, notre délai de réaction a été de 10 minutes. J'ajouterais que, dans 80 % des cas, nous sommes sur place dans l'heure qui suit.

**Mme Cheryl Gallant:** Je ne parle pas du temps de réaction. Je veux parler précisément d'un bateau de pêche, par exemple, qui n'a pas de balise et qui n'est pas obligé, au titre de la loi d'avoir un RLS ou un genre de balise quelconque. Lorsqu'un bateau de pêche de ce genre manque à l'appel, quelle proportion du temps de recherche et de sauvetage doit être consacrée à la recherche? Est-ce qu'il faut plus de temps pour trouver le navire que pour procéder au sauvetage en tant que tel? Est-ce que c'est beaucoup plus long s'il n'y a pas de balise?

• (1125)

**M. Mario Pelletier:** Évidemment, si le navire a une balise, nous avons sa position. Nous avons des outils, comme des circuits de ratissage, qui nous permettent de savoir quelle est la dernière position connue du navire, il y a, par exemple, trois heures. Nous regardons ensuite les conditions météorologiques, les conditions en mer et tous les paramètres, et nous établissons un modèle de dérive. C'est de cette façon que nous réalisons nos recherches. Alors, oui, le fait d'avoir la position réduit beaucoup la durée de la recherche.

Lorsque c'est simplement une personne qui appelle pour dire qu'un bateau de pêche aurait dû être de retour il y a 12 heures et qu'il n'est toujours pas là, la première étape consiste à confirmer que le bateau n'est pas ailleurs, parce qu'il pourrait être dans un autre port. Une fois l'information confirmée, l'opération de recherche et de sauvetage commence.

**Mme Cheryl Gallant:** S'il y avait une balise installée dans les bateaux de pêche, on pourrait réduire de beaucoup le temps de recherche.

**M. Mario Pelletier:** Une balise et aussi une certaine planification du trajet... nous encourageons les gens, avant de partir — que ce soit un bateau de pêche ou un bateau de plaisance — à laisser un plan de leur itinéraire prévu. C'est beaucoup plus facile pour nous d'entreprendre des activités de recherche dans une zone précise.

**Mme Cheryl Gallant:** Savez-vous si le ministère des Transports de certaines provinces et certains territoires exige l'installation d'une balise dans les bateaux de pêche?

**M. Mario Pelletier:** Je ne suis pas au courant. Les exigences réglementaires liées à ce genre de choses sont imposées par

Transports Canada à l'échelon fédéral. Je ne suis pas au courant d'une exigence provinciale précise.

**Mme Cheryl Gallant:** Pour ce qui est des bateaux de pêche de taille moyenne, les exigences de Transports Canada sont qu'une balise doit être à bord.

**M. Mario Pelletier:** Selon la taille du bâtiment et le type d'itinéraire, les exigences varient.

**Mme Cheryl Gallant:** Si on exigeait des bateaux de pêche qu'ils soient munis d'une RLS ou d'une sorte de balise, cela nous permettrait non seulement de réduire les temps de recherche et de sauver des vies, mais aussi d'économiser des ressources et de protéger aussi la vie des gens qui travaillent pour la Garde côtière.

**M. Mario Pelletier:** Encore une fois, une bonne partie des efforts de recherche et de sauvetage concernent la prévention, et c'est un outil de prévention très utile. Il est beaucoup plus facile de localiser des personnes, lorsqu'il y a une balise d'identification personnelle ou une RLS installée dans un navire. Tout ça aide les systèmes.

**Mme Cheryl Gallant:** Dans quelle mesure la Garde côtière participe-t-elle aux opérations liées à la traite de personnes ou à l'arrivée de migrants dans nos eaux sans documentation appropriée? Est-ce que la Garde côtière participe même à ces types de situations?

**M. Mario Pelletier:** Comme je l'ai mentionné dans ma déclaration préliminaire, notre participation est à l'appui des organismes responsables de ces dossiers.

Dans le cas de la migration illégale, on pourrait communiquer avec nous et nous demander quelles sont nos ressources à l'eau qui sont prêtes pour une interception. C'est le genre de soutien que nous fournissons.

C'est la même chose pour la GRC. Si la Gendarmerie découvre des activités illégales, par l'intermédiaire des COSM, nous recueillons l'information et obtenons les données appropriées. Elle pourra réaliser une évaluation des risques, puis déterminera si elle doit y aller. À ce moment-là, nous déterminerons quelle plate-forme nous pouvons lui offrir.

**Mme Cheryl Gallant:** Par conséquent, lorsque les gens sont secourus, que ce soit un navire servant à la traite de personnes ou simplement un bateau rempli de personnes qui veulent venir au Canada, la Garde côtière les fait monter à bord et qu'est-ce qui se passe ensuite du point de vue du traitement? Que fait-on exactement?

**M. Mario Pelletier:** Si nous procédons à une opération de sauvetage et que les gens sont déjà sur le bateau, habituellement, si le bateau est sécuritaire — et c'est le capitaine du bateau qui communiquera avec le capitaine du bâtiment de la Garde côtière pour le déterminer — les gens restent à bord. Si les gens sont à l'eau et qu'on leur vient en aide, nous aurons des procédures en place pour traiter les gens et leur fournir le soutien approprié. Si on détermine à ce moment-là que leur présence est associée à une activité illégale, alors nous informerons l'organisme approprié pour qu'il vienne nous soutenir.

**Mme Cheryl Gallant:** Avez-vous l'équipement à bord nécessaire afin d'identifier les gens, de prendre des empreintes digitales ou ce genre de choses ou remettez-vous simplement les personnes aux autorités?

**M. Mario Pelletier:** Ce sont les autorités qui s'en occupent. Nous n'avons pas l'équipement nécessaire pour le faire.

**Mme Cheryl Gallant:** Merci beaucoup.

**Le président:** Merci.

Bienvenue, madame Blaney. La parole est à vous.

**Mme Rachel Blaney (North Island—Powell River, NPD):** Merci, monsieur le président, et merci beaucoup à vous d'être ici.

En tant que députée de North Island—Powell River, je vois très souvent vos navires sur mes voies navigables, et nos collectivités se sentent toujours plus en sécurité de vous y voir; alors, je vous remercie pour le travail que vous faites.

Certaines des questions que j'aimerais poser concernent le renouvellement de la flotte. Des rapports ont mis en relief le vieillissement de la flotte de la Garde côtière canadienne, et selon l'un d'eux, et je cite : « Une bonne partie de la flotte est entièrement amortie ».

Dans un rapport qu'ils ont rédigé, les analystes Bill Austin et Carl Hegge se disent d'avis que la Garde côtière n'a pas défendu de façon assez énergique le besoin d'obtenir un meilleur financement.

Puisque le gouvernement libéral a reconnu qu'il y a sous-financement et s'est engagé à établir un système de financement bonifié, pourriez-vous nous dire quels sont les divers examens en cours, combien de temps le processus va durer et combien d'argent est requis?

• (1130)

**M. Jeffery Hutchinson:** J'aimerais bien qu'il soit facile de répondre à cette question.

Nous avons étudié la santé financière de la Garde côtière et conclu qu'elle repose sur trois piliers, essentiellement. Le premier est l'examen exhaustif dont j'ai parlé plus tôt, lequel n'englobe pas la flotte. Le deuxième est le Plan de protection des océans récemment annoncé, qui nous procure une capacité tournée vers l'avenir comme jamais auparavant. Le troisième pilier est le renouvellement de la flotte.

Un plan est en place en vue de financer le remplacement d'environ la moitié de notre imposante flotte. Nous exploitons 43 grands bâtiments et avons remplacé certains d'entre eux, les navires assurant la sécurité. Ils sont déjà sur l'eau.

Le chantier naval Vancouver Shipyards travaille actuellement à la construction de trois navires hauturiers de recherche halieutique. Le suivant sera le navire hauturier de recherche océanographique, suivi de deux ou trois navires pour les forces armées, puis on va passer au navire de classe polaire, qui sera notre porte-étendard de l'avenir.

Après cela, nous passerons à la construction de navires que nous appelons génériquement la « nouvelle classe » et pour lesquels un financement a déjà été consenti. Nous allons combiner deux anciennes classes de navire, et nous cherchons à concevoir peut-être l'un des navires de la Garde côtière les plus performants jamais construits, sans pour autant avoir de vocation militaire. Nous étudions des modèles de navire dans le monde dont la coque peut s'ouvrir et récupérer du pétrole dans l'eau : l'eau souillée se retrouve directement dans la coque du navire, elle est séparée du pétrole, puis on renvoie l'eau. Elle ne sera pas potable, mais elle sera plus propre que ce qu'on a extrait. C'est probablement le nec plus ultra de l'intervention en cas de déversement de pétrole en mer à l'heure actuelle.

Nous étudions des navires qui peuvent procurer une capacité de remorquage non pas importante, mais énorme. Lorsque nous aurons affaire à ces porte-conteneurs massifs qui longent nos côtes sans entrer dans nos ports, nous serons en mesure d'intervenir auprès de ceux-ci jusqu'à ce qu'un bateau-remorqueur commercial arrive sur les lieux. Nous ne voulons pas damer le pion au secteur commercial;

nous voulons seulement pouvoir compter sur une capacité d'intervention.

Nous nous penchons sur la capacité de remorquage et d'intervention environnementale, et nous allons tenir compte de choses comme le bruit, la vitesse et la pollution causée par le navire lui-même.

Ce sera la prochaine classe de navire, et cet aspect est déjà financé, comme je l'ai dit. Cela va mener notre programme de construction navale jusqu'au milieu des années 2020. Ensuite, nous allons nous tourner vers les brise-glaces lourds. Vous aurez remarqué que nous avons récemment lancé un appel d'intérêt aux fournisseurs de services afin d'aller chercher une capacité provisoire pour nous rendre jusqu'au milieu des années 2020.

La raison pour cela est que nos brise-glaces sont vieux, mais ils sont loin de la fin de leur vie utile. Ce sont des navires très performants. Ils étaient très bien construits lorsqu'on les a mis à l'eau. Les navires de type 1100 et 1200, nos navires moyens et lourds, sont extrêmement bien construits. Moyennant quelques investissements, nous pouvons les maintenir en service jusqu'à la deuxième moitié des années 2020. Pour ce faire, nous devons les sortir de l'eau pour huit à dix mois à la fois pour effectuer ce qu'on appellerait une remise en état importante. Pendant ces importants travaux de remise en état, nous pourrions compter sur cette capacité provisoire.

Nous allons déposer la mise à jour de notre Plan de renouvellement de la flotte en 2017. Il s'agit d'un plan de 30 ans qu'on met à jour tous les cinq ans. Ce document jettera les bases de notre prochaine discussion avec le gouvernement sur l'avenir du renouvellement de la flotte. Le plan va faire comprendre au gouvernement l'urgence des besoins à combler d'ici 2025 et lui donnera une idée du programme de construction navale qui suivra le programme actuel.

Nous réalisons de bons progrès à l'égard de la Stratégie nationale de construction navale, et nous prévoyons que, d'ici 2025, nous pourrions compter sur un bel apport constant de navires sortant du chantier naval pour remplacer et maintenir une flotte relativement plus jeune.

**M. Mario Pelletier:** J'aimerais seulement ajouter une chose. Lorsque nous parlons de la prochaine classe de navires financée — que Jeff a décrite comme possédant des capacités d'intervention d'urgence, de remorquage, etc. — il faut préciser que ces navires seront aussi capables de briser la glace, alors ils remplaceront certains de nos brise-glaces actuels. Ils seront également en mesure de contribuer à d'autres programmes de la Garde côtière, comme les aides à la navigation.

• (1135)

**Mme Rachel Blaney:** Merci.

C'est fantastique, vous m'ouvrez la porte : j'allais justement passer au sujet des brise-glaces.

Dans le compte rendu que vous avez donné aujourd'hui, vous avez mentionné plus d'une fois les menaces qui existent dans l'Arctique. J'aimerais seulement en savoir un peu plus de votre part. Quelles sont ces menaces?

**M. Jeffery Hutchinson:** Il y a des menaces que nous pouvons voir et des menaces que nous ne pouvons pas voir. Je sais que vous avez parlé de certaines d'entre elles avec la Marine.



Vu l'accent que nous mettons sur la sauvegarde de la vie humaine et sur la sécurité de l'environnement marin, nous entendons par « menaces » des choses comme une croissance du tourisme d'aventure, comme le fait de vouloir franchir le passage du Nord-Ouest, du voilier à coque en fibre de verre jusqu'aux très larges navires de croisière, ce que nous avons déjà vu.

Nous considérons également l'accroissement du trafic commercial comme une menace. Vous savez tous que la Chine parle plutôt ouvertement de ses projets d'emprunter le passage du Nord-Ouest à des fins commerciales. Nous voyons cela de façon sporadique à l'heure actuelle. Nous savons tous que même une petite quantité de carburant, aux yeux d'un expéditeur, est intolérable du point de vue d'un citoyen, du point de vue d'un habitant du Canada.

Nous parlons de la possibilité de diesel ou de combustible de soutè dans l'eau. Nous craignons un accroissement de l'expédition de pétrole passant par l'Arctique, lequel pour l'instant ne vise que l'approvisionnement communautaire. Mais encore là, du point de vue d'une personne ordinaire, c'est une grande quantité de pétrole.

Nous examinons d'autres menaces. Nous examinons les menaces qui pèsent sur les mammifères marins dont les collectivités dépendent. Nous étudions des menaces comme le fait, pour des navires commerciaux, de traverser des zones délicates ou même sacrées pour les communautés autochtones qui dépendent peut-être de ces zones pour s'alimenter ou pour s'adonner à des activités traditionnelles. Nous voyons cela comme une menace à un mode de vie canadien.

Nous tenons compte du fait que le nombre de sous-marins présents dans le Pacifique s'accroît de façon presque exponentielle actuellement. Nous voulons travailler à la connaissance du domaine avec nos homologues du secteur naval, comme nous l'avons dit deux ou trois fois. Nous n'avons pas un rôle à jouer à l'égard de ces menaces, mais, comme nous sommes généralement capables de voir que quelque chose cloche, vu que nous surveillons constamment, nous voulons pouvoir communiquer cette information à nos partenaires du secteur de la sécurité le plus rapidement possible.

Voilà donc un portrait sommaire des menaces dont nous parlons à l'égard de l'Arctique. Au fond, les gens de notre organisation sont des environnementalistes. Nous protégeons l'environnement tous les jours, alors nous allons forcément prêter attention aux changements climatiques dans le Nord. C'est presque contre-intuitif, mais pensez-y : la fonte des glaces entraîne un accroissement du trafic, et celui-ci suppose un recours accru aux brise-glaces. Ça, c'est la partie contre-intuitive. Nous devons plus que jamais assurer une présence robuste, du point de vue des brise-glaces, à mesure que les glaces fondent, car des nombres croissants de navires vont s'aventurer dans ces eaux.

**M. Mario Pelletier:** Peut-être, juste au sujet...

**Le président:** Je vais devoir vous interrompre. Nous allons pouvoir y revenir, mais je dois céder la parole à Mme Romanado.

Merci.

[Français]

**Mme Sherry Romanado (Longueuil—Charles-LeMoine, Lib.):** Merci beaucoup.

Je tiens à vous remercier de votre présence parmi nous aujourd'hui et des services rendus à notre pays.

[Traduction]

Ne vous en faites pas : je vais passer à l'anglais, mais sentez-vous tout à fait à l'aise de répondre dans la langue de votre choix.

Aujourd'hui, nous avons fait une annonce relativement à l'octroi d'un contrat pour l'achat de 16 aéronefs C295W pour remplacer nos Buffalo et nos anciens appareils Hercules utilisés pour les missions de recherche et sauvetage.

Pourriez-vous nous donner une idée de l'incidence de cette annonce sur la Garde côtière canadienne? Ensuite, j'aurai une question de suivi concernant la très importante commande qui semble nécessaire pour la Garde côtière canadienne. Vous pourriez peut-être parler un peu de l'annonce d'aujourd'hui et de la façon dont cela va contribuer à vos capacités.

**M. Mario Pelletier:** Je vais commencer par cet aspect.

C'est une nouvelle fantastique pour la Garde côtière.

Comme je l'ai mentionné, la Garde côtière est responsable des opérations de recherche et sauvetage en milieu marin, mais celles-ci sont très souvent soutenues par une composante aérienne. Évidemment, un aéronef peut se déplacer beaucoup plus rapidement et peut repérer... Une question a été posée plus tôt au sujet du repérage d'une personne dans le besoin en détresse. Un aéronef peut se rendre sur les lieux plus rapidement et repérer la personne afin qu'on puisse dépêcher des ressources navales sur les lieux et prêter assistance aussitôt.

Comme je l'ai dit, les centres de sauvetage utilisent des ressources navales et aériennes. C'est très efficace. L'accès à de meilleurs outils est une bonne nouvelle pour nous.

•(1140)

**Mme Sherry Romanado:** Monsieur Hutchinson, vous avez parlé un peu de contraintes budgétaires critiques et de la façon dont vous menez un examen complet des finances. Or, j'ai des préoccupations lorsque je consulte le document d'information que nous avons reçu de la Bibliothèque du Parlement, car on peut lire, dans le rapport d'examen de la Loi sur les transports au Canada qui a été soumis en décembre 2015 et déposé en février dernier, que la flotte de la Garde côtière canadienne « est l'une des plus âgées du monde, et le besoin de la renouveler est urgent (les navires ont en moyenne près de 34 ans) ».

Si je me fie à ce document, il semble que la Garde côtière canadienne a été en quelque sorte négligée. Vous avez mentionné que vous travaillez à l'élaboration d'un plan de 30 ans pour le renouvellement de la flotte. Pouvez-vous nous parler un peu des défis à ce chapitre? Cette flotte n'a pas été renouvelée, et notre cycle d'approvisionnement, comme vous le savez, ne permet pas d'accomplir les choses du jour au lendemain lorsque vient le temps d'acquérir de nouveaux actifs.

Pouvez-vous nous parler un peu de la façon dont vous essayez de gérer ces défis et lacunes au chapitre de la capacité en raison du manque d'approvisionnement et de planification des dernières années?

**M. Jeffery Hutchinson:** Certainement. Encore une fois, c'est une question très large. Pour ce qui est de maintenir les navires en service, je résumerais la situation de la façon suivante. Nous distinguons trois types d'entretien des bâtiments. Il y a l'entretien réglementaire, c'est-à-dire les choses que nous devons faire pour que Transports Canada approuve nos navires et autorise leur exploitation. Ensuite, il y a les besoins opérationnels auxquels nous devons répondre : pensez à un navire pouvant légalement aller en mer, mais n'étant pas doté de la grue qu'il lui faut pour faire le travail qu'il est censé accomplir. C'est un besoin opérationnel.

Enfin, il y a l'entretien préventif, ce que j'assimilerais au fait de changer l'huile ou de remplacer les plaquettes de frein de son automobile pour éviter d'avoir un accident, ce genre de chose. Nous dépensons environ 1 % de ce que nous devrions dépenser au chapitre de l'entretien préventif. Cela veut dire que la fiabilité de nos navires est surtout fonction de notre capacité de faire les travaux qui sont urgents et qui répondent à un besoin opérationnel. Ce n'est pas un modèle durable. Ce sera de plus en plus difficile à mesure que les navires prennent de l'âge.

L'ensemble de ce scénario a été étudié dans le cadre de l'examen exhaustif. Je n'irai pas plus loin sur ce sujet pour l'instant, car ce rapport n'a pas encore été présenté au Cabinet, et je ne voudrais pas m'avancer par rapport à ce qui sera présenté au Cabinet.

Alors, nous avons un problème sur le plan de l'entretien, et ensuite il y a les antécédents de la Garde côtière sur le plan de l'approvisionnement. Je tiens à préciser clairement que ce phénomène est propre à tous les gouvernements et que mon commentaire n'est d'aucune façon politique. Comme c'est le cas pour d'autres acquisitions gouvernementales d'envergure, les choses tendent à se faire par à-coups, et il est bien possible que, depuis un certain temps, la Garde côtière ne se soit pas faite aussi visible qu'elle aurait pu. Nous avons reçu un niveau supportable d'attention médiatique au cours de dernières années, mais avant cela... Quand vous êtes dans l'ombre et que l'approvisionnement se fait par à-coups, peut-être que le processus sera plus saccadé.

Nous sommes fortement d'avis que le remplacement de notre flotte, grâce à la Stratégie nationale de construction navale, devrait se dérouler à une cadence où de nouveaux bâtiments viendront régulièrement remplacer de vieux navires. L'âge moyen de notre flotte est actuellement très élevé, comme vous l'avez souligné. Il va continuer de monter avant que nous remplacions la capacité, autour de la deuxième moitié des années 2020, comme je l'ai dit plus tôt, mais lorsque la Stratégie nationale de construction navale prendra poursuivra sur sa lancée et comptera sur un apport financier stable, nous serons en mesure de faire baisser l'âge moyen et de le maintenir à un niveau beaucoup plus raisonnable qu'il ne l'est à l'heure actuelle.

Par conséquent, nous devons pouvoir compter sur un budget d'entretien et sur un approvisionnement à long terme reposant sur un financement à long terme; pas des sommes massives, mais seulement une bonne stabilité.

**Mme Sherry Romanado:** Vous avez mentionné qu'à l'heure actuelle, vous espérez que nous pourrions créer pour la Garde côtière canadienne une... je ne voudrais pas dire « chaîne de production ».

Si vous deviez faire des choix maintenant, quelle serait votre priorité, qu'on parle de ressources matérielles ou humaines? Quelle serait la priorité de la Garde côtière canadienne actuellement, en ce qui concerne les dépenses? Nous serions ravis de pouvoir vous donner tout ce qu'il vous faut, mais nous devons savoir quelles sont vos priorités. Je suppose que c'est un aspect qui sera communiqué au Cabinet, comme vous l'avez mentionné, alors je comprendrai si vous n'êtes pas en mesure d'aborder la question. Pour ce qui est des besoins actuels, quelle serait votre grande priorité?

• (1145)

**M. Jeffery Hutchinson:** Nous perdons des jours-navire parce que nous avons des navires qui sont hors service, et cela fait de l'entretien des navires une grande priorité. Je dois malheureusement vous en nommer plus qu'une, car je ne peux...

Nous perdons des jours-navire parce que nous n'avons pas suffisamment de personnel dûment formé, et je dois dire que cet aspect, à mon sens, est d'une importance primordiale. Nous sommes

une force d'intervention. Personne n'utilise le mot « force » pour désigner la Garde côtière. On parle d'employés, de membres ou de marins, mais je ne saurais trop insister sur le fait que nous sommes une force d'intervention. Il suffit de penser à *Bella Bella*, au *Simushir*, ou au *Kathryn Spirit*. Nous devons arriver. Les gens oublient que la vie de sept personnes était en danger à *Bella Bella*. Une fois la mission de recherche et sauvetage accomplie, nous sommes passés à l'intervention environnementale. La formation de nos gens et l'accroissement de l'effectif sont deux besoins d'une urgence critique.

**Mme Sherry Romanado:** En ce qui concerne le manque de...

**Le président:** La parole va maintenant à M. Gerretsen.

Vous avez cinq minutes.

**M. Mark Gerretsen (Kingston et les Îles, Lib.):** Merci, monsieur le président.

J'aimerais revenir à la question soulevée par M. Fisher au sujet des similitudes entre la Garde côtière et notre Marine.

Pouvez-vous nous décrire le contexte dans lequel s'inscrit l'évolution des menaces auxquelles vous faites face — en particulier dans l'Arctique — en raison du réchauffement de la planète au cours des 20 dernières années? Quelles sont les nouvelles menaces auxquelles vous faites face?

**M. Jeffery Hutchinson:** À ma gauche, nous avons un ancien capitaine qui a passé beaucoup de temps dans l'Arctique et qui a fait l'expérience de ces menaces.

Mario.

**M. Mario Pelletier:** J'étais ingénieur en chef. Je passe encore beaucoup de temps dans l'Arctique, et j'ai également participé à des interventions lors d'accidents.

Selon moi, la plus grande menace actuelle est l'idée des gens selon laquelle les voies s'ouvrent, selon laquelle il y aurait moins de glace. Ce n'est pas vrai. Oui, la glace va fondre. Nous aurons quelques saisons où il n'y aura pas de glace dans le passage, mais elles seront suivies d'années où il y aura beaucoup de glace pluriannuelle. La glace fond, certes, mais cela veut dire qu'il s'agit d'une glace plus dangereuse, qu'on a une glace pluriannuelle qui tombe et remplit les voies navigables, et cela rend les conditions très difficiles. C'est une menace énorme. Les gens lisent tous ces articles et se disent que les eaux sont libres et qu'ils peuvent s'y aventurer avec une petite embarcation et des motomarines. L'industrie des croisières est pressée de s'y aventurer, et lorsqu'elle s'y rendra, elle va se buter à des conditions très difficiles. Nous sommes dispersés, car s'il faut lancer une opération de recherche et sauvetage, nous devons pouvoir intervenir. Et lorsque nous intervenons, nous ne sommes pas disponibles pour escorter un navire qui arrive pour approvisionner une collectivité.

**M. Mark Gerretsen:** Quel rôle la Garde côtière joue-t-elle au chapitre des patrouilles d'affirmation de la souveraineté? Vous avez mentionné que vous participez aux patrouilles de souveraineté.

**M. Mario Pelletier:** Il s'agit principalement d'assurer une présence. Bien souvent, le navire de la Garde côtière constitue la seule présence fédérale que certaines collectivités vont voir dans l'Arctique, alors nous faisons en sorte que nos ressources soient dispersées afin que nous puissions couvrir le plus de territoire possible. Il s'agit d'assurer une présence et, aussi, de faciliter le réapprovisionnement de ces collectivités. Plus de 95 % des marchandises destinées à la collectivité arrivent par bateau, et la période au cours de laquelle c'est possible est très courte. Il importe que nous soyons là pour soutenir cet approvisionnement communautaire.

**M. Mark Gerretsen:** Lorsque nous parlons de notre souveraineté — et du fait qu'il pourrait y avoir des inquiétudes à l'égard de ce que font d'autres États —, il y a un certain niveau de classification de l'information que possède la Marine, au sujet de points chauds, d'endroits particuliers, sources de préoccupation. Est-ce que la Garde côtière est tenue au courant de ces choses?

**M. Mario Pelletier:** Nous sommes au courant de certaines de ces choses. Une grande part de l'information utilisée pour cette analyse provient du système de la Garde côtière. Mon collègue a parlé du système d'identification à distance qui nous permet de savoir que des navires entrent en eaux canadiennes 2 000 milles avant qu'ils arrivent ici.

**M. Mark Gerretsen:** Je suis désolé de vous interrompre, mais mon temps est limité.

Vous parlez d'activités concrètes. Je parle de stratégies ou de renseignement obtenus à l'avance.

**M. Mario Pelletier:** Nous surveillons la circulation et l'activité. Si tout converge vers un point donné, nous disons qu'il y a peut-être quelque chose là, et nous communiquons l'information à l'organisation compétente afin qu'elle puisse faire cette analyse.

• (1150)

**M. Mark Gerretsen:** Et l'organisation compétente serait la Marine?

**M. Mario Pelletier:** Elle fait partie du COSM. Tous les partenaires du COSM reçoivent la même information.

**M. Mark Gerretsen:** N'y aurait-il pas un avantage à regrouper la Marine et la Garde côtière sous une seule organisation? Pourquoi s'agit-il de deux organisations distinctes, vu l'évolution de l'environnement dans le Nord?

**M. Mario Pelletier:** Encore une fois, toute l'information est transmise par l'intermédiaire du COSM, et, en plus de la Marine, l'Agence des services frontaliers et Transports Canada sont là également. Ils tirent tous parti de cette caractéristique opérationnelle commune.

**M. Mark Gerretsen:** Mais Transports Canada et les services frontaliers ne sont pas, si vous me passez l'expression, sur la ligne de front pour ce qui est de la défense. On fait habituellement appel à leur soutien, certes, parce qu'il y a des exigences précises à ce chapitre.

La Garde côtière est pour ainsi dire sur la ligne de front, n'est-ce pas?

**M. Mario Pelletier:** C'est exact.

Nous sommes la présence sur l'eau. La Garde côtière assure la plus grande présence au Canada. Nous sommes la flotte civile, alors nous sommes sur l'eau et nous sommes appelés à les soutenir.

**M. Mark Gerretsen:** C'est tout?

**Le président:** Il vous reste environ 10 secondes. Oui, c'est tout.

Je cède la parole à M. Paul-Hus.

[Français]

**M. Pierre Paul-Hus (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, PCC):** Merci, monsieur le président.

Monsieur Pelletier, une des missions de la Marine royale canadienne est d'assurer la mobilité des voies navigables pour que le commerce puisse se faire. Il faut s'assurer que les exportations et les importations se poursuivent normalement.

La Garde côtière canadienne considère-t-elle être en mesure d'assurer ses obligations de dégagement des voies maritimes?

**M. Mario Pelletier:** C'est le cas. La Marine royale canadienne est responsable de la sécurité de ces mouvements, que ce soit dans les eaux canadiennes ou dans les eaux connexes. Notre mandat porte plutôt sur la sûreté de ces mouvements. Il nous faut nous assurer que les mouvements sont sûrs, qu'il y a de l'aide à la navigation, qu'il y a un système de gestion du trafic et qu'il y a les ressources pour répondre en cas d'urgence et pour assurer les services de déglacement.

**M. Pierre Paul-Hus:** En ce qui a trait au déglacement, on a eu des problèmes. Considérez-vous que vous avez tout ce qu'il faut, à 100 %?

**M. Mario Pelletier:** Nous avons ce qu'il faut, car nous avons de nouveaux services. Nous avons connu des hivers difficiles, et des bris nous ont empêchés de fournir tous les services conformément aux attentes. Cependant, il y a présentement des investissements. Mon collègue a parlé du prolongement de la vie des navires. Nous retirons des navires des eaux pendant des périodes de 8 à 10 mois par année pour leur apporter des réparations majeures, de sorte que lorsque ces navires sont de nouveau en service, ils sont beaucoup plus fiables et ils demeurent disponibles. Je donne souvent l'exemple de l'un de nos brise-glaces, le NGCC *Amundsen*, pour illustrer le succès de ce programme. Nous avons retiré ce brise-glace des eaux pendant 10 mois. Après sa remise en service, il n'y a pas une seule journée où des problèmes mécaniques l'ont empêché d'être en service.

**M. Pierre Paul-Hus:** Revenons à la culture de la Garde côtière canadienne. Sauf erreur, depuis 50 ans, et même plus, vous avez une culture très pacifique. Vous faites plutôt de la surveillance, vous aidez à apporter des biens dans les communautés nordiques, des choses de ce genre.

En étudiant les divers éléments de la marine et de l'environnement mondial, on s'aperçoit que les menaces sont différentes. On a abordé la question du passage du Nord-Ouest, un peu plus tôt.

Pensez-vous que la Garde côtière canadienne devrait amorcer un changement de culture important? Par exemple, devriez-vous être l'équivalent de la Garde côtière américaine et former des employés à l'interne pour être en mesure de faire des interventions armées? En effet, vous êtes dépendants de tout le monde; vous n'êtes pas autosuffisants sur le plan de la sécurité.

**M. Mario Pelletier:** On peut envisager cette question sous différents angles. L'approche la plus extrême voudrait que nous soyons armés. Selon une approche intermédiaire, nous pourrions avoir le pouvoir de mettre certaines règles en application. Par exemple, en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, Transports Canada est responsable de s'assurer que les navires sont sécuritaires, entre autres choses. Pour notre part, si nous constatons une défaillance, nous la rapportons, puis Transports Canada va décider d'agir ou non. Évidemment, si nous avions un pouvoir supplémentaire de mise en application de certaines lois, ce serait une étape de plus. L'étape ultime serait d'avoir des gens armés à bord qui pourraient appliquer certaines autres lois.

**M. Pierre Paul-Hus:** Je vais vous donner l'exemple de l'attentat terroriste qui s'est passé ici, à Ottawa, il y a deux ans. On a vu qu'il y avait un problème du côté des services de sécurité de la Colline du Parlement et de la GRC.

En ce qui a trait à la patrouille maritime, c'est un peu la même chose. Si quelque chose arrive et que vous n'êtes pas en mesure de vous en occuper, vous appelez la Marine royale canadienne ou la GRC afin d'obtenir des ressources.

Par exemple, si vous arrivez à un endroit et que des Chinois sont installés et font du forage, que pouvez-vous faire, à part rapporter ce fait? À part dire aux Chinois de partir, vous n'avez aucun autre moyen.

• (1155)

**M. Mario Pelletier:** Nous n'avons pas ce pouvoir. Ce serait une situation extrême qui...

**M. Pierre Paul-Hus:** Cela peut arriver.

**M. Mario Pelletier:** Je ne voudrais pas trop m'aventurer à répondre à des questions hypothétiques.

Un peu plus tôt, j'ai parlé des Centres des opérations de la sûreté maritime. Nous collaborons de façon très étroite avec les autres agences. Au fur et à mesure que nous analysons une situation où un risque se développe, comme nous avons un dialogue constant, il est facile de participer à ces discussions.

Je pourrais donner l'exemple du *Farley Mowat*, il y a quelques années. Nous savions qu'il y avait des activités illégales. Nous nous sommes assis avec nos collègues de Pêches et Océans Canada et de la GRC pour planifier l'intervention, qui a été faite de façon très efficace. Ils avaient besoin d'un brise-glace pour se rendre sur place et nous pouvions offrir ce service.

**M. Pierre Paul-Hus:** Est-ce qu'il me reste encore un peu de temps de parole?

[Traduction]

**Le président:** Il vous reste environ 90 secondes.

[Français]

**M. Pierre Paul-Hus:** D'accord.

Quelles sont vos relations avec la Garde côtière américaine? Sur la côte est ou sur la côte ouest, vous arrive-t-il de devoir faire appel à elle lors de certaines interventions parce que vous ne disposez pas de la capacité nécessaire?

**M. Mario Pelletier:** Je dirais que les endroits où nos relations sont les plus cruciales, c'est sur les lacs et dans l'Arctique. Nous entrons en relation sur les côtes également. Normalement, cela survient lors des opérations aux frontières ou dans les zones de responsabilité. J'ai parlé des lacs, mais nos relations s'étendent au-delà. Il y a aussi le déglacage, pour lequel nous avons un traité avec la Garde côtière américaine. Donc, peu importe que le pavillon du

navire qui suit le brise-glace soit canadien ou américain, nous offrons ce service. De cette façon, nous pouvons couvrir un territoire beaucoup plus vaste et maximiser les ressources.

**M. Pierre Paul-Hus:** Les Américains ont-ils des brise-glaces dans le Nord ou dans l'Arctique pour procéder au déglacage? Si c'est le cas, c'est en Alaska, j'imagine.

**M. Mario Pelletier:** Le déglacage se fait sur les lacs spécifiquement. Oui, les Américains ont des brise-glaces dans l'Arctique. Nous avons collaboré avec eux à des opérations scientifiques visant surtout à cartographier le fond marin. Cela demande deux brise-glaces. Ils ont un brise-glace d'une grande capacité et nous en avons un également. De cette façon, nous multiplions nos forces.

**M. Pierre Paul-Hus:** Merci.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

Monsieur Rioux, c'est à vous.

[Français]

**M. Jean Rioux (Saint-Jean, Lib.):** Bonjour. Je vous remercie d'être parmi nous et de répondre à nos questions.

Vous avez parlé du système à longue portée servant à l'identification et à la localisation des navires. Vous avez dit devoir surveiller plus de 1 000 navires sur une distance de plus de 2 000 milles marins. Le projet Poséidon a été présenté au ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne. On parle ici d'une interface qui permettrait la collecte d'information. Il permettrait, par exemple, de connaître les entrées dans des zones de pêche, le rapprochement des navires de pêche et des navires frigorifiques, la reprise des mouvements des navires, et ainsi de suite.

Croyez-vous qu'un tel projet pourrait diminuer les sorties en mer et les coûts? Pensez-vous que ce système pourrait être efficace?

**M. Mario Pelletier:** Je ne suis pas au courant du projet Poséidon, mais je peux dire que, sur le plan opérationnel, l'information est cruciale. Plus il y en a, plus nous pouvons prendre des décisions éclairées et être efficaces quant à nos réponses.

Comme je ne suis pas au courant de ce projet en particulier, je ne peux que vous donner une réponse générale. En effet, plus nous avons d'information sur le tracé du trafic maritime ou sur les activités, plus cela nous aide à prendre des décisions. Il peut s'agir de décisions qui exigent une intervention de notre part ou encore de décisions en vertu desquelles nous pouvons demander à d'autres organisations d'intervenir ou de valider une information.

**M. Jean Rioux:** D'accord.

Quand le projet a été présenté, on parlait d'une quinzaine de sources d'information qui pourraient être regroupées, ce qui faciliterait vos décisions.

Il a beaucoup été question de l'Arctique. Je pense que le réchauffement de la planète nous amène à être plus informés et à intervenir. J'arrive d'une réunion de l'OTAN, et on constate une présence beaucoup plus active de la Russie, qui élargit sa flotte de brise-glaces. Il s'agit principalement de brise-glaces à propulsion nucléaire.

Est-ce que cela vous inquiète? Serons-nous suffisamment équipés pour faire face aux nouveaux besoins ou y a-t-il des lacunes à cet égard? Devrions-nous disposer d'un plus grand nombre de brise-glaces, mais surtout d'un brise-glace à propulsion nucléaire?

• (1200)

**M. Mario Pelletier:** Pour ce qui est de la flotte de brise-glaces russes, elle est développée pour satisfaire les besoins des Russes dans leurs propres eaux.

En ce qui nous concerne, une présence accrue serait-elle souhaitable? Je réponds toujours oui à cette question. C'est pourquoi nous accueillons de façon très positive le fait que la Défense nationale soit en train de construire des navires de patrouille pour l'Arctique. Au bout du compte, cela fait en sorte de multiplier notre présence dans l'Arctique et c'est toujours positif. En effet, plus il y a de présence, plus il y a de couverture et plus il y a de possibilités d'intervenir.

**M. Jean Rioux:** Plus précisément, devriez-vous avoir un brise-glace à propulsion nucléaire? Est-ce un besoin pour l'avenir?

**M. Mario Pelletier:** Le nucléaire est une technologie complètement différente de ce à quoi nous sommes habitués. Cela demande des expertises complètement différentes. Nous n'envisageons donc pas cette option présentement.

La Garde côtière canadienne a été un leader sur le plan de la propulsion diesel-électrique. Nous avons beaucoup développé cette technologie et nous avons une expertise à cet égard. C'est aussi très fiable. C'est ce sur quoi nous nous sommes concentrés jusqu'à maintenant.

**M. Jean Rioux:** Vous me dites que le nucléaire est une autre technologie sur le plan énergétique. Par contre, est-ce que vous avez déjà des brise-glaces lourds? Parmi ce qui s'en vient, on parle principalement du *John G. Diefenbaker*. Cela fait-il concurrence à ce que possède la Russie?

**M. Mario Pelletier:** Absolument. On a fait des études, et ce navire pourra être en service à longueur d'année dans l'Arctique canadien et répondre aux besoins propres à cette région. Bien sûr, il faut faire de l'entretien, mais il peut être en service partout dans l'Arctique canadien en tout temps, que ce soit en décembre ou en janvier.

**M. Jean Rioux:** En fin de semaine, il y aura...

[Traduction]

**Le président:** Votre temps est écoulé, monsieur Rioux.

Monsieur Bezan, vous avez la parole.

**M. James Bezan (Selkirk—Interlake—Eastman, PCC):** Monsieur le président, avant que vous déclenchiez le chronomètre, j'aimerais revenir brièvement au point que j'ai soulevé hier en Chambre. Je serai très bref. Il est regrettable que vous n'avez pas profité de l'occasion que vous avez eue hier de vous excuser pour les propos méprisants que vous avez tenus à mon endroit. Quoi qu'il en soit, cela ne me dérange pas outre mesure, mais je regardais autour de la salle, et vu notre histoire... Durant la Seconde Guerre mondiale, le Cabinet se réunissait ici tous les matins pour parler de la situation en Europe et de la guerre et de la meilleure façon d'organiser les forces armées qui luttaient pour notre démocratie. Comme je l'ai dit en Chambre hier, l'une des responsabilités du président est de faire preuve de pondération, d'être juste et d'assurer l'ordre. Le seul pouvoir du Comité est de se pencher sur la question à l'étude, mais en même temps, vous devez aussi veiller à ce que nos droits et nos privilèges soient respectés. Vous avez beau ne pas me respecter, je vous demande au moins de respecter l'institution et de garantir les droits de tous les députés qui siègent au Comité, de temps à autre, pour ce qui est de s'exprimer librement et de poser des questions — parfois difficiles — aux témoins appropriés. Sur ce, je passe à autre chose.

Merci, messieurs, d'être ici. Je suis un garçon des Prairies, et beaucoup de gens ignorent que la Garde côtière est présente au Manitoba, sur le lac Winnipeg, à Gimli et sur la rivière Rouge, à Selkirk. J'apprécie tout le travail accompli par ces braves marins qui assurent la protection de nos exploitants de bateaux et transporteurs commerciaux ainsi que de nos pêcheurs commerciaux dans cette zone, et qui interviennent en cas de crise.

La grande question qui nous intéresse, je crois, même si nous tournons un peu autour du pot, c'est la façon exacte dont la Garde côtière travaille avec la Marine royale canadienne, avec la GRC et avec la garde côtière américaine lorsque vous avez affaire à certains de ces problèmes qui tiennent en fait à la sécurité.

Lorsque vous exercez vos activités dans les Grands Lacs, dans la Voie maritime du Saint-Laurent et à proximité des voies navigables américaines le long des côtes de l'Atlantique et du Pacifique, comment interagissez-vous, lorsque vous êtes en patrouille, avec des navires pouvant être impliqués dans le trafic de drogues, la traite de personnes ou peut-être le transport d'armes à feu illégales? Comment interagissez-vous avec la Marine et comment utilisez-vous les centres des opérations de la sûreté maritime, qui sont fantastiques lorsqu'on y entre et qu'on voit toute l'information qu'on y réunit, pour ceux d'entre nous qui ont eu l'occasion d'entrer dans ces centres? Comment arrive-t-on à coordonner tout cela, surtout avec nos homologues américains?

• (1205)

**M. Jeffery Hutchinson:** Je vais peut-être commencer, puis Mario pourra revenir sur certaines des particularités.

Je vais simplement vous donner un exemple — essentiellement — pour aider à répondre à cette question. Imaginez que vous êtes à Halifax. Je choisis Halifax parce que c'est là que j'ai vu la situation se produire. Le COSM et nos employés du SCTM surveillent l'océan. Ils voient quelque chose, et il y a quelque chose qui cloche. Peut-être qu'ils connaissent déjà ce navire. Peut-être qu'ils se sont déjà posé des questions à son sujet. L'information est transmise au COSM, et la GRC affirme qu'il s'agit d'un navire qu'elle surveille. Normalement, elle permettrait au navire d'entrer. Il est plus facile de faire ce qu'on a à faire au bord d'un quai, où — au besoin — on peut apporter une vraie puissance de feu. Il n'est jamais avisé de monter à bord d'un navire en mer si on n'est pas obligé de le faire. Dans ce cas particulier, ils savent qu'ils doivent l'arrêter pendant qu'il est encore à 10 milles au large, alors ils chargent l'équipement à bord de l'un de nos navires, nous les emmenons, et ils effectuent l'interception de cette manière.

Pour répondre à une question posée plus tôt, parfois, ce n'est pas seulement la GRC. Ce peut être des agents d'immigration. Ce peut être des agents de l'ASFC. Ce peut être la combinaison de gens dont nous avons besoin pour faire le travail quand nous arrivons sur place.

Une façon différente de le faire, c'est grâce aux efforts combinés que nous déployons avec la GRC dans le cadre des patrouilles de sécurité. Nous transportons son équipe, ou bien nous pouvons envoyer une équipe d'intervention d'urgence, qui est armée et capable d'arraisonner le navire, à l'endroit où il doit être. Du point de vue de la sécurité, c'est ainsi que cela fonctionne au quotidien. La GRC nous rencontre à un port. Le jour où j'y étais, les gendarmes nous ont rencontrés à Lunenburg, et nous les avons embarqués avec leur équipement et sommes allés arrêter le navire qui devait être arrêté.

Dans le cas des Américains, Mario pourra aborder le point de vue de la sécurité, mais nous entretenons une superbe relation avec la garde côtière américaine sur beaucoup de fronts. Nous coopérons aux fins d'une intervention environnementale. Espérons que la catastrophe de Deepwater Horizon ne se produira pas aujourd'hui, mais nous déploierions des ressources pour aider les Américains. Si une telle catastrophe se produisait quelque part près de notre littoral, ils déploieraient des actifs pour nous aider. Il s'agit d'un accord complètement mutuel relativement à l'environnement et à la recherche et au sauvetage.

Sur le plan du déglacement, c'est là que nous apportons la plus grande contribution.

La raison pour laquelle je soulève cette question — je veux le préciser —, c'est qu'il y a un traité selon lequel les navires militaires sont interdits sur les Grands Lacs, sauf dans des circonstances exceptionnelles. Cela nous permet d'y exploiter des navires plus gros que ceux des Américains. Leur capacité de déglacement tend à être constituée de petits remorqueurs pour le déglacement; c'est nous qui avons la vraie force, et ils le reconnaissent. Il s'agit d'une contribution pour laquelle ils ne peuvent pas nous rendre la pareille, car ils sont militarisés, et nous ne le sommes pas. Il s'agit de l'une des restrictions à cet égard.

Quant aux opérations de sécurité que nous menons avec les Américains, Mario, vous voulez peut-être aborder cette question.

**Le président:** Je vais devoir vous arrêter là.

Je vais céder la parole à M. Spengemann.

**M. Sven Spengemann (Mississauga—Lakeshore, Lib.):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Pour commencer, je dois dire que je suis déçu des commentaires préliminaires formulés par M. Bezan. Les Canadiens s'attendent à beaucoup mieux, monsieur le président.

Il a été prouvé que vous n'aviez jamais formulé le commentaire qu'on vous a imputé. M. Bezan devrait présenter ses excuses non seulement au Comité, mais à la Chambre des communes. Vous êtes un président extrêmement compétent et juste, et je crois que le Comité peut être très fier. La Chambre des communes peut être très fière. Sur ce, je vais passer à autre chose.

Messieurs, merci beaucoup de votre service à la nation.

**M. James Bezan:** J'invoque le Règlement, monsieur le président, car j'ai affirmé dans ma déclaration faite à la Chambre, hier, si vous écoutez l'enregistrement... et cela a été confirmé...

**M. Sven Spengemann:** C'est un débat...

**M. James Bezan:** Ce n'est pas un débat.

**Une voix:** J'invoque le privilège parlementaire, monsieur le président...

**Le président:** Monsieur Bezan, quelle règle a été enfreinte?

**M. James Bezan:** L'article 18 du Règlement.

**M. Sven Spengemann:** Monsieur le président, puis-je invoquer le privilège parlementaire?

Ce n'est pas un rappel au Règlement. Je voudrais disposer du temps qui m'est alloué, s'il vous plaît.

**Le président:** Monsieur Spengemann.

**M. Sven Spengemann:** Merci.

Messieurs, je vous remercie de votre présence. Merci de votre service à la nation. Fait plus important: je vous remercie du service

des femmes et des hommes qui servent sous votre commandement en uniforme chaque jour.

Je voudrais vous ramener brièvement à la question de M. Rioux sur Elbit. S'agit-il d'un système à base de transpondeurs?

• (1210)

**M. Mario Pelletier:** Je suis désolé, je ne dispose pas de tous les détails techniques le concernant, mais il ne s'agit pas d'un transmetteur. On est responsable des signalements, et il y a également certaines transmissions.

**M. Sven Spengemann:** Quel type de navires ne seraient pas détectés par Elbit? Cela dépendrait-il de la taille? Cela dépendrait-il de la trajectoire? Cela dépendrait-il de l'équipement de communication?

**M. Mario Pelletier:** Cela dépend de la taille, et, je suis désolé, vous avez tout à fait raison, c'est un transmetteur.

**M. Sven Spengemann:** Merci beaucoup de cette réponse.

Je voudrais vous ramener brièvement aux questions relatives aux interventions environnementales. Elles ont été soulevées par ma collègue, Mme Blaney. Pourriez-vous décrire au Comité les types de situations auxquelles vous faites face? Je songe plus particulièrement à la côte Ouest en ce qui concerne l'intervention environnementale. Pouvez-vous simplement penser à une situation hypothétique impliquant des navires-citernes extracôtiers? Il y a des scénarios côtiers. Il y a des scénarios impliquant des pipelines. À quels genres de situations faites-vous face? De quels types de capacités d'intervention disposez-vous? Quels types de progrès technologiques sont dans le collimateur? Question primordiale : comment vos obligations relatives au nettoyage dans le cadre des interventions recourent-elles celles du secteur privé? De quoi êtes-vous chargés? De quoi êtes-vous responsables? Par exemple, de quoi une pétrolière est-elle responsable?

**M. Jeffery Hutchinson:** Il y a là beaucoup d'éléments. Nous allons les parcourir brièvement.

Le premier élément que j'aborderai, c'est ce dont nous sommes responsables, ou ce dont nous sommes chargés. Nous devons nous assurer qu'un nettoyage approprié est effectué. Parfois, cela signifie que nous prenons les commandes et que les gens obéissent aux ordres que nous donnons. Parfois, cela signifie que nous surveillons et nous assurons que ce qu'ils font est approprié. Au Canada — comme vous le savez —, les pollueurs paient, et ils sont responsables de ce qu'ils déversent dans l'eau. Certains armateurs ou capitaines de navire sont simplement incapables de s'acquitter de cette responsabilité, alors, afin de compléter leur capacité et de s'assurer que le pollueur paie, des organismes d'intervention privés sont financés par l'industrie du transport maritime. Ils sont tenus de maintenir une capacité de 10 000 tonnes dans une certaine période. Ils doivent pouvoir exécuter des interventions jusqu'à concurrence de 10 000 tonnes. À certains endroits, dans certaines situations, les organismes d'intervention dépassent cette capacité, parfois beaucoup, car, dans le monde du transport maritime d'aujourd'hui, 10 000 tonnes, ce n'est pas vraiment beaucoup. Cette réglementation a probablement été établie dans les années 1970, alors ils maintiennent une capacité plus importante que cela. Ce qu'ils font, en général, c'est déployer un tangon afin de maîtriser le navire ou le déversement. Ils mettent des navires de récupération de pétrole à l'eau. Ils patrouillent à bord de leurs bateaux pour s'assurer qu'ils contrôlent la situation.

Vous avez posé une question au sujet de la technologie d'avenir. C'est quelque chose qui nous intéresse beaucoup. Sauf dans des conditions idéales, la récupération du pétrole dans l'eau est extrêmement difficile à exécuter. Nous avons été fiers de notre intervention dans le cas du *Marathassa*, dans le port de Vancouver. Même si nous sommes maintenant à une époque où tout pétrole dans l'eau est inacceptable — et il s'agit également de notre point de vue —, dans ce cas-là, notre nettoyage a dépassé les 50 % selon certaines estimations, les 80 % —, et c'est presque une première en ce qui a trait à la récupération de pétrole, comme vous le savez peut-être.

Pour ce qui est de ce à quoi nous faisons face dans des situations particulières, nous répondons à plus de 1 000 demandes d'interventions environnementales par année. Elles vont d'une personne qui a déversé une petite quantité de pétrole, peut-être pas d'un bateau privé de 25 pieds — ces gens ne téléphonent habituellement pas, mais un peu plus gros... Il pourrait s'agir d'un bateau de louage qui emmène les gens pêcher, ce genre de choses. Nous obtenons ainsi de petites fuites de pétrole, et nous déposons une matière absorbante dans l'eau afin de tenter d'éponger le pétrole hors de l'eau.

La prochaine étape serait le pétrole qui s'échappe parfois d'un quai, ou bien d'un lieu industriel. Il ne s'agit pas de notre première responsabilité, mais nous fournissons souvent de l'aide à cet égard.

Ensuite, à l'autre bout du spectre, il y a les événements dans le cadre desquels nous sommes intervenus récemment et que vous connaissez : le déversement de Bella Bella; le *Marathassa*, que je viens juste de mentionner; le navire de Montréal qui fait l'objet d'un nettoyage — il s'appelle le *Kathryn Spirit* —; et un nettoyage à venir à Terre-Neuve.

Voilà l'éventail des interventions. C'est environ 1 000 appels par année, et ils couvrent tout l'éventail. Malheureusement, même des ombres d'arbres sur l'eau peuvent ressembler beaucoup à du pétrole, alors nous répondons à quelques-uns de ces appels également.

**M. Sven Spengemann:** Merci beaucoup.

Monsieur le président, je pense que mon temps est écoulé.

**Le président:** Merci.

Madame Blaney, allez-y.

**Mme Rachel Blaney:** Merci, monsieur le président.

Je veux simplement revenir un peu là-dessus. En ce moment, beaucoup de Canadiens ont de sérieuses préoccupations au sujet du déversement de Bella Bella. Nous avons été témoins de beaucoup de choses qui étaient les réalités de notre océan également. C'est ce qui se passe dans l'eau. Les Canadiens ont besoin de savoir, surtout compte tenu de l'approbation de Kinder Morgan, si vous allez réévaluer votre capacité d'intervention. Quelle évaluation des risques a été effectuée, et comment vous préparez-vous à la réalité d'un volume plus élevé de circulation de navires-citernes?

• (1215)

**M. Jeffery Hutchinson:** Certaines études ont été effectuées, en particulier concernant le taux de dérive d'un navire-citerne qui traverse le détroit de Juan de Fuca, alors, si un navire-citerne devait subir une panne de moteur pour quelque raison que ce soit, le temps qu'il faudrait avant qu'il percute quelque chose qui causerait un problème.

Une autre étude des taux de dérive est en cours, et nous attendons pour examiner ces deux études ensemble. Sans vouloir sembler faire l'apologie de quiconque, je souligne que la proposition de Kinder Morgan ajoute une capacité de remorquage assez importante dans

cette région. Ces navires-citernes, en particulier, seront escortés ou en fait attachés à un remorqueur jusqu'à ce qu'ils soient en mer libre, à la bouée Juliet.

Nous regardons où les responsables placent leurs ressources et leurs délais d'intervention, puis nous examinons les nôtres. Précisément en ce qui concerne la partie sud de l'île de Vancouver, nous avons envoyé une demande d'information. Cette demande vise en partie à obtenir une capacité de remorquage. Je l'ai mentionné dans mes commentaires au sujet de renouvellement de la flotte à long terme. Nous considérons la capacité de remorquage d'urgence comme une fonction de la garde côtière qui doit être rétablie. Voilà dans quelle direction nous allons.

Sur les trois côtes, nous allons apporter des améliorations assez importantes par le truchement du Plan de protection des océans. Ces améliorations comprennent le renouvellement de l'équipement de la garde côtière, l'ajout de nouvelles capacités au sein de la garde côtière sous la forme de choses comme des équipes d'intervention environnementale primaires — pensez à une équipe d'intervention spéciale pour l'océan —, mais aussi en mettant les collectivités côtières à profit, plus particulièrement les collectivités autochtones et nordiques. Nous allons mobiliser un éventail de bénévoles, comme un service d'incendie bénévole, afin que nous puissions envoyer sur place des gens possédant une certaine formation et de l'équipement le plus rapidement possible, que nous puissions les habiliter et leur permettre de tenir bon jusqu'à ce que les ressources importantes puissent arriver.

Nous examinons les études; nous attribuons des capacités aux nouvelles ressources, et nous travaillons avec davantage de partenaires afin d'obtenir une intervention plus solide.

**M. Mario Pelletier:** Une partie de ce travail avec les nouveaux partenaires, c'est ce que nous appelons le plan d'intervention régional. Il suppose de réunir tout le monde autour d'une table pour étudier le risque réel, examiner l'équipement et décider s'il est suffisant ou non. Nous élaborons également ces plans.

Nous étudions également des mesures d'intervention de rechange, comme le recours à des dispersants. Actuellement, cela contrevient à certaines des lois. Nous examinons l'avantage environnemental net du recours à ces mesures et dotons les gens des bons outils pour prendre la décision quant au fait qu'il est plus avantageux d'utiliser des dispersants actuellement ou d'attendre ou de tenter de confiner le déversement.

Voilà les outils qui seront accessibles pour que l'on puisse s'assurer que de meilleures décisions sont prises plus rapidement.

Enfin, nous envisageons également l'achat d'équipement plus moderne. Nous disposons de caches situées partout au pays, qui sont bien équipées. Nous devons renouveler cet équipement et nous assurer que nous sommes dotés d'un équipement de haute technologie approprié et accessible pour permettre aux gens d'intervenir.

**Mme Rachel Blaney:** D'accord.

**Le président:** Votre temps est écoulé, madame Blaney.

Je vous remercie tous les deux de votre présence aujourd'hui. Merci de votre service et de votre témoignage. Il ajoute de la valeur à ce que nous tentons d'accomplir.

Je vais suspendre la séance afin que nous puissions nous dire au revoir. Nous allons reprendre nos travaux et nous occuper des affaires du Comité à huis clos.

Merci.

*[La séance se poursuit à huis clos.]*

---









Publié en conformité de l'autorité  
du Président de la Chambre des communes

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

---

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

Published under the authority of the Speaker of  
the House of Commons

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

---

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>