



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

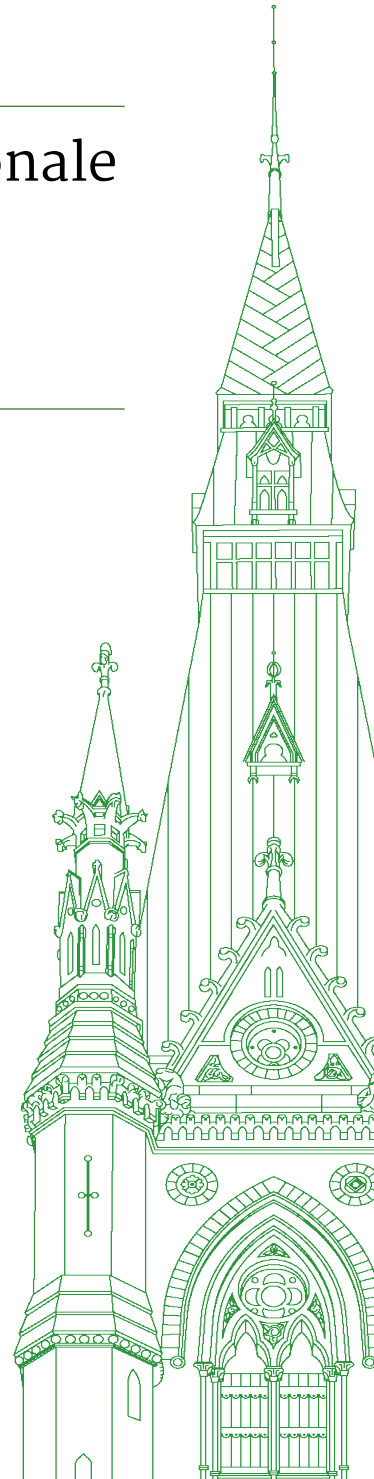
Comité permanent de la défense nationale

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 040

Le mardi 22 novembre 2022

Président : L'honorable John McKay



Comité permanent de la défense nationale

Le mardi 22 novembre 2022

• (1100)

[Traduction]

Le président (L'hon. John McKay (Scarborough—Guildwood, Lib.)): Je déclare la séance ouverte.

Il s'agit de la 40^e réunion du Comité de la défense. Nous poursuivons notre étude sur la recherche et le sauvetage dans l'Arctique.

Nous avons avec nous deux témoins en personne. C'est choquant. Nous avons tellement l'habitude de recevoir des gens en ligne qu'il faut les assermenter et ce genre de choses.

Je vais demander à Neil O'Rourke, commissaire adjoint de la région arctique, de faire une présentation de cinq minutes. Je suppose que M. Wight et M. O'Rourke seront tous deux disposés à répondre aux questions des membres après cela.

Allez-y, monsieur O'Rourke.

M. Neil O'Rourke (commissaire adjoint, région de l'Arctique, Garde côtière canadienne, ministère des Pêches et des Océans): Bonjour, monsieur le président et membres du Comité.

Je m'appelle Neil O'Rourke et je suis le commissaire adjoint pour la Région de l'Arctique de la Garde côtière canadienne.

Mon collègue et moi sommes heureux d'avoir l'occasion de comparaître aujourd'hui devant ce comité au nom du ministère et parler du déglacage, puis de la recherche et du sauvetage.

Je suis accompagné aujourd'hui de M. Robb Wight, qui est le directeur général de l'Approvisionnement des navires.

[Français]

Nous sommes ici aujourd'hui pour parler de la capacité de déglacage de la Garde côtière canadienne dans l'Arctique.

[Traduction]

Le mandat de la Garde côtière est d'assurer la sécurité de ceux qui naviguent dans nos eaux et la protection de notre milieu marin, ainsi que d'appuyer la croissance économique du Canada en favorisant un commerce maritime sécuritaire et efficace. Nous contribuons également à la souveraineté et à la sécurité de notre pays, y compris dans le Nord, grâce à notre présence dans toutes les eaux canadiennes.

[Français]

La Garde côtière canadienne est prête à intervenir 24 heures sur 24, sept jours sur sept, et elle est active dans presque...

L'hon. Michelle Rempel Garner (Calgary Nose Hill, PCC): J'invoque le Règlement. Il n'y a pas d'interprétation.

[Traduction]

Le président: Est-ce que ça va?

Veuillez reprendre.

[Français]

M. Neil O'Rourke: La Garde côtière est active sous presque toutes les conditions météorologiques et pendant la saison de navigation dans l'Arctique.

[Traduction]

Cette année, la Garde côtière célèbre son 60^e anniversaire. Au fil des ans, la Garde côtière a été témoin de nombreux changements dans le Nord, notamment en raison des changements climatiques, de l'évolution du contexte, d'un intérêt international accru et d'une population nationale croissante.

Au fil de ces changements, la Garde côtière canadienne a joué et continuera de jouer un rôle critique dans la sécurité et la sûreté de l'Arctique.

[Français]

Notre flotte est au cœur de la réalisation des programmes de la Garde côtière, et au cœur de notre flotte actuelle se trouvent nos brise-glaces. Jusqu'à 19 brise-glaces sont utilisés chaque hiver pour assurer la sécurité du trafic maritime partout au pays, et le nombre varie entre 7 et 9 dans l'Arctique.

[Traduction]

Ces mêmes brise-glaces facilitent également l'accès aux eaux libres au printemps afin que les pêcheries puissent être ouvertes le plus tôt possible sans compromettre la vie des marins. Entre ce que nous appelons les « saisons intermédiaires » du printemps et de l'automne, un certain nombre de ces navires capables d'affronter la glace, entre sept et neuf par an, font des allers-retours dans l'Arctique.

Qu'il s'agisse de faciliter les activités essentielles de réapprovisionnement, de sonder le fond des voies navigables afin de produire des cartes hydrographiques, d'assurer la sécurité maritime pour les missions de recherche et sauvetage ou d'intervention environnementale, ou de contribuer à la souveraineté du Canada dans l'Arctique, ces brise-glaces ont été et continueront d'être d'une importance critique pour le Nord du Canada...

Le président: Monsieur O'Rourke, si vous pouvez ralentir un peu; vos paroles sont traduites simultanément, et le traducteur a un peu de mal à suivre.

M. Neil O'Rourke: Je m'en excuse.

Le président: Ce n'est pas un problème.

Je vous remercie.

M. Neil O'Rourke: En effet, l'importance de ces brise-glaces ne peut être sous-estimée.

[Français]

Comme le souligne le rapport récemment publié par le Bureau du vérificateur général sur la surveillance des eaux arctiques, au cours des 30 dernières années, le nombre de voyages dans les eaux arctiques canadiennes a plus que triplé, en raison de facteurs tels que la réduction de la couverture des glaces de mer et les avancées en matière de technologie, de navigation et de tourisme. Nous savons que l'augmentation du trafic maritime représente plus de possibilités et plus de risques ainsi qu'une augmentation de la demande pour les programmes et services de la Garde côtière.

[Traduction]

En réponse à cette préoccupation, l'une des principales mesures que nous prenons consiste à renforcer et à renouveler notre flotte, et à augmenter notre capacité et notre présence dans l'Arctique en particulier, grâce à la Stratégie nationale de construction navale.

Les investissements pour les navires brise-glace et les navires capables d'affronter la glace annoncés à ce jour dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale comprennent le financement de 16 navires polyvalents, de six brise-glaces de programme et de deux navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique. La Garde côtière construit également deux nouveaux brise-glaces polaires. Ils seront plus grands et plus puissants que les brise-glaces lourds actuels et permettront à la Garde côtière d'opérer dans l'Arctique canadien tout au long de l'année avec des capacités accrues pour soutenir une variété de tâches, et de fournir une capacité inégalée à ce jour par la flotte actuelle.

Et comme nous savons que les nouveaux navires ne seront pas tous prêts au moment de leur mise en service, nous réalisons également d'importants investissements pour prolonger la durée de vie de notre flotte actuelle. Grâce à ce qui est appelé la prolongation de la vie utile des navires, nous prolongeons en toute sécurité la vie utile de notre flotte afin que le personnel de la Garde côtière canadienne dispose du matériel adéquat pour effectuer son travail crucial.

En 2018, le gouvernement du Canada a attribué un contrat pour l'acquisition et la conversion de trois brise-glaces moyens commerciaux. Ils contribuent à assurer la continuité du service pour les opérations de déglacage de la Garde côtière, et les mouvements en toute sécurité de la circulation maritime dans les voies navigables du Canada.

Cette année, nous avons également eu l'avantage de voir l'acquisition d'un quatrième brise-glace léger commercial qui sera prêt à servir pour la saison de déglacage de 2023.

Ces navires permettront à la Garde côtière d'assurer un service ininterrompu lorsque certains de nos navires sont mis hors service pour subir des travaux de prolongation de la durée de vie. On peut considérer ces quatre brise-glaces dits « intérimaires » comme des véhicules de prêt. Le principe est le suivant: nous apportons un navire au chantier naval et nous utilisons ces navires intérimaires entretemps, comme vous le feriez avec votre garage.

Pour compléter ce processus, nous avons également commencé à faire appel à des navires de tiers, ou à ce que nous appelons des « affrètements spot », par le biais de contrats d'offre à commandes

établis qui nous permettent de puiser dans ces services, en cas de besoin. Cela nous permet de compléter notre flotte lorsque la demande dépasse notre capacité.

En terminant, je suis également fier de vous informer que la Garde côtière travaille à l'élaboration de sa première stratégie pour l'Arctique, fondée sur quatre années de collaboration avec des partenaires inuits, métis et des Premières Nations dans le cadre de l'établissement de la région arctique. Cette stratégie fournira une orientation stratégique à nos membres de la Garde côtière pour la prochaine décennie.

Nous sommes conscients que les décennies à venir apporteront de nombreux autres changements dans l'Arctique et que le développement d'une telle stratégie évoluera sans cesse. Cela dit, c'est avec cette planification stratégique que nous positionnons et renforçons la Garde côtière à long terme. La Garde côtière veille à ce que l'organisation soit bien placée pour répondre aux besoins croissants de ses partenaires et clients.

Nous vous remercions de votre attention. Robb Wight et moi répondrons à vos questions avec plaisir.

Merci.

• (1105)

Le président: Merci, monsieur O'Rourke.

Le premier intervenant est M. Bezan, pour six minutes.

M. James Bezan (Selkirk—Interlake—Eastman, PCC): Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier les témoins de s'être joints à nous aujourd'hui et d'avoir témoigné.

Nous assistons maintenant à une augmentation des puissances géopolitiques et des quasi-pairs qui se regroupent dans l'Arctique. Il y a la Russie qui renforce son armée dans sa région arctique avec plus de capacités pour protéger sa souveraineté dans l'Arctique et projeter sa puissance. Nous voyons également la Chine investir dans sa propre marine de l'Armée populaire de libération avec des brise-glaces lourds, même si elle n'est pas un pays de l'Arctique. C'est une nation proche de l'Arctique et son intérêt dans cette région passe par son initiative la Ceinture et la Route et, bien sûr, par sa stratégie de la « route de la soie polaire ».

La Garde côtière canadienne a-t-elle apporté une contribution ou formulé des demandes concernant la stratégie indopacifique du gouvernement du Canada?

M. Neil O'Rourke: En ce qui concerne la stratégie indopacifique en particulier, ce n'est pas une chose à laquelle la Garde côtière a contribué.

Il faudrait que je consulte certains de mes homologues au quartier général pour voir si nous avons été appelés à participer. Je suis responsable de toutes les opérations dans le Nord, mais il va de soi que ce genre d'initiative est géré à partir du quartier général.

Bien que je ne pense pas que nous ayons, à ma connaissance, participé à son élaboration, nous vous reviendrons là-dessus.

M. James Bezan: La Garde côtière canadienne a-t-elle participé à des échanges avec d'autres membres du Conseil de l'Arctique en ce qui concerne la façon de faire face à une Russie plus agressive dans l'Arctique, ainsi qu'à l'intérêt croissant que manifeste le Parti communiste chinois envers notre Arctique en faisant circuler des navires commerciaux et des navires de recherche scientifique dans le passage du Nord-Ouest, et aux capacités de déglacement de la Marine de l'Armée populaire de libération?

M. Neil O'Rourke: En ce qui concerne notre collaboration internationale, nous travaillons beaucoup, en effet, avec les autres pays de l'Arctique. Jusqu'au début de 2022, lorsque la Russie a réenvahi l'Ukraine, nous avons travaillé avec un total de huit nations arctiques — donc sept autres, y compris nous-mêmes et la Russie — dans le cadre du Conseil de l'Arctique et du Forum des garde-côtières de l'Arctique.

Dans le cadre du Conseil de l'Arctique, comme vous le savez probablement, il existe différents comités ou thèmes, dont le Programme de prévention des urgences, de protection civile et d'intervention, qui concerne l'environnement et que la Garde côtière canadienne dirige au nom du gouvernement canadien. Plusieurs ministères y sont représentés. Nous, en tant que Garde côtière, sommes en quelque sorte l'agence principale dans le cadre de ce travail.

Le Forum des gardes côtières de l'Arctique est un forum des gardes côtières des huit nations de l'Arctique. Encore une fois, comme pour le Conseil de l'Arctique, les travaux ont été interrompus au début du mois de mars, à la suite de la réinvasion de l'Ukraine. Nous poursuivons les dialogues et les conversations avec les six autres nations de l'Arctique, sous les auspices à la fois du Conseil de l'Arctique — dirigé par les Affaires étrangères et Affaires mondiales Canada, bien sûr — et du Forum des gardes côtières de l'Arctique, avec les gardes côtières plus particulièrement, sur la façon d'évoluer dans cet environnement changeant. Nous participons à ces deux forums.

En outre, nous avons des relations bilatérales avec toutes les autres nations de l'Arctique, à l'exception de la Russie. Nous travaillons très étroitement, y compris avec notre voisin immédiat, la Garde côtière américaine du 17^e district en Alaska. Je travaille en étroite collaboration avec le contre-amiral qui en est le commandant. Nous parlons de tout, y compris de certaines des questions que vous avez soulevées. Nous travaillons également en étroite collaboration avec les forces armées danoises et la base du commandement unifié de l'Arctique à Nuuk, au Groenland.

Essentiellement, pour moi, ce sont là nos voisins immédiats d'un point de vue opérationnel. Nous comparons nos notes sur l'information maritime et d'autres choses liées aux deux pays que vous avez mentionnés.

• (1110)

Le président: Vous avez environ deux minutes.

M. James Bezan: Je voudrais passer brièvement à la construction navale. Vous dites que nous avons des commandes pour 16 navires polyvalents et six brise-glaces. Est-ce que cela inclut les deux nouveaux brise-glaces polaires, ou est-ce que c'est six plus deux? Il y a aussi les deux navires de patrouille extracôtières et de l'Arctique.

Quel est le calendrier? Surtout en ce qui concerne les brise-glaces polaires, allons-nous pouvoir les mettre à l'eau avant l'expiration de la durée de vie du *Louis S. St-Laurent*?

M. Robert Wight (directeur général, Approvisionnement des navires, Garde côtière canadienne, ministère des Pêches et des Océans): Je vous remercie de cette question.

Pour répondre à votre première question, les deux brise-glaces polaires s'ajoutent aux six brise-glaces de programme que nous avons. Le premier brise-glace polaire sera construit au chantier naval de Vancouver. Nous effectuons à l'heure actuelle des travaux d'ingénierie à cet égard, et la construction devrait commencer en 2025. Nous prévoyons une livraison en 2030, de sorte qu'il sera en mesure de prendre la relève du *Louis S. St-Laurent*.

Nous effectuons à l'heure actuelle des travaux de prolongation de la durée de vie du navire pendant la saison morte, ce qui lui permettra de poursuivre ses activités. Nous espérons pouvoir le faire fonctionner jusqu'à la saison 2030, car il aura alors 61 ans.

M. James Bezan: En plus de ce calendrier pour les brise-glaces polaires, qu'en est-il du remplacement des autres navires?

Y aura-t-il des lacunes dans la capacité de recherches et sauvetage, ainsi que l'application de la loi canadienne dans l'Arctique, si nous n'avons pas nos navires et nos plateformes pour travailler?

Le président: Répondez très brièvement, s'il vous plaît.

M. Robert Wight: Très brièvement, le grand risque dans tout cela est le retrait du *Louis S. St-Laurent* avant que le brise-glace polaire ne soit mis en service avec les navires que nous avons achetés et que M. O'Rourke a mentionnés. Nous pouvons bien gérer l'Arctique inférieur et moyen, mais c'est l'extrême Arctique avec le brise-glace polaire qui nous inquiète si ce navire n'est pas livré, parce que les deux seuls navires qui peuvent aller là-bas sont le nouveau brise-glace polaire et le vieux *Louis S. St-Laurent*.

Le président: Merci, monsieur Bezan.

Madame Lambropoulos, vous avez six minutes. Allez-y, je vous en prie.

Mme Emmanuella Lambropoulos (Saint-Laurent, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci à nos témoins d'être ici avec nous aujourd'hui et de répondre à certaines de nos questions.

Une de mes premières questions serait de vous demander quels sont les principaux défis que vous rencontrez dans la conduite des opérations de recherche et de sauvetage dans l'Arctique.

Vous avez également mentionné une stratégie et une collaboration avec les collectivités autochtones du Nord, ainsi qu'une plus grande participation de celles-ci dans votre façon de procéder. Pouvez-vous développer cela un peu plus et nous dire comment cette collaboration pourrait aussi vous aider à relever certains des défis que vous rencontrez à l'heure actuelle?

M. Neil O'Rourke: Je vais peut-être commencer par la collaboration. Nous travaillons en étroite collaboration avec d'autres ministères fédéraux, comme vous le savez, je crois, pour la recherche et le sauvetage. Nous travaillons également en étroite collaboration avec les Forces canadiennes. Ce sur quoi je veux me concentrer, c'est notre travail avec les Inuits, en particulier dans le Nord.

Nous avons fait d'importants investissements au cours des dernières années pour perfectionner et élargir notre Garde côtière auxiliaire, qui est essentiellement composée de bénévoles de partout au pays qui participent officiellement au système de recherche et sauvetage.

Dans le Nord, la situation est un peu différente de ce qu'elle est ailleurs au Canada, où l'on fait généralement appel à des gens qui sont déjà sur l'eau — pêcheurs et autres. Dans le Nord, il y a beaucoup moins de bateaux communautaires, si vous voulez.

Nous avons également eu un programme très fructueux au cours des dernières années dans le cadre duquel nous avons pu fournir des fonds aux collectivités pour qu'elles puissent se procurer un navire de recherche et sauvetage destiné à faire partie de la Garde côtière auxiliaire. Nous sommes très heureux d'avoir maintenant 32 collectivités qui participent à ce programme — 46 navires et plus de 430 bénévoles — dans le cadre de notre force auxiliaire dans le Nord. C'est un atout important pour la recherche et le sauvetage, surtout lorsqu'il s'agit de recherche et de sauvetage communautaires.

Lorsque vous parlez de certains des défis, il y en a beaucoup dans les opérations dans le Nord. Tout d'abord, je vais commencer par la distance. L'Arctique canadien est immense. D'un côté, c'est un petit endroit où les Inuits se déplacent d'une collectivité à l'autre, et c'est très bien couvert; mais d'un autre côté, les gens ne se rendent pas forcément compte que le déplacement de navires ou de ressources d'une partie de l'Arctique à l'autre peut prendre plusieurs jours.

En plus de la distance, il y a le défi qui est la communication. Dans la majeure partie du Canada, nous avons ce que nous appelons la radio VHF, qui permet essentiellement aux marins sur l'eau de communiquer avec la Garde côtière et nos services d'urgence en cas de problème. Dans le Nord, hormis quelques poches, cela n'existe pas.

Ce qui se passe, c'est que nous répondons à de nombreux rapports de chasseurs disparus, lorsqu'une collectivité s'attend à ce qu'un groupe de chasseurs revienne un jour précis et qu'il ne le fait pas. Ils nous appellent alors, et la plupart du temps, les chasseurs vont bien. Ils ont simplement décidé de retarder leur retour, mais ils n'ont aucun moyen de communiquer avec leur collectivité d'origine, qui finit donc par appeler le système de recherche et sauvetage. En fin de compte, nous aurons déployé des ressources à un coût énorme pour le gouvernement du Canada, et tout ça, en théorie, aurait pu être évité s'il y avait eu un moyen de communication. C'est un de nos défis, qui est propre au Nord, dans un certain sens.

En outre, nous avons des infrastructures et des actifs. Là encore, même si nous parlons des brise-glaces — nous en avons sept à neuf en service dans le Nord —, compte tenu de l'étendue de la géographie, ils ne sont pas très nombreux lorsqu'il s'agit de couverture pour la recherche et le sauvetage. Nous avons d'autres soutiens limités. Nous avons la force auxiliaire, qui est vraiment formidable et solide. Dans le reste du Canada, nous avons des séries de stations locales de recherche et sauvetage. Dans l'Arctique, nous avons une station d'intervention maritime dans l'Arctique, à Rankin Inlet.

Je vais m'arrêter là, mais j'espère que cela vous donnera une idée de certains des défis auxquels nous sommes confrontés.

● (1115)

Mme Emmanuella Lambropoulos: Oui, cela m'aide beaucoup. Je vous remercie.

Je suppose que le principal problème est l'infrastructure limitée, la connectivité limitée.

Pouvez-vous nous dire en quoi l'augmentation des investissements dans les infrastructures du Nord, surtout pendant cette pé-

riode, serait bénéfique pour les collectivités locales et pour notre position de défense?

M. Neil O'Rourke: Oui. Je sais que l'on parle beaucoup, bien sûr, ici et dans le Nord, de la construction d'infrastructures à usages multiples. Nous en sommes certainement conscients.

Je sais, d'après des conversations avec nos partenaires de la Défense nationale et des Forces canadiennes, qu'il existe peut-être des possibilités, car il y a des investissements qui sont faits dans la modernisation du NORAD.

À l'échelle communautaire, nous en parlons également. Nous sommes très conscients de l'excellent travail effectué par l'ITK, l'organisation nationale inuite, et NTI, Nunavut Tunngavik Incorporated — pour ne citer que ces deux organisations — pour déterminer les lacunes en matière d'infrastructure.

De notre point de vue, celui des domaines qui sont alignés avec la Garde côtière et essentiellement l'infrastructure maritime, nous sommes entièrement d'avis que ce type d'infrastructure nous aiderait le mieux, en tant que Garde côtière, à assurer les services.

De notre point de vue, l'établissement d'une région arctique et la mise en place d'une capacité permanente dans le Nord ont consisté en partie à changer notre façon de faire affaire, et c'est pourquoi nous cherchons vraiment à tout faire en partenariat avec les Inuits, les Premières Nations et les Métis.

Mme Emmanuella Lambropoulos: Merci.

Vous avez mentionné que les changements climatiques ont également modifié la réalité du Nord et l'ont rendu plus accessible.

Quels sont les plans pour l'avenir afin que nous soyons toujours en mesure de protéger l'Arctique, et le Canada, je suppose, à travers l'Arctique? Comment faisons-nous participer les collectivités autochtones à ce plan?

Le président: Il y a deux questions auxquelles vous devez répondre en un peu moins de 30 secondes, s'il vous plaît.

M. Neil O'Rourke: J'y reviendrai. Il y a beaucoup de choses là-dedans.

La première chose que je dirai au sujet du changement climatique est que les choses changent. On croit parfois à tort que la fonte des glaces signifie que la saison de navigation est beaucoup plus longue. Ce que nous constatons en fait, c'est un risque accru, car la glace pluriannuelle qui restait auparavant beaucoup plus au nord se détache maintenant et descend vers le sud.

Nous ne le savons pas nécessairement d'une semaine à l'autre. Au cours d'une semaine dans une zone précise, historiquement, les conditions étaient à peu près les mêmes. Maintenant, nous voyons de la glace une année et pas de glace l'année suivante. C'est vraiment compliqué pour la planification des voyages.

En ce qui concerne la façon dont nous...

Le président: Malheureusement, nous allons devoir en rester là.

Je vous remercie.

Mme Lambropoulos est jeune, mais elle a beaucoup appris. Elle est très intelligente.

● (1120)

[Français]

Monsieur Desilets, je vous souhaite la bienvenue au Comité.

Vous avez la parole pour six minutes.

M. Luc Desilets (Rivière-des-Mille-Îles, BQ): Merci, monsieur le président.

Je remercie également nos invités.

Bonjour, très chers collègues.

J'aimerais poser quelques brèves questions, mais les réponses vont peut-être devoir être plus longues.

Monsieur O'Rourke, des 19 brise-glaces, combien sont-ils fonctionnels durant l'hiver?

M. Neil O'Rourke: La flotte nationale compte 19 brise-glaces. Le nombre de brise-glaces fonctionnels dépend du mois ou de la semaine. En principe, nous essayons le plus possible de faire la maintenance des navires au printemps et à l'automne, quand il n'y a pas de glaces sur le Saint-Laurent, dans le Sud du Canada et dans le Nord.

M. Luc Desilets: Durant la période la plus froide de l'année, combien sont fonctionnels?

M. Neil O'Rourke: Je vais devoir vous faire parvenir l'information concernant l'année 2022.

Je suis un expert de nos activités dans l'Arctique; les 19 brise-glaces relèvent du programme national et leur nombre en service varie d'une année à l'autre. Si vous voulez obtenir les chiffres en lien avec cette année, je ne les ai pas en main, mais on pourra certainement vous faire parvenir une réponse à cet égard.

M. Luc Desilets: Avez-vous une idée du nombre? S'agit-il de la moitié? Personnellement, je n'en ai aucune idée.

M. Neil O'Rourke: C'est beaucoup moins que cela.

M. Luc Desilets: Moins que la moitié, est-ce suffisant pour assurer la sécurité du Canada?

M. Neil O'Rourke: Encore une fois, je vais parler de l'Arctique. Selon nous, les navires actuellement disponibles sont suffisants pour assurer la prestation de nos programmes actuels dans le Nord.

M. Luc Desilets: Que voulez-vous dire par « assurer la prestation de nos programmes actuels »?

M. Neil O'Rourke: En principe, cela commence par le déglacage. Chaque année, il y a entre 50 et 80 demandes de déglacage dans le Nord, ce qui exige un certain nombre de navires. Normalement, on a besoin de quatre ou cinq navires. De plus, notre plateforme aide les scientifiques du Canada, ceux de notre propre ministère et d'ailleurs; quelques navires se concentrent là-dessus. Pour nous, le chiffre magique se situe entre sept et neuf navires par saison, et la Garde côtière est en mesure de les fournir.

M. Luc Desilets: On y a fait allusion plus tôt, mais je voudrais poursuivre en ce sens. Le rapport de la vérificatrice générale fait état de plusieurs déficiences relatives aux projets d'infrastructure. Évidemment, cela nuit au bon fonctionnement de la flotte. Selon elle, cela impliquerait des risques en matière d'approvisionnement.

Êtes-vous d'accord sur ce constat?

[Traduction]

M. Robert Wight: Oui, il y a des risques dans l'acquisition de la nouvelle flotte et il continuera d'y en avoir, en veux-tu en voilà lorsqu'il s'agira de l'accord-cadre et qu'ils commenceront à construire nos brise-glaces de programme. Il y aura toujours des risques, mais nous avons prévu des mesures d'atténuation suffisantes pour l'achat

des brise-glaces « nouveaux pour nous » que M. O'Rourke a mentionnés.

Nous sommes convaincus que nous pourrions continuer à envoyer sept à neuf navires dans l'Arctique, selon les besoins, et à garder le Saint-Laurent ouvert, ainsi que les Grands Lacs, jusqu'à l'arrivée de la nouvelle flotte.

[Français]

M. Luc Desilets: Monsieur O'Rourke, compte tenu de tout ce qui se passe actuellement sur le plan géopolitique et de l'arsenal russe, qui est assez imposant comparativement au nôtre, les deux brise-glaces polaires qui sont commandés vont-ils permettre d'assurer la sécurité du Canada?

M. Neil O'Rourke: Je vous remercie de votre question.

Comme vous le savez, la Garde côtière joue un rôle important sur le plan de la sécurité dans l'Arctique. Cependant, nous ne sommes pas une organisation militaire comme telle. Évidemment, nous travaillons de près avec les gens des Forces canadiennes et de la GRC. En réponse à votre question, je ne peux donc pas nécessairement répondre pour tout le monde. Toutefois, pour ce qui est de nos responsabilités en matière de sécurité économique et environnementale, entre autres, je crois que les deux brise-glaces polaires et le reste des investissements qui sont faits actuellement vont nous permettre de répondre aux besoins au cours des années à venir.

De plus, au fil du temps, nous avons travaillé avec la Russie en participant au Forum des gardes côtières de l'Arctique. L'an dernier, tous les pays de l'Arctique, incluant la Russie, ont participé à un exercice au pôle Nord. Ce que nous y avons appris, c'est qu'aucun pays, pas même la Russie et ses capacités et ses investissements, ne serait en mesure d'organiser seul une mission de recherche et sauvetage pour un navire au pôle Nord, par exemple. C'est la réalité à laquelle travaillent les sept pays qui restent. Il va y avoir un incident, car, déjà cette année, les croisières commencent à monter jusqu'au pôle Nord.

• (1125)

Le président: Je vous remercie, monsieur Desilets.

Malheureusement, votre temps de parole est écoulé.

[Traduction]

Madame Mathyssen, vous avez six minutes.

Mme Lindsay Mathyssen (London—Fanshawe, NPD): C'est une bonne transition, car cela m'intéressait.

Je vous remercie d'être ici aujourd'hui.

Nous avons beaucoup entendu parler de l'augmentation de la circulation et de son lien avec les navires de croisière. En fin de compte, à mesure que l'Arctique s'ouvre, l'intérêt pour l'extraction des ressources naturelles va être très élevé. Croyez-vous qu'il serait bénéfique pour le gouvernement de commencer à limiter cette circulation, y compris sur le plan du commerce, de l'exploitation des ressources et du tourisme, en tenant compte également de l'incidence environnementale qu'il a sur l'Arctique lui-même?

M. Neil O'Rourke: Je ne pense pas qu'il serait nécessairement approprié pour moi de me prononcer sur tous les aspects de la question, compte tenu de mon rôle dans la Garde côtière. Cela dit, je peux certainement parler un peu de la circulation maritime.

Une des choses à garder à l'esprit est que nous entendons souvent parler de fortes augmentations en pourcentage dans le rapport de la vérificatrice générale. Il y est dit, très précisément, qu'il a triplé. Ce dont nous parlons quand nous disons qu'il a doublé ou triplé, c'est qu'au lieu d'un navire par jour, il y en a deux par jour. Ce n'est pas la 417 ou la 401. Je pense qu'il est important de garder cela à l'esprit lorsque nous parlons de circulation maritime.

Transports Canada a mis en place des règles concernant l'obligation d'avoir à bord le système d'identification automatique, l'AIS, qui nous permet essentiellement de suivre les navires. Les règles qui sont en place actuellement n'exigent pas que les petits navires en soient équipés. Tout navire transportant moins de 12 passagers, tout petit voilier ou yacht, ou encore ce que nous appelons les touristes d'aventure, ne sont pas tenus de transporter un AIS ou d'en avoir un à bord.

Nous constatons que certaines de ces personnes qui passent par le Nord collaborent avec nous. Elles communiquent quotidiennement pour nous faire savoir où elles se trouvent pour des raisons de sécurité, mais d'autres ne le font pas. Elles viennent simplement dans nos eaux, et nous ne savons pas nécessairement où elles sont. Parfois, elles ont des problèmes. Du point de vue recherche et sauvetage, nous serions certainement heureux de mieux pouvoir savoir où se trouvent certains de ces petits navires à tout moment, de sorte que, en cas de problème, nous puissions en quelque sorte sauter la partie recherche et passer directement à la partie sauvetage, ce qui, dans le Nord, dans les eaux froides, peut être toute la différence entre la vie et la mort.

J'espère que cela vous donne une idée de ce dont nous parlons.

Je vous dirais simplement que toute allusion à la limitation de la circulation des navires dans le Nord serait probablement perçue par d'autres nations, qui, je le sais, ont signifié sans équivoque à la Garde côtière et à d'autres qu'elles avaient un point de vue différent sur le passage du Nord-Ouest... Ce sont des eaux intérieures, bien sûr, pour le Canada, mais ce n'est pas tout le monde qui le voit ainsi, alors ils pourraient avoir des choses à dire sur tout autre changement du régime dans le Nord en ce qui concerne les navires.

Mme Lindsay Mathysen: Vous avez parlé de cette relation en ce qui concerne le Conseil de l'Arctique. Sa mise en veilleuse a causé beaucoup de problèmes, ne serait-ce que pour la collecte de données et la recherche.

Nous avons parlé — et des témoins se sont présentés devant le Comité — de la façon dont les Russes considèrent l'Arctique comme une partie essentielle de leur identité.

En 2023, il y aura un changement de leadership. Que pensez-vous de cette relation à l'avenir et de la continuation du Conseil de l'Arctique sans la participation de la Russie? Quels sont les problèmes que vous prévoyez à cet égard?

M. Neil O'Rourke: En ce qui concerne le Conseil de l'Arctique, il ne m'appartient pas de me prononcer sur ce que devrait être l'avenir. Toutefois, je vais en parler du point de vue de notre garde côtière.

Je reviens à l'exemple du bateau de croisière au pôle Nord.

Notre réalité actuelle est que s'il y a un incident au pôle Nord qui nécessite l'évacuation d'un navire de croisière, nous devons travailler avec la Russie parce que, comme certains d'entre vous le savent peut-être, le Canada et toutes les autres nations de l'Arctique ont signé un accord international de recherche et sauvetage et d'in-

tervention environnementale, l'accord MOSPA, qui répartit essentiellement l'Arctique entre les huit nations. Nous avons une responsabilité internationale en matière de recherche et sauvetage jusqu'au pôle Nord. Il en va de même pour les Russes de l'autre côté, puis, bien sûr, pour les Américains et les Danois.

En réalité, si un incident se produit au pôle Nord, nous devons travailler avec eux. De notre point de vue, tout en reconnaissant et en comprenant la réalité géopolitique actuelle, nous revenons à cette réalité que, que nous le voulions ou non, nous pourrions nous trouver dans cette situation. En règle générale, pour nous, l'exercice et la communication avec les partenaires avant un incident vont probablement conduire à de meilleurs résultats lorsqu'un incident survient.

• (1130)

Mme Lindsay Mathysen: Dans le temps très limité qui m'est imparti...

Dans l'ensemble, et certainement en ce qui concerne les Forces armées canadiennes, nous avons constaté que les chiffres de recrutement et de rétention sont en baisse. Est-ce que vous voyez la même chose à la Garde côtière?

Vous avez également mentionné que vous augmentez votre flotte au moyen de navires de tiers. Quel genre de formation sont-ils tenus d'avoir suivi ou leur fournit-on lorsqu'ils naviguent dans des eaux aussi dangereuses?

Le président: Il doit y avoir une tendance ici: deux questions dans les 30 dernières secondes.

M. Neil O'Rourke: Je vais parler un peu de la question du personnel.

Nous sommes dans une situation un peu différente de celle des Forces armées canadiennes. Nos nombres ne sont pas décroissants. En fait, au cours des dernières années, le nombre de membres de la Garde côtière a en fait augmenté.

Nous avons toujours, cependant... Il y a une pénurie internationale de marins. Il est certain que le recrutement et l'embauche d'un nombre suffisant de personnes pour être en mesure d'exploiter tous les nouveaux navires dont nous avons parlé représentent vraiment l'une de nos principales priorités, voire la principale, à l'heure actuelle. C'est certainement quelque chose qui est en tête de liste parce que, encore une fois, nous œuvrons dans un environnement où, à l'échelle internationale, il y a une pénurie de marins. Nous savons également que la Marine recrute à l'échelle nationale, tout comme nous, mais en même temps, nous n'avons pas une situation où nous voyons nécessairement un déclin.

Je dirai qu'il y a actuellement des situations où nous manquons de personnel dans des métiers particuliers, comme les ingénieurs et les cuisiniers. Nous avons parfois été contraints d'immobiliser des navires parce qu'il nous manquait un cuisinier ou un ingénieur et que nous n'étions pas en mesure d'en trouver un dans notre effectif. C'est certainement un problème pour nous, et nous nous efforçons de remédier à cet état de choses.

Le président: Merci, madame Mathysen.

Monsieur Lewis, vous avez cinq minutes.

M. Chris Lewis (Essex, PCC): Merci, monsieur le président.

C'est un honneur d'être ici au Comité aujourd'hui.

Je commencerai par dire que, ironiquement, je siégeais au comité du commerce international avant d'être transféré au comité des transports. Juste avant que je quitte le comité du commerce international, nous étions en train d'étudier la stratégie indopacifique. Je sais qu'il y a beaucoup de conversations à ce sujet.

Au fait, messieurs, je vous remercie beaucoup des services que vous rendez à notre pays.

Ma première question, par votre intermédiaire, monsieur le président, s'adresse à M. O'Rourke.

C'est un suivi de la question de M. Bezan plus tôt. Elle concerne la stratégie indopacifique et notre porte d'entrée nord en Russie et en Chine. Je sais que vous avez mentionné que vous n'aviez pas de réponse à cette question. Peut-être que ce comité pourrait obtenir une réponse écrite. Seriez-vous prêt à le faire, monsieur?

M. Neil O'Rourke: Oui, absolument.

Je ferai simplement remarquer que nous travaillons... J'ai mentionné le Forum des gardes côtières de l'Arctique. Nous avons également le Forum des gardes côtières de l'Atlantique Nord et le Forum des gardes côtières du Pacifique Nord. Il y a certainement à ce forum un engagement et des débats sur le sujet avec tous les partenaires, et cela inclut la Chine et la Russie.

Nous serions heureux de vous fournir une réponse écrite plus détaillée.

M. Chris Lewis: Merci beaucoup.

Combien de fois par année la Garde côtière intercepte-t-elle des navires étrangers qui se trouvent dans nos eaux arctiques sans autorisation?

M. Neil O'Rourke: En vertu de notre mandat de Garde côtière, nous n'avons pas le pouvoir de le faire. Nous sommes essentiellement la flotte civile du gouvernement du Canada. D'autres ministères peuvent s'adresser à nous pour tout ce qui ne nécessite pas l'intervention de la Marine ou d'un navire militaire.

Nous travaillons en étroite collaboration avec Transports Canada et la GRC pour ce genre de situations. Par exemple, au cours des deux dernières années, en raison de la COVID et de la pandémie, des restrictions ont été imposées aux navires de croisière et aux touristes d'aventure dans le Nord. Nous avons travaillé en étroite collaboration avec Transports Canada et d'autres organismes fédéraux. Cependant, à aucun moment nous n'avons été obligés d'intercepter un navire sur l'eau.

M. Chris Lewis: Monsieur O'Rourke, je suis désolé. Mon temps est limité, et le président veille à ce que nous nous y tenions. C'est tout bon.

Arrive-t-il que les militaires s'adressent à la Garde côtière, ou que la Garde côtière aide les militaires?

Si je pose cette question, monsieur O'Rourke, c'est que, ironiquement, je viens de la Floride du Canada. C'est ma circonscription. Notre Garde côtière travaille de façon incroyablement étroite avec la Garde côtière américaine. La collaboration de nos agents est incroyablement serrée. C'est pourquoi j'essaie de savoir s'il y a eu une occasion, ou s'il y aura une occasion à l'avenir pour les diverses agences de travailler ensemble. Est-ce que cela se produit aujourd'hui?

• (1135)

M. Neil O'Rourke: Oui. Je pense qu'il y a toujours la possibilité de faire plus de ce genre de choses.

Je vais commencer par la Garde côtière américaine. Ce que vous voyez dans le Sud est également similaire dans le Nord. Nous travaillons très étroitement avec eux en tant que partenaires.

En ce qui concerne les Forces armées canadiennes, nous avons eu du personnel de la Marine à bord de nos brise-glaces, apprenant de nos capitaines avant le lancement du projet des navires de patrouille extracôtières et de l'Arctique. Il existe certainement un accord entre la Marine et la Garde côtière pour des échanges et le perfectionnement de notre personnel. Encore une fois, nous cherchons à étendre cette relation. Cela se produit en quelque sorte aujourd'hui, oui.

M. Chris Lewis: Merci, monsieur O'Rourke.

À quelle fréquence la Garde côtière canadienne interagit-elle avec l'armée américaine et l'armée canadienne? Y a-t-il une formation harmonisée? Y a-t-il des dates fixes pour l'entraînement, ou est-ce que c'est utopique?

Le cas échéant, ce n'est pas grave, mais que faudrait-il mettre en œuvre pour que nous puissions tirer parti des deux possibilités?

M. Neil O'Rourke: Tout d'abord, en ce qui concerne les militaires canadiens, nous travaillons très étroitement avec eux. Par exemple, mon bureau à Yellowknife est à cinq minutes de marche du commandant de la Force opérationnelle interarmées (Nord), qui sera ici jeudi, je le sais. Nous avons des réunions officielles et fixes, et nous avons des conversations informelles. C'est seulement ma relation avec la FOIN.

Ici à Ottawa, nous avons également une relation avec le Commandement des opérations interarmées du Canada, et je pourrais continuer. Il suffit de dire qu'il existe une relation très solide entre la Garde côtière canadienne et les Forces armées canadiennes. Nous travaillons certainement ensemble, mais nous sommes toujours à la recherche de nouvelles possibilités de renforcer cette collaboration.

M. Chris Lewis: J'en suis à ma dernière minute, et je ne poserai qu'une seule question, monsieur le président, pour vous rendre heureux.

Quel est le protocole pour les navires d'État étrangers par rapport aux navires commerciaux étrangers?

M. Neil O'Rourke: Je commencerai par dire que c'est essentiellement la responsabilité et le mandat de Transports Canada de s'occuper de ces choses. La Garde côtière intervient lorsque les navires se présentent dans l'Arctique. Nous avons un centre de services de communication et de circulation maritimes à Iqaluit qui surveille toute la circulation maritime dans le Nord. De notre point de vue, nous ne traiterions pas les uns différemment des autres. Nous surveillons toute la circulation maritime. Cette information est, en partie, utilisée à des fins de sécurité. Elle est également envoyée aux COSM, les centres d'opérations de la sécurité maritime. Le COSM de la côte Est, à Halifax, est responsable de tout l'Arctique et compte de nombreux services. Ces renseignements leur sont acheminés, puis ils sont utilisés par une myriade de ministères et d'organismes au Canada à différentes fins.

Le président: Merci, monsieur Lewis, d'avoir respecté l'heure. Je suppose que nous devons maintenant regarder dans notre tiroir à chaussettes pour savoir ce qui se passe.

Monsieur Fisher, vous avez cinq minutes.

Ce n'était pas très bon, n'est-ce pas?

M. Darren Fisher (Dartmouth—Cole Harbour, Lib.): Je n'ai pas compris la blague. Pour un gars qui fait beaucoup de mauvaises blagues, je n'ai rien compris.

Le président: C'était une mauvaise blague de papa.

M. Darren Fisher: Merci, messieurs, d'être ici.

Je vais reprendre certaines des choses dont M. Lewis a parlé. Il a fait des allers-retours entre l'armée américaine et l'armée canadienne, alors je vais essayer de faire un peu de synthèse et d'obtenir certaines de vos réflexions.

Vous avez parlé de la façon dont vous travaillez avec Transports Canada et la GRC. Vous avez dit que vous êtes une flotte civile et qu'en vertu de votre statut de flotte civile, vous n'êtes pas une force militaire. Vous pourriez peut-être nous expliquer comment les Forces armées canadiennes et la Garde côtière travaillent ensemble dans l'Arctique dans l'intérêt du Canada dans le Nord et des Canadiens qui y vivent. Je sais que vous avez fait des allers-retours avec M. Lewis sur la comparaison avec les États-Unis. Je suis un grand partisan de la comparaison entre la Garde côtière américaine, qui est une force militaire, et la Garde côtière canadienne, qui ne l'est pas. J'ai souvent dit en plaisantant que si nous jetions un pistolet dans la boîte à gants de chaque navire, nous atteindrions assez rapidement nos 2 %.

J'aimerais savoir si vous pouvez faire le lien entre ces deux éléments pour moi.

M. Neil O'Rourke: Bien. En ce qui concerne l'armée canadienne, la relation se situe à la fois sur le plan stratégique et sur le plan politique. Pour commencer, nous avons une journée par année où le personnel de commandement supérieur de la Garde côtière et de la Marine royale canadienne se rencontrent pour parler des choses que nous avons en commun. Lors de la dernière conversation que nous avons eue, nous avons passé la moitié du temps à parler de l'Arctique — juste pour vous donner une idée. Cela va jusqu'aux niveaux opérationnels les plus bas, l'opération Nanook que vous connaissez tous très bien, j'en suis sûr. Elle est dirigée par les Forces armées canadiennes, mais elle est très bien soutenue — à certains égards — par la Garde côtière, de sorte que nos planificateurs travaillent directement avec les planificateurs de la Force opérationnelle interarmées (Nord), par exemple, pour élaborer les scénarios et les exercices.

J'espère que cela vous donne une idée de l'ampleur de la relation. Comme vous pouvez le soupçonner, notre relation avec la Marine est beaucoup plus étroite qu'avec l'armée de terre et l'armée de l'air, simplement en raison de notre mandat. Nous fonctionnons tous sur l'eau, et nous avons beaucoup en commun en tant que deux organisations fédérales chargées de sillonner les eaux pour le Canada.

J'espère que cela répond à la question. Je sais que vous avez mentionné l'armée et l'application de la loi et tout le reste. Je tiens à souligner que, sur les huit pays de l'Arctique — et j'y inclus la Russie — la Suède et le Canada sont, en fait, les deux seuls pays qui n'ont pas le rôle de police ou un rôle militaire ou d'application de la loi. Nous sommes très au fait des conversations, tant internationales que nationales, parce que, encore une fois, cette conversation sur la sécurité dans l'Arctique dans la partie nord de l'Amérique du Nord se déroule en Alaska avec l'armée américaine, la Garde côtière américaine, notre armée, notre Garde côtière, et c'est une conversa-

tion qui se déroule... C'est une conversation continue à tous les paliers de gouvernance, au cours des conférences, des bilatérales officielles, etc.

Merci.

• (1140)

M. Darren Fisher: Merci de votre réponse.

En ce qui concerne les capacités que Pêches et Océans Canada et la Garde côtière canadienne apportent aux opérations dans le Nord, pouvez-vous en informer le Comité et lui expliquer le rôle de ces capacités dans la surveillance maritime, la navigation et — comme je pense que vous en avez parlé assez longuement avec Mme Lambropoulos plus tôt — la recherche et le sauvetage? Je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de terminer votre réflexion dans vos réponses à ses questions.

M. Neil O'Rourke: Ce sont d'excellentes questions et il y a beaucoup d'information que je pourrais partager ici.

En ce qui concerne nos capacités, cela commence par notre personnel et nos actifs. Je veux aussi parler rapidement des relations, alors je vais essayer de m'en tenir à cela.

En ce qui concerne les actifs, vous avez entendu parler des navires. Nous avons des tours radars. Nous avons une série d'aides à la navigation, comme des bouées et d'autres choses du genre, pour aider à la communication ou essayer d'éviter les accidents de navigation. C'est en grande partie l'aspect actif de ce que la Garde côtière apporte à la table.

Nous avons également une installation permanente dans la région de l'Arctique depuis 2018, de sorte que nous avons une présence permanente toute l'année dans l'Arctique.

En ce qui concerne les relations, nous avons beaucoup parlé des relations internationales et des relations nationales à l'échelle fédérale, mais nous avons aussi des relations très importantes avec les gouvernements territoriaux. Surtout, aussi, nous avons des relations à l'échelle communautaire inuite, métisse et des Premières Nations, ainsi qu'à l'échelle de leurs structures de gouvernance autochtones ou inuites, qui comprennent des organisations de revendications territoriales dans de nombreuses régions de l'Arctique.

Je pense que nous avons des relations très solides avec tous ces différents dirigeants et ordres de gouvernement, jusqu'à l'échelle internationale, et nous y contribuons aussi des ressources et des actifs.

Le MPO a un peu la même chose. Nous sommes l'un des ministères fédéraux les plus présents dans le Nord, avec, peut-être, les Forces canadiennes et la GRC. Les autres ministères fédéraux nous posent souvent des questions... Parfois, il peut s'agir de simples questions sur les relations. D'autres fois, il s'agit de déterminer s'il leur est possible de mener une activité qui fait partie de leur mandat à partir de notre navire.

Le président: Merci, monsieur Fisher.

[Français]

Monsieur Desilets, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Luc Desilets: Monsieur O'Rourke, d'après ce que j'ai compris, vous avez dit que, s'il y avait un problème majeur sur un navire de croisière, la Garde côtière ne serait pas en mesure de lui venir en aide à certains endroits de l'Arctique. Aucun autre pays ne serait en mesure de le faire. Ai-je bien compris?

M. Neil O'Rourke: Oui, vous avez bien compris. Je parlais précisément du pôle Nord. L'an dernier, un exercice effectué avec la compagnie PONANT a démontré que, pour tous les pays de l'Arctique, il faudrait quatre jours avant qu'un navire arrive sur place. C'est pour cette raison que j'ai dit cela quant à la capacité d'intervenir. C'est tellement éloigné. Il faudrait au minimum quatre jours pour se rendre à ces endroits. C'est là qu'il pourrait y avoir un problème.

M. Luc Desilets: Y a-t-il des navires de croisière qui se retrouvent si loin?

M. Neil O'Rourke: Oui. Cette année, quelques navires de croisière sont montés jusque là.

M. Luc Desilets: Pourrait-on penser à un service d'hélicoptères pour leur venir en aide.

M. Neil O'Rourke: Absolument. Les Forces canadiennes font également partie du Programme de recherche et sauvetage du Canada. En principe, s'il y avait un problème, il y aurait probablement un avion de transport Hercules qui monterait jusque là pour y déposer du personnel et de l'équipement en attendant que les navires arrivent. Cependant, il est certain que nous ne pourrions pas procéder au sauvetage de centaines de personnes sans avoir de navires pour les transporter.

M. Luc Desilets: Je comprends.

Y a-t-il eu des incidents du genre ou qui se rapprochent d'une situation comme celle que vous avez mentionnée?

M. Neil O'Rourke: Il y a eu des incidents similaires. La plus grande opération récente de recherche et sauvetage a eu lieu en 2018. Il visait le navire à passagers *Akademik Ioffe*, mais c'est arrivé beaucoup plus au sud et ce n'était pas du tout la même situation. Toutefois, il y avait quand même quelques centaines de personnes en péril sur ce navire. Finalement, la situation a eu un dénouement heureux.

• (1145)

M. Luc Desilets: Il n'y a pas eu de conséquences.

Je ne sais pas si c'est vous ou M. Wight qui avez fait allusion au fait que le NGCC *Louis S. St-Laurent* ne serait remplacé qu'en 2030. Ai-je bien entendu?

Y a-t-il un plan de contingence si ce brise-glace de la Garde côtière canadienne ne peut pas rester en service jusqu'en 2030?

M. Neil O'Rourke: En principe, il y a effectivement un plan de contingence, soit la capacité intérimaire et la prolongation de la durée de vie du navire, auquel nous sommes en train de travailler. Nous connaissons très bien le navire, car il est en service depuis plus de 50 ans. Nous sommes persuadés que, grâce à ces travaux, nous pourrions le maintenir en service jusqu'en 2030.

M. Luc Desilets: Je vous remercie.

[Traduction]

Le président: Madame Mathysen, la parole est à vous pour deux minutes et demie.

Mme Lindsay Mathysen: Merci, monsieur le président.

J'aimerais revenir à la question que je n'ai pas pu poser ou à laquelle vous n'avez pas eu le temps de répondre. Vous avez mentionné que vous complétiez votre flotte avec des navires de tiers. Comment vous assurez-vous qu'ils ont la formation requise? Avez-vous besoin de plus de soutien dans de tels cas, ou est-ce une sorte de situation où c'est à prendre tel quel?

M. Robert Wight: Les navires que nous affrétons sont des navires du Sud, par opposition aux navires du Nord. Ils seront exploités principalement le long du fleuve Saint-Laurent. Dans le contrat que nous accordons, nous précisons qu'ils doivent respecter les lignes directrices de Transports Canada afin de pouvoir naviguer dans les eaux canadiennes. Ils sont indépendants de nous; nous ne faisons que les affréter.

En général, nous répartissons nos navires en cascade de manière à ce que ceux-ci soient plus petits. Nous leur confions des tâches comme le déglacement des ports pour la sortie des traversiers, ou le déglacement pour les traversées de traversiers, tandis que nos plus gros navires peuvent prendre en charge de plus gros navires et leur ouvrir une voie sur le Saint-Laurent ou dans le golfe. Lorsque nous avons plus de glace que nous ne pouvons en gérer, nous affrétons des petits navires et ils font les plus petites tâches pour nous.

Mme Lindsay Mathysen: Donc, cela ne se produit pas dans le Nord où il y a des dangers potentiels, de quelque façon que ce soit?

M. Robert Wight: Non, nous n'affrétons pas des navires de tiers dans le Nord.

Mme Lindsay Mathysen: D'accord, c'est bon à savoir.

Lors de la dernière réunion, nous avons entendu parler de l'institution navale de Nanisivik. Avez-vous beaucoup à voir avec cette station? Elle n'est pas ouverte très souvent, quatre semaines seulement par an, je pense. Compte tenu de l'argent qui y est investi et des attentes à son égard, comment travaillez-vous avec cette station et comment pouvons-nous faire en sorte qu'elle vous soit plus utile?

M. Neil O'Rourke: La station de ravitaillement de Nanisivik n'est pas encore ouverte. Il est prévu qu'elle le soit pendant un certain temps, peut-être quatre ou huit semaines, selon... Comme vous le savez, il s'agit d'un projet du MDN de bout en bout. Du point de vue de la Garde côtière canadienne, cependant, nous utilisons cet endroit depuis des années pour déposer de l'équipement, surtout pour certaines opérations que nous devons mener dans l'Extrême-Arctique.

La façon dont nous travaillons avec la Marine et le MDN est que nous l'utilisons aussi comme station de ravitaillement et nous fermerons en fait la station de ravitaillement vers la fin de la saison parce que nous sommes généralement là plus longtemps que la Marine. Nous avons une entente avec la Marine pour fermer la station et retirer le carburant à la fin de la saison. C'est essentiellement la nature de la relation.

En ce moment, nous n'utilisons pas l'installation pour le ravitaillement. À l'heure actuelle, nous nous ravitaillons essentiellement de navire à navire dans le Nord et nous serons en mesure d'éliminer au moins une partie de ce ravitaillement de navire à navire qui se produit actuellement en utilisant l'installation de Nanisivik une fois qu'elle sera ouverte.

Le président: Merci, madame Mathysen.

Madame Rempel Garner, bienvenue au Comité. Vous disposez de cinq minutes.

L'hon. Michelle Rempel Garner: Merci, monsieur le président.

Je vous remercie d'être ici. Plus tôt dans votre témoignage, je crois avoir entendu quelque chose à propos du fait que votre agence pourrait devoir compter sur la Russie pour un sauvetage en cas d'incident majeur si votre organisme n'avait pas la capacité d'atteindre le navire. Est-ce exact?

M. Neil O'Rourke: Pour préciser, ce n'est pas que nous aurions besoin de l'aide de la Russie, mais si un incident se produit au confluent de nos zones de responsabilité, c'est-à-dire au pôle Nord, nous aurions probablement besoin de l'intervention de plusieurs pays. C'est vraiment propre à un incident au pôle Nord. Je pense qu'aucun pays de l'Arctique n'a la capacité de s'en occuper seul.

• (1150)

L'hon. Michelle Rempel Garner: Votre ministère a-t-il analysé la probabilité d'un tel incident?

M. Neil O'Rourke: Je ne pense pas que nous avons des évaluations détaillées. Essentiellement, à l'heure actuelle, nous avons vu cette année deux navires de croisière sortir pour la première fois. L'un d'eux est sorti l'an dernier, mais sans passagers.

L'hon. Michelle Rempel Garner: Y a-t-il une raison pour laquelle vous n'avez pas d'analyse régulière de la probabilité d'un tel événement?

M. Neil O'Rourke: Cela se résume au fait qu'en tout et pour tout, trois navires se sont rendus là-bas. Nous ferions une telle analyse si le trafic maritime augmentait, mais pour l'instant, il n'y a pas vraiment eu de navires qui ont fait le transit.

L'hon. Michelle Rempel Garner: Dans quel délai prévoyez-vous une augmentation du trafic maritime au point où ce type d'analyse régulière aurait lieu?

M. Neil O'Rourke: C'est difficile à dire. Nous effectuons une sorte d'analyse informelle des risques en tout temps. Nous avons un système très précis d'analyse des risques liés à la prestation de services de recherche et sauvetage maritimes, le RAMSARD, que nous utilisons comme un outil pour examiner la situation dans le Nord dans son ensemble. Nous allons lancer cette analyse dans l'Arctique pour la première fois l'an prochain.

L'hon. Michelle Rempel Garner: Est-ce que notre flotte actuelle de navires de surveillance et le reste sont suffisants pour répondre à la demande potentielle dans 10 à 15 ans dans ce type de scénario?

M. Neil O'Rourke: À l'heure actuelle, la plupart de nos activités de surveillance ne sont pas vraiment effectuées à l'aide des navires eux-mêmes. Ceux-ci sont effectivement dotés d'équipements de communication, mais nous utilisons des technologies satellitaires et terrestres. Oui, nous croyons être suffisamment outillés, comme l'a souligné le rapport du BVG, et nous exerçons certainement un certain leadership au sein de la famille fédérale en ce qui concerne la stratégie de sécurité maritime dans l'Arctique.

L'hon. Michelle Rempel Garner: Est-ce que quelqu'un de votre ministère a conseillé le gouvernement au sujet des plans d'urgence si la flotte actuelle de navires ou d'aéronefs satellites clés cessait de fonctionner avant d'être remplacée?

M. Neil O'Rourke: Je pense que grâce au programme de construction navale, nous avons effectivement prévu certaines éventualités. C'est en quelque sorte ce qui a mené aux trois brise-glaces provisoires dans la...

L'hon. Michelle Rempel Garner: Avez-vous récemment donné des conseils précis au gouvernement concernant les plans d'urgence en cas de défaillance critique de l'une ou l'autre des infrastructures

essentielles de la flotte existante, comme l'indique le rapport du BVG?

Y a-t-il une raison pour laquelle cela n'a pas été fait?

Le gouvernement a-t-il demandé des plans d'urgence en cas de défaillance potentielle d'infrastructures comme les navires ou les aéronefs satellites pour la surveillance?

M. Neil O'Rourke: Je propose que nous répondions par écrit à cette question. Je pense qu'au bout du compte, en ce qui concerne les navires, nous avons fourni ces conseils. Un investissement a été fait et les mesures d'atténuation que nous avons demandées ont été prises.

L'hon. Michelle Rempel Garner: Quand ces plans ont-ils été élaborés?

M. Robert Wight: Le plan de renouvellement de la flotte a été élaboré en 2018-2019.

L'hon. Michelle Rempel Garner: A-t-il été mis à jour depuis?

Les avis sur les plans d'urgence ont-ils été mis à jour au cours des deux dernières années?

M. Robert Wight: Non, nous considérons que le plan est toujours solide. Nous ne l'avons pas mis à jour depuis.

L'hon. Michelle Rempel Garner: A-t-il été mis à jour dans le contexte d'un recours accru à la concurrence asymétrique par la Chine et la Russie en ce qui concerne la stratégie pour l'Arctique?

M. Neil O'Rourke: Non, il n'a pas été mis à jour. Je pense que nous avons mis l'accent sur nos capacités à exécuter les programmes dont nous avons été chargés ici au Canada. C'est ainsi que nous l'avons utilisé...

L'hon. Michelle Rempel Garner: L'attention accordée par la Chine à la concurrence asymétrique a-t-elle guidé une quelconque planification d'urgence en cas de défaillance critique d'un équipement clé dans votre ministère au cours des dernières années, depuis 2019?

M. Neil O'Rourke: Je répondrai par l'affirmative. Je pense que nous avons certainement vu chez d'autres pays certaines capacités technologiques...

L'hon. Michelle Rempel Garner: Pouvez-vous communiquer cette analyse au Comité?

M. Kody Blois (Kings—Hants, Lib.): J'invoque le Règlement, monsieur le président, si vous me donnez la parole. Je sais que c'est le temps de parole de Mme Rempel Garner, mais elle pose une foule de questions l'une après l'autre. Je crois que nos témoins font de leur mieux pour répondre. Le témoin se fait interrompre avant même qu'il puisse terminer sa réponse. J'aimerais pouvoir entendre la réponse à la question. Je sais que le président doit trouver un juste équilibre pour s'assurer qu'elle a le temps de poser des questions, et j'espère que nous pourrions trouver cet équilibre afin de pouvoir entendre le reste de la réponse.

Le président: En général, je considère que le temps d'un membre du Comité est le sien, pour poser des questions comme il ou elle l'entend. Je dois admettre qu'étant donné le feu roulant de questions, je n'étais même pas sûr de les saisir.

Nous allons terminer les cinq minutes, mais j'en prends note.

L'hon. Michelle Rempel Garner: Eh bien, monsieur le président, ce n'est pas la première fois que je me fais interrompre par un libéral. Je suis sûre que ça ne sera pas la dernière fois, surtout en tant que femme.

Je vous remercie.

Pourriez-vous déposer auprès du Comité toute analyse ou tout conseil que votre ministère a fourni au gouvernement en ce qui concerne la planification d'urgence en cas de défaillance des infrastructures essentielles, en particulier dans le contexte d'une concurrence asymétrique accrue de la part de la Russie et de la Chine?

• (1155)

M. Neil O'Rourke: Oui, nous pourrions retourner dans nos bureaux et vous fournir ce que nous pourrions y trouver.

Pour ce qui est du dernier point, j'ai parlé de notre politique d'utilisation des nouvelles technologies et de l'utilisation d'anciennes méthodes de travail. Nous n'avons pas d'analyse explicite qui nous dit ce que nous devrions faire, mais étant donné les capacités d'interférer avec des choses comme les systèmes d'identification automatique et le GPS, nous veillons à ce que nos marins connaissent les anciennes façons de se débrouiller sans technologie.

Le président: Merci, madame Rempel Garner.

Monsieur May, la parole est à vous pour les cinq dernières minutes.

M. Bryan May (Cambridge, Lib.): Merci, monsieur le président. J'aimerais profiter de l'occasion pour remercier nos témoins de leur présence et de leurs témoignages étonnants.

En arrivant en dernier dans la discussion, j'ai tendance à avoir entendu un grand nombre des questions que j'espérais poser. Merci à ceux qui ont couvert une grande partie de ce dont je voulais parler.

J'aimerais nous ramener à la Garde côtière et plus précisément à la façon dont vous vous adaptez aux changements climatiques dans le Nord. Quelles tendances surveillez-vous et de quelles tendances tenez-vous compte dans votre planification en ce qui concerne le trafic maritime, la protection de l'environnement marin, la sécurité publique et le soutien à la sécurité et à la souveraineté du Canada?

Je sais que le sujet est vaste et que vous en avez déjà peut-être parlé en grande partie, mais je veux vous donner l'occasion de résumer le tout.

M. Neil O'Rourke: En ce qui concerne les changements climatiques, je dirais que nous continuons à surveiller les conditions actuelles. Nous nous intéressons plus particulièrement à l'état des glaces en ce qui concerne la capacité de naviguer, alors je pense que c'est là que nous concentrons la plus grande partie de nos efforts. Comme je l'ai dit, nous travaillons en étroite collaboration avec les Inuits, les Premières Nations et les Métis, et nous écoutons beaucoup leurs points de vue sur ce qu'ils voient dans leurs communautés. Nous tenons compte de cette rétroaction dans toutes les conversations sur les nouvelles infrastructures qui pourraient être aménagées dans un certain endroit et même les endroits où nous pourrions faire des investissements pour soutenir nos brise-glaces polaires ou la flotte de l'avenir, et où se trouveraient les meilleurs endroits, compte tenu de l'évolution du climat.

En ce qui concerne notre Stratégie nationale de construction navale, je préciserai aussi que nous construisons des navires pour un avenir incertain. Nous avons une très bonne idée de ce en quoi notre mandat consiste aujourd'hui, mais nous savons qu'au fil des décennies, il pourrait évoluer et changer, alors nous essayons de construire des navires qui seront adaptables et modulaires, ce qui

nous permettra essentiellement d'avoir le bon actif pour tout ce que le gouvernement du Canada nous demandera de faire.

M. Bryan May: Je vous remercie.

Je vais peut-être utiliser les dernières minutes de mon temps de parole pour vous demander d'approfondir des réponses que vous avez données à mes collègues du Bloc et du NPD sur le trafic touristique dans le Nord. J'ai été saisi de cet enjeu bien avant de faire partie de ce comité. Dans ma circonscription de Cambridge, une entreprise appelée exactEarth s'occupe du suivi des navires. Il y a quelques années, j'étais dans sa salle des opérations et j'ai assisté à la toute première traversée du passage du Nord-Ouest par un navire de croisière et plusieurs ministères fédéraux étaient très attentifs et préoccupés par cette situation.

Lorsque nous parlons de ce type de voyage, vous avez dit qu'un problème de distance et de capacité se pose, du fait qu'il faut parfois quatre jours pour secourir un navire et de l'augmentation de la capacité et de la taille des navires, étant donné que la glace fond et qu'ils sont capables de naviguer dans ces eaux. Est-ce une discussion que nous devrions avoir au Conseil de l'Arctique pour dire: « Écoutez, nous comprenons les règles qui régissent ces types de passages et que nous ne pouvons pas nécessairement nous y opposer, mais devrions-nous le faire? » Il ne s'agit pas de savoir si l'un de ces grands navires de croisière s'échouera, mais plutôt à quel moment, alors devrions-nous commencer à avoir cette conversation? Aucune compagnie de croisière en activité n'a un bilan parfait. Chaque compagnie de croisière a vécu un échouage d'un de ces navires, sans exception. Que pouvons-nous faire? Devrions-nous avoir cette conversation au Conseil de l'Arctique ou ailleurs?

M. Neil O'Rourke: Je pense que pour ce qui est de décider si le Canada veut ou non changer les règles, il vaudrait mieux adresser cette question aux Affaires étrangères, à Affaires mondiales Canada, ou à Transports Canada. Je peux davantage vous parler de l'intervention et de la planification. Nous travaillons beaucoup avec les exploitants de navires de croisière et nous avons donc une relation avec toutes les compagnies de navires de croisière présentes dans l'Arctique canadien. Au cours des années 2020 et 2021, alors qu'elles n'étaient pas autorisées à opérer dans l'Arctique, nous avons en quelque sorte doublé la mise et fait beaucoup d'exercices de simulation avec elles pour qu'elles puissent reprendre leurs activités régulières cette année. Nous nous attendons à ce que ces relations rapportent des dividendes si et quand nous nous retrouvons dans une situation d'exercice réel.

• (1200)

Le président: Monsieur May, votre temps est écoulé.

Au nom du Comité, je tiens à vous remercier tous les deux, monsieur le commissaire adjoint O'Rourke et monsieur le directeur général Wight, pour vos témoignages devant le Comité. Ils étaient instructifs. Ils ont été très rapides à certains moments et nous vous remercions d'avoir bien voulu nous présenter vos points de vue.

Sur ce, chers collègues, nous allons suspendre la séance et la reprendre une fois que nous serons tous connectés à la technologie.

Merci encore à tous.

• (1200)

(Pause)

• (1205)

Le président: Chers collègues, nous reprenons nos travaux.

Je crois savoir que M. O'Rourke est prêt à subir une deuxième série de châtiments, et il restera avec nous. Nous accueillons maintenant Dale Kirsch, président de l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens, ainsi que Bill Ralph, administrateur national et Dave Taylor, directeur, qui se joignent tous à nous grâce à la vidéoconférence.

Bienvenue, messieurs. Je suppose que M. O'Rourke ne fera pas une deuxième déclaration de cinq minutes, alors je vais demander à l'un d'entre vous de faire sa déclaration de cinq minutes, et nous continuerons à partir de là.

Le greffier du Comité (M. Andrew Wilson): Il a une déclaration à faire.

Le président: Oh, il a une déclaration.

Eh bien, je vous donnerai la parole en second.

Sur ce, l'un d'entre vous va faire une déclaration de cinq minutes et nous sommes impatients de l'entendre.

M. Dale Kirsch (président, Association civile de recherche et de sauvetage aériens): Nous pouvons simplement nous lancer?

Le président: Oui, je vous en prie.

M. Dale Kirsch: Bonjour à tous.

Je suis Dale Kirsch, le président de l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens, l'ACRSA, au Canada. L'ACRSA est une association bénévole basée sur l'aviation qui compte 1 700 membres dans tout le Canada. Nous avons pour mission de fournir des services d'aide à la recherche aérienne en tout temps, principalement à l'Aviation royale canadienne. Cela comprend la recherche d'aéronefs abîmés. Récemment, nous faisons davantage d'efforts humanitaires et nous aidons à promouvoir les programmes de recherche et de sauvetage du Canada à travers le pays.

Nos bénévoles comprennent des pilotes d'aéronefs civils et des drones téléguidés, aussi appelés « systèmes d'aéronefs télépilotes ». Nous fournissons aussi des navigateurs, des observateurs et d'autres rôles clés au sein de notre organisation.

Depuis 1986, notre défi consiste à fournir aux Canadiens des services d'aide à la recherche qui couvrent la totalité des quelque 9,985 millions de kilomètres carrés de notre pays. Cependant, nos opérations procurent un avantage économique important au Canada grâce à notre organisation basée sur l'aviation, qui est moins coûteuse et qui permet une intervention rapide.

Par exemple, l'utilisation d'un CC-130H Hercules de l'ARC peut coûter environ 13 000 \$ l'heure, alors que notre coût est d'environ 250 \$ l'heure pour un petit avion qui peut faire décoller une équipe de recherche complète en une fraction du temps qu'il faut à l'armée.

Nos membres sont répartis dans chaque organisation membre de notre association. Nous avons une organisation membre par province et territoire à travers le Canada pour mener nos opérations de recherche. Cela nous permet d'être présents dans chaque région du Canada, y compris dans les grandes et vastes régions du Nord comme le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut.

Par exemple, au cours de l'été dernier, nous avons eu plusieurs formations pour nos membres dans le Nord, menées par nos organisations membres et l'ARC pour l'entretien et la préparation, y compris à Gjoa Haven, très au nord du Nunavut, au-dessus du cercle polaire arctique sur l'île King William.

En 1986, l'ACRSA a été constituée en société et formée en tant qu'association nationale. Les administrateurs des associations provinciales et territoriales ont rencontré à Ottawa des représentants des deux ministères fédéraux qui parrainaient l'Association: le ministère de la Défense nationale et le ministère des Transports. Toutes les parties ont signé l'entente qui décrivait l'aide que le gouvernement fédéral fournirait à l'Association et ce que l'Association fournirait en retour.

Depuis, nous avons sans cesse fourni une aide à la recherche et nous avons envisagé des moyens novateurs d'être plus efficaces, en renforçant nos capacités et en examinant différentes façons de rendre service à l'ARC et au reste du Canada.

Par exemple, nos activités récentes consistent à nous tenir à l'avant-garde de la mise en oeuvre des systèmes d'aéronefs télépilotes, les SATP, aussi appelés drones, dans la recherche et le sauvetage. Associés au logiciel d'imagerie/vidéo Loc8 et à d'autres applications tierces, nous disposons maintenant d'une autre méthode pour répondre efficacement aux besoins inhérents à différentes conditions de recherche: en adaptant et en adoptant les nouvelles technologies au monde de la recherche et du sauvetage.

Je voulais ainsi vous donner un aperçu de qui nous sommes et de ce que nous faisons, mais vous trouverez une présentation plus détaillée de notre organisation et d'autres renseignements connexes sur notre site Web à l'adresse www.casara.ca.

Je vous remercie.

• (1210)

Le président: Merci, monsieur Kirsch.

Monsieur O'Rourke, vous avez une deuxième déclaration de cinq minutes?

M. Neil O'Rourke: Je vous remercie, monsieur le président.

Avec votre permission, certaines parties sont une répétition de ma première déclaration, alors que je pourrais les sauter.

Le président: Par souci de gagner du temps, nous vous en serions reconnaissants.

[Français]

M. Neil O'Rourke: Monsieur le président et membres du Comité, bonjour.

Je m'appelle Neil O'Rourke et je suis le commissaire adjoint pour la région de l'Arctique de la Garde côtière canadienne. Je suis heureux de pouvoir comparaître devant ce comité au nom du ministère.

Je suis ici aujourd'hui pour parler des capacités de recherche et sauvetage de la Garde côtière dans l'Arctique.

[Traduction]

Le système canadien de recherche et de sauvetage est le fruit d'une collaboration entre les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, les administrations municipales et des organismes bénévoles. Il s'agit de rechercher et d'aider les personnes, les navires, les aéronefs et autres embarcations qui sont ou que l'on croit être en danger imminent.

La Garde côtière contribue à la sûreté et à la sécurité sur l'eau en fournissant une première intervention aux navigateurs en détresse ainsi qu'en cas de catastrophes maritimes et d'urgences à un niveau national, avec l'un des systèmes de recherche et sauvetage maritimes les plus efficaces au monde. Cependant, la capacité de la Garde côtière à mener des opérations de recherche et sauvetage dans l'Arctique est entravée par la vaste étendue géographique, les températures glaciales, les changements climatiques et le manque d'infrastructures physiques.

Le système canadien de R et S est une responsabilité partagée soutenue par les ressources aériennes et le personnel des Forces armées canadiennes, ainsi que par les ressources maritimes et aériennes de la Garde côtière et les bénévoles de la Garde côtière auxiliaire canadienne. La composante maritime du système fédéral de recherche et sauvetage relève de la Garde côtière. Cela comprend les voies navigables fédérales et les océans de l'Arctique canadien.

En coopération avec des partenaires, la Garde côtière exploite les centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage, les CCCOS, en matière de coordination et de conduite des interventions de R et S maritimes dans l'Arctique grâce à la fourniture d'expertise et de ressources, notamment des coordonnateurs de missions de recherche maritimes, des brise-glaces, des hélicoptères, de petites embarcations, ainsi que des services de communication et d'alerte pour fournir une réponse rapide aux incidents maritimes.

[Français]

Au cours des cinq dernières années, la Garde côtière a coordonné dans l'Arctique une moyenne annuelle de 36 activités de recherche et sauvetage maritimes. À l'échelle nationale, nous répondons à 19 incidents de recherche et sauvetage chaque jour. Les centres de Trenton et d'Halifax fournissent des services dans l'Arctique canadien.

En réponse aux préoccupations liées à l'augmentation du trafic maritime dans l'Arctique et à la demande croissante de nos services de recherche et sauvetage, l'une des principales mesures que nous prenons consiste à renforcer et à renouveler notre flotte, comme cela a été discuté plus tôt.

[Traduction]

La GCC travaille en étroite collaboration avec la Garde côtière auxiliaire canadienne afin d'améliorer la capacité d'intervention locale en cas d'incident. La Garde côtière auxiliaire canadienne est un partenaire clé pour assurer la sécurité et la sûreté des utilisateurs des eaux arctiques canadiennes en lien avec la recherche et le sauvetage maritimes.

En juillet 2018, la Garde côtière a également ouvert une station d'embarcations de sauvetage côtier à Rankin Inlet, Nunavut, offrant une couverture de R et S primaire saisonnière dans la région de Rankin Inlet. Depuis lors, les équipages locaux ont développé la capacité de répondre aux incidents de R et S. S'appuyant sur les investissements précédents du Plan de protection des océans, le renouvellement du PPO en 2022 fournit à la Garde côtière les fonds nécessaires pour permettre l'expansion de cette initiative fructueuse à la station d'intervention maritime de l'Arctique, y compris l'acquisition d'un nouveau navire. Ce financement soutiendra l'emploi de membres d'équipage supplémentaires issus des communautés locales; prolongera la saison d'exploitation de la station; permettra d'acquérir un navire de R et S supplémentaire dédié aux opérations dans l'Arctique pour améliorer la zone de couverture; et permettra

la réalisation d'améliorations supplémentaires de l'infrastructure pour renforcer les capacités opérationnelles dans la région.

La Garde côtière s'est engagée à répondre au besoin croissant de services de recherche et sauvetage dans le Nord.

Je vous remercie beaucoup de votre attention. Je serai heureux de répondre à vos questions.

• (1215)

Le président: Merci, monsieur O'Rourke.

Avant de donner la parole à M. Kelly, j'ai vu M. Taylor ajuster son casque d'écoute lorsque M. O'Rourke est passé au français. Vous êtes tous les trois sur le canal anglais?

Bien, je vous remercie.

Sur ce, monsieur Kelly, vous avez la parole pour six minutes, je vous en prie.

M. Pat Kelly (Calgary Rocky Ridge, PCC): Merci.

Monsieur O'Rourke, au cours de votre témoignage précédent, on vous a interrogé sur l'interdiction des navires et vous avez dit qu'il ne vous appartient pas d'intercepter des navires parce que vous n'avez pas de pouvoir policier ou d'autorité militaire.

Si vous avez affaire à une activité potentiellement illégale, combien de temps faut-il pour avoir une capacité policière à bord?

M. Neil O'Rourke: Monsieur le président, au bout du compte, il ne s'agit pas tant d'avoir une fonction ou une capacité policière temporaire, pour ainsi dire. Il s'agit plutôt d'avoir à bord du navire des personnes qui jouissent de ces pouvoirs. La situation la plus courante pour nous, par exemple, est d'avoir à bord d'un navire un inspecteur de Transports Canada, quelqu'un qui jouit des pouvoirs nécessaires.

M. Pat Kelly: Lorsque vous opérez dans l'Arctique, avez-vous habituellement à bord des navires des représentants de la GRC ou de Transports Canada?

M. Neil O'Rourke: Non, pas en général.

M. Pat Kelly: D'accord.

M. Neil O'Rourke: Nous avons la capacité de le faire lorsque ces organisations en ont besoin. Cela peut se faire très rapidement. S'il s'agit d'une situation d'urgence, tout dépend de l'endroit où se trouve le membre de la GRC ou de Transports Canada, mais s'il s'agit d'une situation au large des côtes, où il y a déjà quelqu'un sur le terrain, vous pouvez envoyer quelqu'un sur un navire en 30 minutes par hélicoptère.

M. Pat Kelly: D'accord. Et pour la pêche illégale?

M. Neil O'Rourke: La pêche illégale relève davantage de la compétence de certains de mes collègues du reste du MPO.

Cependant, du point de vue de la Garde côtière, je peux dire que nous soutenons le programme de conservation et de protection par ces interdictions et, je le répète, ce sont eux qui ont le mandat et qui seraient à bord du navire.

M. Pat Kelly: Dans l'Arctique où, comme vous l'avez dit, vous êtes généralement le seul ou le principal agent du gouvernement fédéral, vraiment, s'il y a des navires étrangers non autorisés, une activité criminelle potentielle ou même une situation environnementale ou de pollution potentielle ou autre, vous êtes le seul navire sur place, mais vous n'avez pas la capacité d'intercepter les navires. Vous n'avez pas la capacité de mener des activités de police dans l'Arctique.

M. Neil O'Rourke: Oui, c'est essentiellement exact. L'information serait transmise aux centres d'opérations de la sécurité maritime, où ces autres ministères sont représentés, puis une décision pourrait être prise par ces ministères ayant le pouvoir de dire que nous devons nous rendre sur place, et on nous demanderait alors essentiellement de le faire.

M. Pat Kelly: La vérificatrice générale a dit que dans l'Arctique, nous avons une surveillance incomplète, des données insuffisantes et de très mauvais moyens d'échanger des données. Êtes-vous d'accord avec cette évaluation?

M. Neil O'Rourke: Nous avons travaillé en collaboration très étroite avec la vérificatrice générale sur ce rapport et la Garde côtière souscrit aux recommandations qui y sont formulées.

Au bout du compte...

M. Pat Kelly: Êtes-vous d'accord avec cette description?

M. Neil O'Rourke: Nous sommes tout à fait d'accord pour dire que des améliorations devraient être apportées en ce qui concerne la communication d'information.

M. Pat Kelly: Et que notre surveillance est incomplète...?

M. Neil O'Rourke: De ce point de vue, oui, je suis d'accord.

M. Pat Kelly: Bien.

Pensez-vous que les estimations du trafic maritime dans l'Arctique sont exactes? Si la capacité de surveillance est insuffisante et incomplète, quelle confiance pouvez-vous avoir ou avez-vous dans les chiffres du trafic maritime?

M. Neil O'Rourke: Nous avons une très grande confiance.

C'est surtout en ce qui concerne les petits yachts et les bateaux de plaisance qui n'ont pas l'obligation réglementaire d'avoir un système d'identification automatique à bord qu'il est possible qu'en tant que Garde côtière, nous ne soyons pas au courant de leur passage dans le secteur, mais pour les plus gros navires, nous avons des systèmes radars, nous avons le suivi par le système d'identification automatique et nous sommes très confiants quant au nombre de gros navires qui entrent dans l'Arctique canadien.

M. Pat Kelly: La vérificatrice générale a dit que notre capacité de surveillance est insuffisante et incomplète.

M. Neil O'Rourke: Selon moi, et encore une fois, en travaillant avec le bureau de la vérificatrice générale à l'élaboration du rapport et à la lecture des recommandations, ce n'est pas tant que, du point de vue de la Garde côtière, nous estimons ne pas avoir l'information nécessaire pour nous acquitter de notre mandat. Je pense que la vérificatrice générale veut dire que plusieurs ministères ont besoin d'information maritime et que celle-ci est communiquée par l'entremise du COSM, qui est le centre de coordination, mais il y a des possibilités de collaboration accrue pour donner un meilleur portrait de la situation maritime aux différents ministères.

• (1220)

M. Pat Kelly: Je vais passer très brièvement à M. Kirsch, mais j'aimerais que vous vous exprimiez aussi sur cette question.

Monsieur Kirsch, lorsque vous participez à une opération ou à une activité de recherche et de sauvetage et que vous avez besoin d'une capacité de sauvetage ou d'une assistance qui dépasse les capacités de vos membres, quel est le délai habituel pour faire appel à la Garde côtière ou aux forces aériennes?

M. Dale Kirsch: Cela dépend de l'endroit.

M. Pat Kelly: Je parle de l'Arctique.

M. Dale Kirsch: Nous recevons notre affectation du CCCOS, le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage, et dans l'Arctique, c'est généralement celui de Trenton. Nous sommes en communication constante avec eux. Même dans l'Arctique, nous utilisons des téléphones satellites et nous sommes en mesure de leur parler et d'intervenir. Les sauvetages proprement dits sont effectués par la force aérienne, ou peut-être aussi par la GRC, selon la région où nous travaillons ou le lieu de l'incident.

M. Pat Kelly: Choisissez un exemple, alors. Y a-t-il des exemples d'événements de recherche et sauvetage? La Garde côtière vient de nous dire qu'elle a participé à 36 incidents l'an dernier, si j'ai bien compris. Quel serait le scénario possible d'un délai de réponse en réaction à un événement?

Le président: C'est une bonne question. Malheureusement, M. Kelly ne vous a pas laissé le temps d'y répondre, mais je suis sûr que vous y reviendrez la prochaine fois.

Monsieur Blois, vous avez la parole pour six minutes.

M. Kody Blois: Merci, monsieur le président.

C'est M. « Blois », comme « choice » en anglais.

Le président: Je vais m'y reprendre à deux fois.

Des voix: Oh, oh!

M. Kody Blois: Je vais commencer par M. Kirsch.

À combien d'incidents par an dans l'Arctique votre organisation répond-elle? Avez-vous ce chiffre à la disposition du Comité?

M. Dale Kirsch: En fait, je ne l'ai pas sous les yeux.

M. Taylor est dans les Territoires du Nord-Ouest.

Avez-vous des chiffres, monsieur Taylor?

M. Kody Blois: Vous pourriez peut-être nous soumettre ces données, monsieur Kirsch. Je pense que cela intéresserait les membres du Comité.

À moins que vous ayez les chiffres, monsieur Taylor...?

M. Dave Taylor (directeur, Association civile de recherche et de sauvetage aériens): Je peux vous dire que dans les Territoires du Nord-Ouest, nous répondons à entre six et douze demandes d'aide humanitaire de la part de la GRC et la plupart du temps, à aucune demande des forces aériennes.

M. Kody Blois: D'accord.

Avec M. Kelly et ses questions, je pense que vous avez répondu à une partie des questions que je me posais, à savoir la détermination du moment où vous êtes effectivement appelé. L'organisation qui a été mentionnée était le CCCOS.

Monsieur O'Rourke, avez-vous une idée de la fréquence à laquelle le bon travail de l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens est sollicité et de la fréquence à laquelle on fait appel à ses services? En pourcentage, avez-vous ce chiffre?

M. Neil O'Rourke: Non, je n'en ai aucune idée. Le CCCOS est essentiellement géré conjointement par la Garde côtière et les Forces armées canadiennes et il utilise tous les différents moyens à sa disposition. Nous pourrions certainement vous répondre plus tard en vous fournissant des données, mais je ne les ai pas sous la main.

Je vous remercie.

M. Kody Blois: Monsieur O'Rourke, le travail de l'Association consiste-t-il essentiellement à aider à trouver les personnes en détresse, puis la Garde côtière ou l'Aviation interviendrait pour les secourir? Où l'Association effectue-t-elle elle-même une partie de ce travail de sauvetage? Il semble qu'il s'agisse plutôt de repérage.

M. Neil O'Rourke: Il me serait difficile de parler de ce qu'elle fait exactement.

Je pense que la principale chose que je voudrais établir est la différence entre la recherche et le sauvetage maritimes et d'autres opérations de recherche et sauvetage. Je soupçonne qu'une grande partie des opérations de recherche et sauvetage auxquelles les membres de l'Association participent sont en fait des opérations terrestres et ne relèvent donc pas de la compétence de la Garde côtière.

M. Kody Blois: Monsieur Kirsch, savez-vous à quelle fréquence on vous appelle?

M. Dale Kirsch: Nous ne faisons pas de sauvetage, donc normalement nous ferions des recherches. Il faudrait que je vérifie les chiffres pour voir quel pourcentage des appels que nous recevons comporte effectivement un sauvetage.

Dans l'Arctique et dans beaucoup d'autres endroits, nous travaillons toujours pour la GRC, donc nous participons à la recherche de personnes, que ce soient des chasseurs, des pêcheurs et ce genre de choses, dans l'Arctique et même dans le Sud.

M. Kody Blois: Monsieur Kirsch, quelle est la taille de votre organisation? Vous avez dit qu'elle est bénévole, avec des aviateurs civils. Combien d'avions ou combien de bénévoles différents avez-vous à votre disposition pour les mobiliser au besoin?

M. Dale Kirsch: Nous avons environ 1 700 bénévoles au Canada. Nous avons plusieurs centaines d'aéronefs bénévoles que nous utilisons à la grandeur du Canada.

• (1225)

M. Kody Blois: Combien dans l'Arctique en particulier?

M. Dale Kirsch: Dans l'Arctique, la plus grande partie de notre travail se fait à l'aide d'avions affrétés ou de bénévoles qui servent d'observateurs à bord d'avions militaires.

M. Kody Blois: D'accord. Je vous remercie.

Monsieur O'Rourke, j'aimerais vous poser quelques questions.

Dans la dernière heure, vous avez évoqué le fait que différents pays, les nations de l'Arctique — je pense que vous en avez mentionné huit — font une distinction entre l'armée et la Garde côtière en tant qu'organisation civile. Il y a nous et la Suède. Je pense que M. Kelly a posé des questions assez importantes sur la capacité d'intervention.

De façon générale, aussi brièvement que possible, quelles sont les justifications découlant des politiques officielles qui expliquent pourquoi nous n'aurions pas une partie de notre Garde côtière canadienne plus engagée et intégrée dans la réponse militaire, pour garantir que si votre navire s'y trouve, il peut bénéficier d'une réponse rapide, et que nous ayons la capacité d'intervenir si nécessaire? Quelles sont les justifications découlant de politiques officielles qui expliquent pourquoi on ne les réunirait pas?

Le président: Ce témoin risque de s'engager ici sur le terrain de la politique officielle, mais s'il se sent à l'aise d'en parler, je suis tout à fait prêt à le laisser répondre.

M. Kody Blois: Permettez-moi de reformuler la question. Pour les pays qui ont cette intégration, quels sont certains avantages ou comment réagissent-ils dans ces situations d'une manière qui ne serait peut-être pas possible au Canada...?

M. Neil O'Rourke: Je pense que si nous prenons explicitement la recherche et le sauvetage, je ne suis pas sûr qu'il y ait un avantage dans un sens ou dans l'autre.

Je vous remercie, monsieur le président, et je pense que du point de vue de la politique, je dirais simplement que la Garde côtière offre un grand nombre de services différents, soit l'intervention environnementale, le déglacement, la recherche et le sauvetage, qui sont tous de nature civile à l'échelle internationale.

Ces autres organisations, ces autres gardes côtières, comme l'US Coast Guard, ont des responsabilités supplémentaires en matière d'application de la loi et de réglementation qui relèvent au Canada soit de la GRC, soit de Transports Canada. Le modèle est vraiment différent. Je ne dirais pas que nous ne travaillons pas aussi efficacement parce que cela fait partie des différentes composantes des organisations. Nous avons de très bonnes relations avec la GRC et avec Transports Canada.

M. Kody Blois: J'ai deux questions brèves. Il me reste environ une minute et demie.

En ce qui concerne les itinéraires, comme vous l'avez peut-être mentionné dans votre déclaration, à quelle fréquence les navires de la Garde côtière patrouillent-ils réellement? Y a-t-il des itinéraires de patrouille réguliers? Quelle est la différence? Je sais que nous parlons aujourd'hui de recherche et sauvetage, mais je suis plus curieux de connaître les itinéraires réguliers que les navires de la Garde côtière empruntent pour surveiller nos côtes.

M. Neil O'Rourke: Il n'y a pas de navire de patrouille affecté expressément à l'Arctique. Un navire de la côte Ouest traverse presque toujours les eaux de l'Alaska. Les six autres viennent de l'Est.

Nos navires sont déployés principalement en fonction des besoins de déglacement. Nous les utilisons au besoin pour des missions de recherche et de sauvetage et d'intervention environnementale, et pour assister d'autres ministères.

M. Kody Blois: Quels sont les besoins? Vous avez mentionné que vous pouvez transporter des gens de la GRC et de Transports Canada. Y aurait-il un intérêt à désigner certains de vos officiers comme agents de la paix ou à les affecter à des tâches policières? Est-ce que c'est quelque chose d'envisageable pour votre organisme?

M. Neil O'Rourke: Nous n'avons pas ce mandat actuellement. Cela dit, nous collaborons avec les organismes partenaires. Nous ne faisons pas d'échange de personnel... Nous n'envoyons pas de membres de notre personnel dans leurs organismes, mais ils travaillent en très étroite collaboration. Que ce soit avec les CCCOS ou les COSM, nos organismes respectifs mènent des opérations conjointes dans certains domaines.

Le président: Merci, monsieur Blois.

[Français]

Vous avez la parole pour six minutes, monsieur Desilets.

M. Luc Desilets: Merci, monsieur le président.

Je remercie nos nouveaux témoins d'être parmi nous.

Monsieur O'Rourke, la situation que l'on vit actuellement à l'égard de la Russie et de la Chine influence-t-elle ou peut-elle influencer vos besoins en matière de sauvetage? Réagit-on de la même façon, ou la situation politique a-t-elle un effet, actuellement?

M. Neil O'Rourke: Oui, elle a un effet. J'ai parlé un peu de la situation au pôle Nord et du travail avec la Russie. Pour nous, la situation dans l'Arctique à l'égard de la Russie et de la Chine est différente. La Russie est un État de l'Arctique et est membre du Conseil de l'Arctique et du Forum des gardes côtières de l'Arctique. C'est donc un pays avec lequel nous avons l'habitude de travailler relativement à l'Arctique, sauf au cours des 10 derniers mois. Cela peut donc certainement avoir un effet.

Quant à la Chine, c'est différent, parce qu'elle n'est pas un État de l'Arctique comme tel. C'est certain qu'elle manifeste un intérêt. De temps à autre, des navires chinois viennent dans le Nord, et, comme pour tous les navires, nous observons ce qu'ils font. Cependant, c'est un peu différent, parce que les relations ne sont pas les mêmes.

M. Luc Desilets: Je ne suis pas un habitué de ce comité, mais je le trouve passionnant.

Dans un deuxième temps, il me semble que cela fait des dizaines d'années qu'on entend parler des besoins du Canada en matière de brise-glaces. Il y a toujours des guéguerres à ce sujet, selon le parti au pouvoir et les entreprises avec qui on fait affaire.

Avez-vous l'impression que les politiciens tiennent compte de vos besoins réels?

• (1230)

M. Neil O'Rourke: Comme M. Wight en a parlé, depuis des années, nous travaillons au renouvellement de notre flotte et au plan comme tel.

De notre côté, nous sommes très contents que l'on ait décidé d'investir des fonds pour faire les achats nécessaires afin d'assurer la stabilité de notre flotte à long terme. C'est certain qu'il y aura de la construction à faire et beaucoup de personnel à engager pour travailler sur les navires, mais nous sommes contents que l'on ait décidé de procéder au renouvellement de la flotte.

M. Luc Desilets: Ou bien vous êtes un vrai politicien, ou bien vous êtes d'une patience sans bornes. De l'extérieur, moi, je trouve que tout traîne. On se promène d'une entreprise à une autre pour donner les contrats, on met ceux-ci de côté, puis on revient à une entreprise précédente parce que certaines ne sont pas capables de faire le travail. Cela dit, je respecte ce que vous dites et je comprends la situation.

Je vais vous poser tout de suite la question que j'allais vous poser à la fin.

Un comité comme celui-ci existe pour produire un rapport et formuler des recommandations, qui sont basées sur des témoignages. Si vous aviez la possibilité, dans votre catégorie professionnelle, avec votre statut, de faire une ou deux recommandations, quelles seraient-elles?

M. Neil O'Rourke: Je vous remercie de votre question. Je vais y répondre sous l'angle de la recherche et sauvetage.

Je pense que je vais revenir un peu sur une réponse que j'ai donnée au cours de la dernière heure. Une des recommandations concerne les systèmes de communication par radio VHF. Il faudrait plus de capacités dans l'Arctique à ce chapitre pour communiquer avec les gens qui y habitent. Cela pourrait nous aider et, évidemment, aider les communautés.

Par ailleurs, quand on examine le système de recherche et sauvetage maritime au Canada, on constate que nous avons, comme ailleurs au Canada, les auxiliaires, les brise-glaces et les mêmes possibilités. Cependant, il manque un certain nombre de stations de recherche et sauvetage dans le Nord. En principe, le but de ces stations est d'avoir des employés permanents de la Garde côtière, qui possèdent une expertise, peuvent travailler avec les communautés locales et répondre également à des appels. Par exemple, en ce moment, quand il y a un appel de recherche et sauvetage et que nous devons envoyer un de nos brise-glaces, cela veut dire, en principe, qu'il n'est plus utilisé comme brise-glaces pour aider les communautés à recevoir leurs livraisons. Il y a des répercussions à cela.

Par rapport à ailleurs au Canada, ces deux aspects du système de recherche et sauvetage sont, en principe, un peu différents dans le Nord. Personnellement, j'ajouterais qu'il s'agit là d'une possibilité d'amélioration.

M. Luc Desilets: J'aimerais que vous nous parliez davantage des systèmes de communication par radio VHF. De quoi s'agit-il exactement? Quels sont les besoins particuliers?

M. Neil O'Rourke: Du côté technologique, il y a plusieurs façons de le faire, mais je n'aborderai pas cela.

En principe, le système de communication par radio VHF est un peu comme le système 9-1-1. S'il y a une urgence, on compose le 9-1-1. Quand on est en mer, il s'agit du canal 16. Sans un système de communication par radio VHF, on ne peut pas communiquer. Chaque endroit a des besoins différents. Parfois, il ne faut qu'un répondeur. Par ailleurs, cela pourrait être un investissement un peu plus important.

Il y a des technologies et des moyens différents pour y arriver.

M. Luc Desilets: Merci beaucoup.

[Traduction]

Le président: Merci.

Madame Mathysen, vous avez six minutes.

Mme Lindsay Mathysen: Je vais poursuivre sur la même lancée. Il a été souligné que les Forces armées canadiennes ou le gouvernement du Canada vont mettre en place un système de satellites sur orbite moyenne pour la recherche et le sauvetage. Si j'ai bien compris, ce projet est encore à l'étape de la mise en œuvre.

Comment comptez-vous intégrer ce système aux différents niveaux de communication?

M. Neil O'Rourke: Je ne peux pas vraiment vous donner de détails sur le système lui-même, ni vous dire si nous allons l'utiliser et de quelle façon.

Sur un plan plus général, je peux vous dire que pour notre centre de Services de communication et de trafic maritimes d'Iqaluit, qui surveille le trafic, et pour les CCCOS, dont le rôle principal est d'assurer la surveillance en matière de recherche et de sauvetage... Ces centres utilisent des données, bien évidemment. Nous utilisons beaucoup de données satellitaires, mais je ne peux pas vraiment vous dire si nous allons utiliser ce service de préférence à d'autres.

De manière générale, nous essayons d'avoir un éventail de sources de données parce qu'il peut y avoir des défaillances. C'est aussi une façon d'assurer la constance des données parce que, surtout dans le Nord, il peut y avoir des lacunes dans les services et des problèmes liés à la zone de couverture. Nous avons recours à plusieurs technologies pour obtenir le portrait le plus complet possible.

• (1235)

Mme Lindsay Mathysen: La prochaine question s'adresse à M. Kirsch.

Concernant les 1 700 bénévoles, il a été mentionné que vous affrêtez des aéronefs pour une bonne partie des missions de recherche.

Outre les aéronefs affrétés, pouvez-vous nous en dire davantage sur la provenance des bénévoles?

M. Dale Kirsch: Dans le sud du Canada, nos bénévoles utilisent leurs propres aéronefs. Par exemple, je pilote mon propre [*difficultés techniques*] recherche et de sauvetage. Je peux voler 24 heures par jour, et presque 365 jours par année. J'ai un autre emploi, mais mon horaire est très souple. Quand nous allons dans le Nord, où se trouve M. Taylor, à Iqaluit ou une autre région nordique, nous n'avons pas vraiment le choix d'utiliser des aéronefs affrétés. Nous n'avons pas vraiment...

Il y a quelques particularités qu'il faut prendre en compte dans le Nord. Beaucoup d'aéronefs privés utilisent le carburant d'aviation d'indice 100 à faible teneur en plomb. Dans l'Arctique, on trouve surtout du carburant pour les aéronefs à turbine. On y trouve seulement du carburéacteur, et nous ne pourrions donc pas utiliser nos propres aéronefs dans ces régions. Le plus pratique est d'affréter des aéronefs ou de demander au gouvernement de nous acheter un appareil que nous pourrions utiliser dans le Nord. Je dirais qu'un aéronef à turbine qui peut voler dans le Nord coûte de 2 à 3 millions de dollars.

Monsieur Taylor, avez-vous quelque chose à ajouter au sujet de l'affrètement?

Le président: Avant de vous donner la parole, monsieur Taylor, on me dit que les interprètes ont de la difficulté à vous entendre. Je vous demanderais donc de parler lentement.

M. Dave Taylor: D'accord. Merci.

Je me trouve à Yellowknife. Dans les Territoires du Nord-Ouest, nous avons des unités opérationnelles à Yellowknife et à Inuvik. Aux deux endroits, des aéronefs peuvent être affrétés sur place. Ces appareils sont des monomoteurs ou des bimoteurs dont le rayon d'action leur permet de couvrir une certaine zone autour des communautés, mais pas l'ensemble de l'Arctique. Nous avons une centaine de bénévoles dans les Territoires du Nord-Ouest. Ils sont plus

nombreux à Whitehorse et à Iqaluit, Rankin Inlet, Resolute Bay et Cambridge Bay, au Nunavut.

Mme Lindsay Mathysen: Il semble que la pénurie de pilotes touche tous les types de vols. J'en ai eu un très bon exemple en prenant l'avion pour venir à Ottawa.

Quelle serait votre recommandation au gouvernement du Canada concernant les investissements requis pour augmenter l'effectif de pilotes? S'il y a plus de pilotes qui peuvent faire ce travail bénévolement... Les compétences recherchées ne sont pas exceptionnelles, mais elles ne sont pas non plus très courantes. Quelles mesures le gouvernement pourrait-il prendre pour combler les besoins futurs en pilotes?

M. Dave Taylor: Je peux vous donner une réponse pour le Nord. À mon avis, les aéronefs affrétés restent notre meilleure solution. Même si le gouvernement achète des appareils, nous n'aurons pas les bénévoles pour les piloter. Il n'y a pas beaucoup de pilotes compétents, expérimentés et qualifiés qui attendent notre appel. Si vous nous achetez un aéronef, vous devrez probablement engager un pilote.

Dans le Sud, c'est complètement différent. Ils ont des bénévoles qui pourraient piloter un aéronef. Ici, dans le Nord, et certainement dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut, le mieux sera de continuer d'affréter des aéronefs et de recourir à des repéreurs, à des coordonnateurs de recherche et à des navigateurs bénévoles. C'est selon moi le meilleur investissement.

• (1240)

Le président: Merci, madame Mathysen.

Monsieur Bezan, vous avez cinq minutes.

M. James Bezan: Merci, monsieur le président.

J'ai une question pour M. O'Rourke.

J'aimerais vous demander une précision sur une réponse que vous avez donnée tout à l'heure. Vous avez dit que la Garde côtière canadienne n'a aucune station permanente dans l'Arctique, est-ce que j'ai bien compris?

M. Neil O'Rourke: Nous avons une station permanente à Rankin Inlet qui fonctionne sur une base saisonnière, et notre bureau régional se trouve à Yellowknife. Nous avons aussi une base à Hay River, et notre centre de Services de communication et de trafic maritimes est à Iqaluit. Ils fonctionnent tous sur une base permanente.

M. James Bezan: Étant donné la fonte de la couverture des glaces de mer et l'intensification de la circulation maritime, projetez-vous d'ouvrir d'autres stations de R et S dans l'Arctique?

M. Neil O'Rourke: Assurément... Toutefois, s'il y a plus de stations de R et S dans l'Arctique, il faudra investir davantage. Du point de vue de la Garde côtière et de notre travail avec les Inuits... Nous pensons, et je sais que les Inuits partagent cet avis, que pour améliorer le système dans le Nord, ce serait une bonne idée d'investir dans cette région si du financement est affecté au programme et au système de recherche et de sauvetage.

J'espère avoir répondu à votre question.

M. James Bezan: Oui, merci. Même si je suis un député des Prairies, nous avons une station régionale de la Garde côtière, qui fonctionne sur une base saisonnière. Bien entendu, on nous envoie du personnel de la Garde côtière de la Colombie-Britannique en avion, de même que des techniciens en R et S.

Est-ce qu'il y a un hélicoptère à bord de tous les navires arctiques que vous utilisez actuellement?

M. Neil O'Rourke: Non, pas dans tous les navires, mais la plupart des navires qui vont dans le Nord en ont un. Par exemple, il n'y a pas d'hélicoptère à bord du navire *Terry Fox*, et c'est la même chose pour certains de nos navires brise-glaces intérimaires. Cette année, six des sept brise-glaces qui naviguaient dans le Nord avaient un hélicoptère à bord.

M. James Bezan: Les navires ne peuvent donc pas tous être utilisés dans le cadre d'une opération policière. Si vous devez intercepter un bâtiment qui navigue illégalement, vous devrez demander l'assistance de Transports Canada ou de la GRC. Vous ne pourriez pas hélicoptérer une personne à l'intérieur ou à l'extérieur de la zone.

M. Neil O'Rourke: Vous avez raison pour ce qui concerne ce navire en particulier.

Dans ce cas, nous utiliserions probablement un hélicoptère embarqué sur un autre de nos navires. Nous avons aussi quelques hélicoptères rattachés à des bases terrestres qui sont souvent utilisés pour des réparations. Ils pourraient aussi servir pour le transport de personnes au besoin.

M. James Bezan: Pour ce qui concerne le Groenland et la garde côtière danoise, est-ce que la structure de fonctionnement est la même que celle de la Garde côtière canadienne? Est-ce que c'est une force civile, comme la nôtre, ou une force policière?

M. Neil O'Rourke: Ni l'une ni l'autre. C'est complètement autre chose. La garde côtière et l'armée forment une structure intégrée. Le commandement unifié de l'Arctique des forces armées danoises, qui assure sa présence dans le Groenland, assume l'ensemble des responsabilités des Forces armées canadiennes et de la Garde côtière, en plus de certaines responsabilités policières qui relèvent de la GRC.

Le commandement unifié est en lien avec la Force opérationnelle interarmées (Nord) et la GRC, et nous essayons également de coordonner les organismes canadiens.

M. James Bezan: Sommes-nous le seul pays à avoir une garde côtière civile dans l'Arctique?

M. Neil O'Rourke: Mon expérience au sein de la Garde côtière canadienne m'a permis de constater que les gardes côtières sont très différentes selon les pays. Elles sont différentes du point de vue de l'organisation et des fonctions.

Pour ce qui concerne l'Arctique en particulier, la garde côtière suédoise est aussi une force civile. La garde côtière norvégienne, par exemple, fait partie de sa marine, mais elles sont distinctes. Je ne parlerai pas des Russes. La garde côtière américaine, comme je l'ai dit tout à l'heure, est un amalgame de notre ministère des Transports, de la Garde côtière canadienne et de la GRC. Et puis il y a les Danois... Chaque garde côtière est unique. En Finlande, ce rôle relève des gardes-frontières, un peu comme si on combinait l'Agence des services frontaliers du Canada et la Garde côtière.

M. James Bezan: Nous voulons moderniser le NORAD pour renforcer la sécurité dans l'Arctique et améliorer la connaissance de cette région. Le NORAD a été élargi pour ajouter le domaine maritime au domaine aérien. Actuellement, si vous visitez le centre du NORAD de Colorado Springs, vous constaterez que la garde côtière américaine y participe aux opérations courantes. Bien entendu, la Garde côtière canadienne brille par son absence.

Comme nous le savons, les menaces sont grandissantes dans l'Arctique, qu'elles soient liées à la navigation commerciale, au tourisme ou aux bâtiments ennemis aussi bien sous l'eau que sur l'eau. Comment faire en sorte que la Garde côtière canadienne opère de manière plus intégrée avec nos forces de défense nationale, surtout dans l'Arctique? Vous avez de loin les meilleures capacités pour protéger les intérêts des Canadiens et notre souveraineté dans l'Arctique.

• (1245)

Le président: C'est encore du domaine des politiques. Je vais vous laisser répondre si vous voulez, mais la question concerne les politiques.

M. James Bezan: Je pense sincèrement qu'elle est pertinente dans le cadre de notre étude et que c'est un sujet dont il faut débattre.

Le président: Je suis d'accord. Elle est pertinente pour les travaux du Comité. Je pense que c'est la troisième ou la quatrième fois que cette question est posée, et que le Comité devra probablement y revenir. Je vais permettre à M. O'Rourke de répondre à la question, et nous allons poursuivre ensuite.

Merci.

M. Neil O'Rourke: Merci, monsieur le président.

Nous pensons que le système canadien fonctionne bien. Dans n'importe quel organisme, plus il y a de composantes, plus les possibilités sont nombreuses, mais je suis certain que cela vient aussi avec son lot de défis. Nous travaillons en partenariat très étroit avec les forces policières et militaires, et nous les assistons dans l'exécution de leur mandat.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous intervenons directement dans beaucoup d'autres aspects de la sécurité. Nous participons très activement aux discussions sur la sécurité dans l'Arctique avec la GRC, les Forces armées canadiennes et nos homologues internationaux, indépendamment de notre mandat. De mon point de vue, je crois que le système fonctionne bien et que la coordination est excellente.

Cela dit, je vais laisser le soin à d'autres de répondre aux questions de politique plus larges quant aux autres avantages.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Bezan.

Madame Lambropoulos, vous avez cinq minutes. Je vous cède la parole.

Mme Emmanuela Lambropoulos: Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins d'être des nôtres.

Mes questions porteront surtout sur l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens, ou ACRSA. Je trouve cela formidable... Je pense que c'est la première fois que j'entends parler d'un organisme bénévole qui collabore avec le gouvernement pour les activités de recherche et sauvetage.

Premièrement, le Comité a abondamment entendu parler de la pénurie de personnel dans les forces armées, mais nous avons eu vent également d'une très importante pénurie de bénévoles. Est-ce la même chose pour vous? Je sais qu'il faut des bénévoles très spécialisés pour piloter des avions, et je me demandais si c'est la même chose pour vous, si votre organisme constate le même phénomène.

M. Dale Kirsch: Le nombre de membres a diminué un peu ces dernières années, surtout à cause des problèmes liés à la COVID. Mais la grande majorité du temps, nous avons réussi à trouver les bénévoles requis à la grandeur du pays, je crois. Les propriétaires d'aéronefs aiment voler. Nous leur offrons la chance de piloter leurs appareils et nous remboursons une partie des frais. C'est un atout. Pour les gens, faire du bénévolat dans un domaine comme l'aviation est assez attrayant. Les bénévoles viennent à nous.

Nous recrutons aussi des bénévoles parmi les jeunes pilotes qui veulent faire carrière dans l'aviation. L'engagement dans l'ACRSA paraît bien sur un curriculum vitae. C'est un autre atout pour recruter des bénévoles.

Mme Emmanuella Lambropoulos: Merci.

Je ne sais pas si vous avez répondu à la question suivante depuis le début de la réunion. Je vous demande à l'avance de m'excuser si c'est une question qui a déjà été posée.

Vous entraînez-vous avec les forces armées? Vous faites une partie de leur travail et vous les aidez à accomplir leurs missions. Avez-vous la possibilité de participer à des entraînements conjoints ou est-ce que vos membres sont formés avant de participer à des missions?

M. Dale Kirsch: Oui, nous nous entraînons régulièrement avec la force aérienne. Des officiers travaillent avec notre organisme un peu partout au pays. Ces officiers de liaison collaborent avec l'ACRSA pour la formation de nos membres. Les entraînements se font avec des Hercules, des Twin Otter et des hélicoptères. Nos membres font des vols avec des militaires, et je collabore régulièrement avec eux.

Mme Emmanuella Lambropoulos: Merci beaucoup.

Je vais être brève, mais je voudrais poser une dernière question.

Si vous aviez une recommandation à faire au gouvernement du Canada pour qu'il vous aide à les aider, quelle serait-elle?

M. Dale Kirsch: Une des choses qui me vient en tête est une aide pour l'achat d'aéronefs pour nos missions de recherche et de sauvetage.

Dans le modèle américain, il y a ce qu'on appelle la Civil Air Patrol. Le gouvernement des États-Unis lui fournit les aéronefs et le financement pour la formation des membres. La Civil Air Patrol offre une formation complète aux pilotes. Elle fait des vols de reconnaissance pour le gouvernement américain.

C'est quelque chose qui ne se fait pas au Canada et qui pourrait être envisagé en apportant quelques changements à notre modèle et au financement.

• (1250)

Mme Emmanuella Lambropoulos: Merci beaucoup.

C'est tout pour moi, monsieur le président.

Le président: Chers collègues, il nous reste 10 minutes et 15 secondes pour poser des questions. Nous devons terminer à 13 heures. Plusieurs d'entre nous tiennent à assister à la cérémonie de commémoration de l'Holodomor. Voici ce que je vous propose: une minute et demie, une minute et demie, trois minutes et trois minutes. Cela nous mènera à 13 heures. C'est bon?

Monsieur Desilets, vous avez la parole pour une minute et demie.

[Français]

M. Luc Desilets: Merci, monsieur le président.

Monsieur O'Rourke, en ce qui a trait à toute la saga des brise-glaces, quelle recommandation aimeriez-vous faire au gouvernement?

M. Neil O'Rourke: Je vous remercie de votre question.

Il faut que le gouvernement continue de donner son appui, afin que les brise-glaces soient construits selon l'échéancier de construction prévu. On continue certainement à évaluer le risque associé aux retards de livraison des navires.

Ma recommandation au gouvernement serait de continuer à offrir son appui et d'aligner le plan sur les dates de livraison.

M. Luc Desilets: C'est parfait, je vous remercie.

Messieurs Taylor et Kirsch, en 2018, un navire transportant 160 personnes s'est échoué près de la côte de Kugaaruk. Selon vous, un tel incident peut-il se reproduire? Sommes-nous suffisamment équipés, en 2022, pour répondre à de telles urgences?

[Traduction]

M. Dale Kirsch: Je ne sais pas si nous avons actuellement les équipements nécessaires pour répondre à toutes les urgences qui peuvent survenir dans l'Arctique. Cependant, je ne suis peut-être pas le mieux placé pour répondre à cette question parce que cela ne fait pas vraiment partie de notre mandat.

Le président: Madame Mathysen, vous avez une minute et demie.

Mme Lindsay Mathysen: En ce qui concerne l'Arctique et les capacités de recherche et de sauvetage dans cette région, quelles sont les conséquences des changements climatiques sur vos membres? Je pense bien entendu aux variations de température, mais également aux nombreuses difficultés liées aux infrastructures, aux capacités d'atterrissage, au pergélisol et ce genre de choses.

Pouvez-vous nous dire quelques mots à ce sujet?

M. Dale Kirsch: Nous avons effectivement constaté les effets des changements climatiques. Ils peuvent avoir des effets sur les pistes qui normalement sont gelées à l'année. Beaucoup de pistes sont en gravier dans le Nord. Les changements climatiques vont avoir des répercussions sur la manière de faire les choses. Je ne crois pas que nous avons été très touchés jusqu'ici, mais c'est clair qu'il pourrait y avoir des conséquences dans l'avenir.

Je vis à Edmonton. J'ai volé dans l'Arctique. Je suis allé un peu partout. Nous avons fait des voyages par pur plaisir, faute d'une meilleure expression. Je suis allé à Cambridge Bay, au Nunavut, à Inuvik et à beaucoup d'autres endroits dans l'Arctique. Quand nous faisons ce genre de voyage, il faut planifier des arrêts pour le ravitaillement en carburant et d'autres choses nécessaires pour nous rendre à destination. Les changements climatiques vont avoir des répercussions sur nos activités dans ces régions.

Le président: Merci, madame Mathysen.

Monsieur Lewis, vous avez trois minutes.

M. Chris Lewis: Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins, et je vous remercie, monsieur O'Rourke, d'être de retour pour la deuxième série de questions.

En tant qu'ancien pompier volontaire de la région des Grands Lacs, j'ai eu à collaborer très étroitement, à titre de spécialiste du sauvetage nautique, avec les pilotes des gardes côtières des États-Unis et du Canada. Je suis donc très reconnaissant pour tout ce que font M. Kirsch et son équipe dans le Nord.

Monsieur Kirsch, j'ai eu l'honneur de me rendre à l'aéroport de Windsor pour assister à la cérémonie de promotion des diplômés des cadettes et des cadets l'été passé. Malheureusement, beaucoup d'entre eux n'ont pas été promus. Je crois que c'était dû en grande partie à la COVID et aux activités en personne et à distance. Vous avez évoqué l'importante pénurie de pilotes dans le Nord. Pensez-vous que ce serait une bonne idée de cibler ces cadets pour combler les futurs besoins en ressources?

• (1255)

M. Dale Kirsch: Oui, ce serait une bonne idée. C'est pourquoi j'ai mentionné le modèle de la Civil Air Patrol. C'est ce qu'ils font aux États-Unis. Ils intègrent les cadets au système et ils leur donnent une formation complète, qui va du stade de novice à celui de pilote. Nous aurions bien besoin de ces pilotes ici au Canada.

M. Chris Lewis: Merci, monsieur Kirsch.

Au cours de la période de questions précédente, M. O'Rourke a évoqué l'importante pénurie de main-d'œuvre, et surtout de marins. Cependant, nous savons que tous les secteurs sont touchés au Canada. Pourriez-vous nous en dire davantage au sujet des mécaniciens, ou nous donner votre avis à ce propos? Oui, il manque de pilotes, mais ceux qui sont là ne peuvent pas effectuer toutes les missions de sauvetage si importantes s'il manque de mécaniciens pour les avions.

Je vais présenter sous peu le projet de loi d'initiative parlementaire C-241, qui propose des déductions au titre des déplacements pour les travailleurs spécialisés. Est-ce que c'est une mesure qui pourrait être utile pour les pilotes de nos régions nordiques?

M. Dale Kirsch: Vous avez raison de souligner qu'il pourrait y avoir bientôt une pénurie de mécaniciens. Je n'ai pas les chiffres exacts et je ne sais pas non plus s'il y a déjà une pénurie importante, mais je sais que c'est quelque chose de très probable dans les années à venir.

Le président: Merci, monsieur Lewis.

Monsieur May, les trois dernières minutes sont pour vous. Nous vous écoutons.

M. Bryan May: Merci beaucoup, monsieur le président.

Ma question s'adresse aux deux organismes. Dans quelle mesure les Rangers canadiens apportent-ils une contribution unique aux opérations de R et S dans les régions éloignées et isolées? Serait-il possible d'optimiser leur participation aux efforts de recherche et de sauvetage? Comment pouvons-nous optimiser l'apport du savoir autochtone aux efforts de recherche et de sauvetage?

J'aimerais vous entendre en premier, monsieur Kirsch.

M. Dale Kirsch: Nous intégrons déjà les Rangers dans nos activités. Ils sont membres de notre organisme. Une des difficultés que nous rencontrons est qu'ils sont normalement rémunérés pour leur travail, alors que l'ACRSA est un organisme bénévole. Nous ne payons pas nos membres. Nous remboursons une partie de leurs frais. Mais oui, les Rangers font partie de notre organisme.

Monsieur Taylor, voulez-vous ajouter quelque chose au sujet des Rangers?

M. Dave Taylor: Oui.

Nous avons des Rangers dans notre équipe. Souvent, les Rangers participent à des interventions terrestres d'aide humanitaire ou qui relèvent de la GRC. Une des difficultés que nous avons avec les Rangers est qu'ils utilisent des radios dont les transmissions sont chiffrées. Comme ils n'utilisent pas un [difficultés techniques] public commun, les communications entre les aéronefs et les Rangers sur le terrain sont compliquées.

M. Bryan May: Monsieur O'Rourke, vous avez la parole.

M. Neil O'Rourke: Nous collaborons étroitement avec les Rangers. Je dois préciser toutefois que nous avons recours à eux plus souvent pour des missions de recherche et de sauvetage au sol que sur l'eau.

Cela dit, nous faisons des exercices avec eux. Par exemple, en septembre dernier, nous avons effectué un exercice à Resolute auquel participaient des navires des gardes côtières américaine et canadienne. Les Rangers faisaient une opération de recherche sur le rivage dans le cadre d'une mission de recherche d'un plaisancier porté disparu. Bref, nous travaillons en étroite collaboration avec eux.

Quant à votre question sur le savoir autochtone, nous essayons d'en tirer profit en intégrant des Inuits à nos unités auxiliaires. La plupart des membres dans le Nord sont des Inuits. Nous tirons profit de leur savoir de cette façon. La structure mise en place dans la région de l'Arctique... La participation d'Inuits, de membres des Premières Nations et de Métis aux fonctions de gouvernance est aussi une bonne façon d'intégrer leur savoir.

Dans le domaine de la recherche et du sauvetage plus précisément, nous avons déployé beaucoup d'efforts pour collaborer avec les populations locales. C'est fondamental pour savoir où se trouvent les cabanes de chasse, par exemple, et d'autres choses que seuls les gens du coin connaissent et qui constituent ce qu'on appelle le savoir traditionnel.

Merci.

M. Bryan May: Merci.

Je crois que mon temps est écoulé, monsieur le président.

Je remercie l'ensemble des témoins de nous avoir aidés dans notre travail.

Le président: Merci, monsieur May.

Monsieur O'Rourke, vous êtes formidable. Vous avez accompli une double tâche. Nous vous en sommes reconnaissants.

Monsieur Kirsch, monsieur Taylor et monsieur Ralph, merci d'avoir participé à nos travaux. Avant aujourd'hui, plusieurs d'entre nous n'avaient pas vraiment idée du travail que vous accomplissez. Au nom de tous les Canadiens, nous vous en remercions.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

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 des communes.

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 de la Chambre des communes à l'adresse suivante :
<https://www.noscommunes.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

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 House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>