

RAPPORT DE LA RÉUNION PLÉNIÈRE D'OUVERTURE

Ordre du jour

1. Mot d'ouverture
Tia McEwan, Gestionnaire des affaires réglementaires, Sécurité maritime, TC
2. Adoption de l'ordre du jour – novembre 2010
Tia McEwan, Gestionnaire des affaires réglementaires, Sécurité maritime, TC
3. Adoption du procès-verbal du CCMC – avril 2010
Tia McEwan, Gestionnaire des affaires réglementaires, Sécurité maritime, TC
4. Collaboration
Donald Roussel, Directeur général, Sécurité maritime, TC
5. Mise à jour sur la Sûreté maritime
Fulvio Fracassi, Directeur général, Sûreté maritime, TC
6. Mise à jour de la Garde Côtière Canadienne
René Grenier, Sous-commissaire, Pêches et Océans Canada
7. Autres questions
Donald Roussel, Directeur général, Sécurité maritime, TC
8. Mot de la fin
Donald Roussel, Directeur général, Sécurité maritime, TC

1. MOT D'OUVERTURE

Tia McEwan, Gestionnaire des affaires réglementaires, Services de réglementation et assurance de la qualité, accueille les personnes présentes à l'assemblée nationale du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) de l'automne 2010, puis elle présente les autres membres assis à la table d'honneur : Donald Roussel, Directeur général, Sécurité maritime; Fulvio Fracassi, Directeur général, Sûreté maritime et René Grenier, Sous-commissaire, Garde côtière.

Tia McEwan remercie les personnes présentes pour le nombre sans précédent (425) de personnes qui se sont pré-inscrites à la réunion. Sécurité maritime remercie ses intervenants de leur participation et de leur soutien continu.

En raison des procédures de sûreté appliquées au Centre de conférences du gouvernement, on rappelle aux intervenants de porter leur insigne d'identité du CCMC en tout temps au cours des séances.

Nous mettons tout en œuvre pour réduire les conflits d'horaire afin de permettre aux intervenants de participer aux réunions qui les intéressent, mais il peut arriver que certaines réunions soient tenues au même moment. Toutefois, toutes les réunions ont lieu à l'intérieur de quatre jours et comme le nombre de salles disponibles est limité, il n'est pas toujours possible d'éviter les conflits. Nous encourageons les participants à noter les dates et les heures particulières des réunions auxquelles ils étaient intéressés de participer. Nous rappelons aux personnes présentes que toutes les réunions se terminent à 16 h 30 précises, pour assurer qu'elles disposent de suffisamment de temps pour quitter le Centre de conférences du gouvernement au plus tard à 17 h 00, comme l'exige le personnel de sécurité.

2. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR – NOVEMBRE 2010

On approuve sans correction l'ordre du jour de la réunion nationale du CCMC de novembre 2010.

3. ADOPTION DU PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION DU CCMC – AVRIL 2010

On approuve sans correction le procès-verbal de la réunion nationale du CCMC d'avril 2010.

4. COLLABORATION

Donald Roussel, Directeur général, Sécurité maritime, remercie tous les participants pour leur présence à la réunion nationale de l'automne 2010 du CCMC.

Voici un extrait des remarques de Donald Roussel.

Dans un climat économique turbulent, les budgets continuent de se resserrer et, pour cette raison, certains pourraient remettre en question l'utilité de réunions comme celle-ci. Toutefois, au bout du compte, peut-être conviendrez-vous que, dans le cas de notre partenariat continu, il nous est possible de rendre le réseau canadien de transport maritime plus sécuritaire, plus durable et plus respectueux de l'environnement que jamais auparavant.

Comme vous le savez tous, et comme vous pouvez le constater au quotidien, notre monde est largement interdépendant et interrelié par le biais des voyages, du commerce et des communications. Nos enjeux ne sont plus subordonnés aux frontières de nos provinces ou de notre pays. Pour comprendre comment nos enjeux sont vraiment interdépendants, il est impératif de reconnaître les conséquences possibles au sein de nos industries maritimes mondiales. Qu'il s'agisse d'un enjeu politique, social ou économique, ce qui se produit dans une région du monde peut avoir des effets directs sur l'industrie et le gouvernement du Canada, ainsi que sur notre mode de vie.

Le CCMC joue un rôle crucial au sein de notre industrie maritime. Ce qui se produit ici, au CCMC et dans notre coin de la planète, peut avoir les mêmes effets partout au monde. Ce que nous faisons, ce dont nous parlons et les décisions que nous prenons ici ont une grande importance. Profitons donc de cette occasion pour mieux collaborer, afin de régler plus efficacement les problèmes qui touchent nos industries maritimes à l'échelle locale, nationale et internationale.

Deux fois par année, nous vous invitons au CCMC pour vous permettre d'écouter, d'exprimer vos opinions et de constater les progrès réalisés. Je peux vous assurer que nous ne ménageons aucun effort pour faire de cet événement une réussite, et que nous apprécions le temps que vous avez investi pour être présents ici à titre de partenaires. Par la présente rencontre, nous souhaitons vous brosser un portrait équitable et équilibré de la sécurité maritime au Canada et faire en sorte que vous sachiez non seulement qui nous sommes, mais aussi les objectifs que nous visons.

Votre participation continue au CCMC est peut-être le volet « officiel » de notre partenariat avec vous, mais n'oubliez pas que ce partenariat ne se termine pas jeudi. Nous voulons que ce rassemblement officiel soit à l'image des six derniers mois ainsi que des six prochains mois de bonnes pratiques, de relations de travail et – oui – de partenariat entre Transports Canada et vous, nos intervenants.

Toute entité doit travailler en partenariat pour atteindre l'excellence. Les partenariats sont des relations de collaboration entre des entités qui ont besoin de mesures ingénieuses et d'un engagement ferme. Les entités qui prennent part à un partenariat de collaboration acceptent de s'engager, de travailler ensemble et d'atteindre un but commun. Dans le cadre d'un partenariat, les participants comme vous et moi partagent les risques, les responsabilités, les ressources et, surtout, les résultats.

Aujourd'hui, donc, je veux que vous gardiez à l'esprit le concept de partenariat. Je vous incite à participer activement, à exprimer vos idées et à vous faire entendre, car ensemble nous tirerons tous profit des résultats.

Rapport d'évaluation et de la réponse de la Direction

Maintenant, j'aimerais parler un peu de notre rapport d'évaluation et de la réponse de la direction, afin que vous sachiez comment s'en tire le gouvernement du Canada, votre partenaire. Dans le cadre de la gouvernance continue, la Sécurité maritime a récemment fait l'objet d'une évaluation interne des programmes. On nous a présenté il y a peu les résultats de cette évaluation, qui comportait plusieurs recommandations. Cette évaluation arrive à point, étant donné que nous sommes en pleine période de changement, notamment en raison de l'examen continu et de la modification d'un nombre sans précédent de règlements, de normes et de publications relevant de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Comme vous pouvez le comprendre, après avoir travaillé avec nous tout au long de nos consultations, ce travail a exigé beaucoup d'énergie et de concentration mutuelles.

Je suis fier de dire que le rapport d'évaluation, bien qu'il signale certaines points à améliorer au chapitre des activités de la Sécurité maritime, fait état du fait que la plupart des attentes ont été satisfaites et que la plupart des objectifs ont été atteints. En outre, la Sécurité maritime a déjà adopté de nombreuses approches proactives pour apporter les améliorations voulues. Le rapport d'évaluation rend compte de cinq recommandations :

Premièrement, on recommande que la Sécurité maritime se concentre davantage sur la sécurité des bateaux de pêche et des petits bâtiments, de façon à maintenir ou améliorer la tendance actuelle, c'est-à-dire la réduction du nombre de décès en mer et d'accident maritimes impliquant des navires commerciaux. La Sécurité maritime a répondu qu'elle améliorera les politiques d'inspection afin de cibler les petits bateaux de pêche et d'autres petits bâtiments. Ces politiques revues et corrigées exigeront que chaque Région établisse son propre calendrier d'inspection de conformité des petits bâtiments.

Le Bureau de la sécurité des transports (BST) aura bientôt terminé son enquête sur la sécurité des petits bateaux de pêche. L'enquête du BST a pour pierre angulaire la notion selon laquelle une approche globale s'impose. Je peux vous assurer que toute recommandation formulée à la suite de l'enquête du BST fera l'objet de mesures qui appuieront la sécurité de la flotte des petits bateaux de pêche, tout en tenant compte de la viabilité de l'industrie. Toutefois, si nous voulons une solution globale, il nous faudra agir en collaboration les uns avec les autres. Tout manquement à ce principe mettra en péril le succès de notre travail.

Deuxième, on recommande à la Sécurité maritime d'améliorer sa façon de documenter, de catégoriser et d'analyser les lacunes dans le processus de contrôle des navires par l'État du pavillon. Au cours des deux prochaines années, la Sécurité maritime améliorera sa base de données sur le contrôle des navires par l'État du pavillon. Pour ce faire, elle normalisera la collecte et l'analyse des données concernant les lacunes des navires immatriculés au Canada. Une telle mesure devrait accroître notre capacité de cerner et de cibler les risques, grâce à la mise en place d'une approche uniforme en matière de catégorisation des lacunes.

On recommande ensuite que la Sécurité maritime adopte une approche systématique pour la formation des inspecteurs, tant pour ce qui est du recyclage que de la formation spécialisée. Nous améliorerons notre liste des programmes nationaux de formation « obligatoires » et « spécialisés », qui représentent la formation de base de nos inspecteurs de la sécurité maritime. Cette liste constituera le fondement d'une politique qui définira la formation nationale et la formation propre aux Régions.

On recommande aussi que la Sécurité maritime renforce son leadership fonctionnel et surveille les activités déléguées. La Sécurité maritime cherche actuellement à rationaliser les responsabilités de la haute direction, de façon à améliorer les directives fonctionnelles transmises aux bureaux régionaux et, donc, aux intervenants de l'industrie maritime.

On recommande enfin que la Sécurité maritime procède à l'examen de ses droits d'inspection, dans le but de les ramener plus près du niveau des taux du marché exigés en contrepartie de services semblables. Nous considérons qu'il s'agit là d'une priorité, et nous poursuivrons les travaux en cours dans ce domaine. On élaborera un plan visant à faire concorder les droits d'inspection avec les taux du marché, les lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor et la *Loi sur les frais d'utilisation*.

Comme vous le savez, la Sécurité maritime dispose, pour nous appuyer dans ces activités, d'un plan stratégique ainsi que d'un plan d'activités provisoire, que nous porterons à votre attention dès qu'il sera achevé.

Des priorités de Sécurité maritime

J'aimerais vous parler de quelques-unes des priorités de Sécurité maritime. Bien sûr, au cours des séances de la semaine, vous aurez l'occasion d'en apprendre davantage sur les dossiers auxquels nous travaillons. Tout d'abord, j'aimerais vous faire part de nos progrès sur quelques questions d'ordre environnemental.

Comme vous le savez, nous avons déjà annoncé des progrès réalisés sur le dossier de la zone de contrôle des émissions sur les côtes Est et Ouest. Grâce à l'adoption par l'Organisation maritime internationale de la proposition avancée par le Canada, les É.-U. et appuyée par la France, nous sommes maintenant en position de réduire la pollution atmosphérique causée par les navires en transit dans la zone. En ce qui a trait aux Grands Lacs, l'industrie est bien consciente du fait que les laquiers canadiens diffèrent largement de la flotte des É.-U. et que la réglementation proposée par les É.-U. risquait de leur nuire. Nous travaillons et continuerons de travailler pour parvenir à une solution mutuellement acceptable. Toutefois, nous devons également reconnaître que la flotte des Grands Lacs canadiens a besoin d'être modernisée et, comme la majorité de la flotte utilise des carburants résiduels, nous devons envisager une nouvelle approche. L'annonce faite par le ministre des Finances le vendredi 1^{er} octobre, concernant l'abrogation du droit de 25 pour cent, traduit un engagement substantiel du gouvernement envers le renouvellement de la flotte du Canada. Nous nous pencherons maintenant sur les options qui s'offrent à nous quant à la façon dont une flotte renouvelée peut satisfaire, sur les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent, à des normes rigoureuses en matière de pollution de l'air. Ce même vendredi, à Londres (Angleterre), en fin de soirée, les pays membres de l'Organisation maritime internationale (OMI) ont adopté les règlements techniques de l'annexe VI de la Convention MARPOL, qui font état des cibles de rendement énergétique que doivent atteindre les nouveaux bâtiments. Ceci représente une percée décisive dans les négociations internationales visant la réglementation des émissions de gaz à effet de serre produites par des navires. Au cours des séances de cette semaine, on vous reparlera de ces questions et on vous transmettra d'autres mises à jour sur l'environnement.

Grâce à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, nous passons à un régime d'inspection fondé sur les risques. Pour la Sécurité maritime, cela se traduit par le recours à une approche axée sur les risques, de façon à affecter le personnel des services d'inspection aux exploitants qui ont besoin d'une aide additionnelle pour satisfaire aux exigences réglementaires. Cela veut dire également que la Sécurité maritime doit disposer d'un solide régime de surveillance, qui tire parti des pratiques exemplaires des modèles internationaux actuels, et qui bénéficie du soutien de l'Inspectorat. L'hiver dernier, j'ai rencontré tous les inspecteurs de la sécurité maritime afin de mieux leur faire connaître et comprendre la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, ainsi que l'orientation stratégique qu'a adoptée la Sécurité maritime. Nous nous engageons à continuer de rendre compte de nos progrès à nos inspecteurs, aux gestionnaires, ainsi qu'à vous, nos intervenants.

Enfin, Transports Canada participe activement aux initiatives du gouvernement du Canada visant à simplifier les processus réglementaires, ce qui inclut, pour la Sécurité maritime, la modernisation continue de la *Loi sur la protection des eaux navigables*. À cette fin, nous avons mené des consultations concernant l'*Arrêté sur les ouvrages et les eaux secondaires*, et nous travaillons actuellement à la rédaction du projet de règlement, qui devrait entrer en vigueur vers le milieu de l'année 2011. Nous vous transmettrons bien sûr plus de renseignements à ce sujet dans le cadre de la séance de cette semaine.

Je n'ai mentionné qu'un certain nombre d'initiatives parmi tant d'autres qui vous seront présentées au cours du CCMC. Je vous encourage à en discuter, à faire connaître vos idées et, en partenariat avec nous, à mettre au point des solutions qui contribueront à rendre les communautés maritimes plus sécuritaires, plus durables et plus respectueuses de l'environnement.

Avant de laisser la parole au suivant, je vous rappelle que notre partenariat ne se termine pas à notre départ jeudi. À mesure que votre engagement grandit grâce à votre appui, à vos conseils et à vos commentaires cette semaine et lors de votre retour à la maison, le besoin de travailler ensemble, en partenariat, demeurera essentiel pour assurer notre réussite. La voie à suivre exigera flexibilité et compromis, ce qui sonne juste compte tenu de la nature du partenariat.

Commentaires de l'auditoire

Terry Engler, représentant de l'International Longshore and Warehouse Union de Vancouver, section locale 400, remercie Donald Roussel de ses commentaires sur le partenariat. Il ajoute qu'il y a toujours un peu de frustration au sein des syndicats maritimes à l'égard du processus de consultation, en particulier lorsqu'il y a des changements à la suite d'un consensus, par exemple le *Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime* et la question des petits remorqueurs.

Donald Roussel répond en indiquant que Transports Canada est disposé à apporter des ajustements aux éléments qui pourrait avoir causé de la frustration, par une politique ou d'autres moyens. Il souligne que les règlements font régulièrement l'objet d'un examen afin que les questions qui n'ont pas été convenablement traitées puisse faire partie de discussions futures.

5. MISE À JOUR SUR LA SÛRETÉ MARITIME

Fulvio Fracassi, Directeur général de la Sûreté maritime mentionne qu'il est heureux d'être présent ici au CCMC pour parler de la protection du réseau de transport maritime du Canada aujourd'hui et à l'avenir. Nous connaissons tous le rôle important que jouent le gouvernement du Canada et ses partenaires de l'industrie, comme vous, pour assurer que notre réseau de transport maritime soit sûr et jugé digne de confiance par nos partenaires commerciaux.

Voici un extrait des remarques de Fulvio Fracassi.

Aujourd'hui, je souhaite mettre en évidence les réalisations de la Sûreté maritime depuis la réunion du CCMC ce printemps. Je souhaite également vous faire part de nos activités prévues dans l'avenir. Je vais aborder ces réalisations et ces activités future dans une perspective nationale, internationale et de transbordeur.

Réalisations à l'échelle nationale

Dans une perspective de sûreté maritime, les sommets du G-8 et du G-20 tenus à la fin du mois de juin ont été couronnés de succès. Soulignons particulièrement que le sommet du G-20 a été le premier événement prévu ou organisé dans le cadre duquel des mesures ont été prises en vue d'établir des zones de sûreté autour des principaux biens. Pendant l'événement, la coordination entre les intervenants internationaux, fédéraux, provinciaux, municipaux et les intervenants en sûreté maritime de l'industrie/du secteur privé a été très importante.

Stratégie pour la sûreté des petits bâtiments et des petites installations

À la suite de vastes consultations sur les installations et les bâtiments (navires) non visés par le *Règlement sur la sûreté du transport maritime* de Transports Canada, TC a lancé plusieurs initiatives facultatives liées à la sûreté des petits bâtiments et des petites installations pour les petits bâtiments commerciaux, les bâtiments de pêche, les embarcations de plaisance et les installations pour petits bâtiments. Des brochures visant à promouvoir la sensibilisation à la sécurité seront distribuées sous peu aux différents endroits où se trouvent les intervenants. En outre, Transports Canada et d'autres partenaires organiseront prochainement des ateliers régionaux sur la sûreté maritime pour les services maritimes d'application de la loi de tous les ordres de gouvernement.

La **reprise du commerce maritime** constitue également une priorité pressante pour le Ministère. Nous avons consacré beaucoup d'efforts aux mesures de prévention des atteintes à la sûreté. Toutefois, nous devons également nous tenir prêts en cas d'incident, de façon à ce que les systèmes soient en place pour veiller à ce que les activités commerciales reprennent dès que possible. J'aimerais remercier Port Metro Vancouver pour l'excellent travail accompli dans l'élaboration du plan de reprise du commerce maritime dans la Région du Pacifique. Ce projet pilote a pris fin le printemps dernier. Transports Canada travaille avec d'autres ordres de gouvernement et l'industrie en vue d'élaborer des plans semblables pour les ports de Montréal, Hamilton et Halifax. Ces projets devraient être terminés d'ici mars prochain.

Nous poursuivons notre examen des commentaires que nous avons reçus au cours des consultations nationales sur le *Règlement sur la sûreté du transport maritime*. Le Comité permanent sur la Sûreté maritime analysera en détail les modifications proposées dans le cadre de sa réunion mercredi.

De même, nous continuons à élaborer le *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires en matière de sûreté maritime* afin de l'harmoniser à notre régime législatif.

Comme vous le savez, l'**utilisation maritime pour la migration clandestine** demeure l'une des principales préoccupations en matière de sûreté. Récemment, le gouvernement fédéral a adopté des mesures législatives en vue de sévir contre la migration clandestine par voie maritime au Canada. La proposition législative comprend des modifications au système de sanctions de la *Loi sur la sûreté du transport maritime*. Nous donnerons plus de détails sur ces modifications lors de la réunion du comité permanent. Pour aider à mieux faire connaître les pratiques dangereuses associées à la migration clandestine et au transport des migrants à l'échelle internationale, Transports Canada présentera un rapport à l'Organisation maritime internationale (OMI) sur les incidents, comme l'arrivée des navires *Sun Sea* et *Ocean Lady*.

Réalisations canado-américaines

Nous continuons à affermir notre relation avec nos homologues américains. Le **Groupe de travail sur la conformité et l'application** est devenu un groupe de travail binational concentré sur les questions opérationnelles entre les deux pays. Il a tenu des réunions en avril et en septembre en vue de discuter de la sûreté des petits bâtiments, des protocoles d'échange d'information, des protocoles d'évaluation des risques et des arrangements de rechange en matière de sûreté.

Nous avons également élaboré une **stratégie de mobilisation** en vue de promouvoir les intérêts de la sûreté maritime canadienne aux États-Unis. La stratégie a suscité des discussions sur divers enjeux, y compris les habilitations de sécurité en matière de transport maritime et les améliorations apportées au Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires. À l'avenir, nous aimerions voir cette relation s'épanouir au-delà des questions opérationnelles en vue d'inclure les activités stratégiques et législatives.

En septembre, des représentants des ministères et des organismes clés du Canada et des États-Unis ont participé à un forum interorganismes sur la **connaissance de la situation maritime**. Ce forum a été la première occasion de découvrir des intérêts mutuels à l'égard de notre périmètre maritime commun du point de vue pangouvernemental. Afin de faire avancer les travaux que nous avons amorcés, nous mettons sur pied un groupe de travail qui rendra compte de ses progrès en mars 2011.

Transports Canada a collaboré étroitement avec la United States Coast Guard en vue d'assurer que nos **stratégies pour la sûreté des petits bâtiments et des installations** respectives sont complémentaires. Afin de tirer profit de cette collaboration, nous envisagerons des possibilités, comme les exercices conjoints et les initiatives de patrouille et d'application de la loi aux frontières maritimes.

Depuis 2004, nous sommes en pourparlers avec la U.S. Transportation Security Administration en vue d'harmoniser les **habilitations de sécurité en matière de transport maritime**. Nous ferons le point sur les progrès des discussions concernant le tableau de comparabilité à la réunion du comité permanent.

L'harmonisation de la réglementation avec les États-Unis est un autre domaine d'intérêt clé. Elle est liée à nos efforts de mise à jour du *Règlement sur la sûreté du transport maritime*.

Réalisations internationales

En mai dernier, Transports Canada a participé à la 87^e session du **Comité de la sécurité maritime** (CSM) de l'Organisation maritime internationale. La piraterie et les vols à main armée ont été au cœur des discussions. Nous fournirons de plus amples détails sur les points de discussion de la prochaine session du Comité de l'OMI (CSM 88), y compris les améliorations possibles au Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, au comité permanent.

Transports Canada est un chef de file reconnu pour sa participation et son aide à la communauté internationale dans l'**évaluation des besoins** en matière de sécurité maritime. Par l'entremise du Programme d'aide au renforcement des capacités anti-terroristes du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, nous avons participé à des programmes en Uruguay, au Brésil et en Jamaïque.

Fulvio Fracassi termine son intervention en disant que même si de grands progrès ont été réalisés en matière de Sûreté maritime, au Canada et à l'étranger, il reste beaucoup de travail à faire. Il ajoute que son approche a toujours été de consulter les intervenants et de travailler avec eux. Il est impatient d'entendre les propos des parties intéressées au Comité permanent sur la Sûreté maritime.

Commentaires de l'auditoire

Peter Lahay, coordonnateur, Fédération internationale des ouvriers du transport de Vancouver (FIOT), remercie Fulvio Fracassi de son compte rendu. Il se dit un peu déçu du retard des modifications au *Règlement sur la sûreté du transport maritime*. À la suite d'un processus de consultation national épuisant et d'innombrables heures et efforts consacrés à préparer le tout, Peter Lahay déclare qu'il n'y a plus aucune certitude quant au contenu de l'ensemble des modifications. Il demande à Fulvio Fracassi des réponses précises en ce qui concerne le calendrier. Fulvio Fracassi répond qu'il comprend la frustration de Peter Lahay, mais qu'il faut décortiquer davantage le volume important de commentaires reçus. Il ajoute que l'engagement à faire progresser ce règlement aussi vite que possible est toujours le même.

6. MISE À JOUR DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

René Grenier, Sous-commissaire de la Garde côtière canadienne (GCC), est heureux de faire le point sur les nombreux projets et initiatives sur lesquels la GCC travaille. Comme toujours, la Garde côtière se réjouit à l'idée de continuer à renforcer sa relation avec les intervenants et entrevoit ces réunions comme des occasions constantes de renforcer son réseau.

Voici un extrait des remarques de René Grenier.

Encore une fois, c'est avec plaisir que je me joins à vous aujourd'hui. Comme toujours, j'ai hâte de collaborer étroitement avec vous et nos partenaires fédéraux cette semaine. C'est également une magnifique occasion de renforcer notre réseau à l'aide d'un grand nombre d'entre vous dans cette salle.

Au cours des dernières années et même depuis notre dernière réunion, notre organisme a noté un certain nombre de changements, à l'intérieur et à l'extérieur de l'organisation, dont un grand nombre reflètent les besoins et les attentes du gouvernement du Canada, de nos clients et intervenants et des Canadiens, alors que les autres peuvent être attribués à l'environnement maritime en constante évolution de même qu'à notre propre cadre d'exploitation. Les derniers changements concernent en fait les postes supérieurs de la Garde côtière.

George Da Pont, Commissaire de la GCC, est maintenant à l'Agence canadienne d'inspection des aliments. **Marc Grégoire**, qui a été le dernier sous-ministre adjoint, Sécurité et Sûreté, de Transports Canada occupe son poste depuis juin dernier. **Michel Vermette**, l'ancien Directeur général des Services maritimes a accepté le nouveau poste de Sous-commissaire, Approvisionnement des bâtiments. Michel Vermette jouera un rôle de premier plan dans les efforts de renouvellement de la flotte de la Garde côtière et le soutien du gouvernement dans son engagement envers l'industrie de la construction navale au Canada. **Jacqueline Gonçalves** s'est jointe à l'équipe à titre de Directrice générale des Services maritimes. Elle vient de la Division des sciences de Pêches et Océans Canada où elle a dirigé plusieurs programmes importants.

Enfin, la Garde côtière a accueilli **Jody Thomas** à titre de Sous-commissaire des opérations en septembre dernier. Auparavant chef de l'exploitation à Passeport Canada, Jody Thomas a obtenu la médaille d'or du Prix IAPC/Deloitte de leadership du secteur public en 2009 pour son travail relatif à la création d'un nouveau modèle de service à la clientèle pour répondre à l'augmentation en flèche des demandes de passeports en 2007.

Croissance de la demande imposée aux services de la Garde côtière

Une chose est sans équivoque : les besoins et la demande pour les services de la Garde côtière augmentent de plus en plus. L'évolution de la configuration du trafic maritime, l'utilisation commerciale accrue des océans et les progrès technologiques dans le secteur maritime nous ont obligés à adapter nos programmes et services. Les événements entourant le déversement pétrolier de Deepwater Horizon et les récents échouements dans l'Arctique ont mis encore davantage sur la sellette le risque pour notre milieu marin de même que la capacité d'intervention de la Garde côtière pour faire face au risque.

Les Canadiens s'attendent à ce que le gouvernement fédéral possède l'infrastructure, les compétences, la formation et la capacité d'intervenir en cas de situation de crise sur les côtes ou en mer et appuie les activités de la collectivité civile d'application des lois dans les eaux canadiennes. Les récentes saisies de drogues illicites et l'arrivée de navires migrants sont plus qu'il n'en faut comme preuve de la nécessité d'une intervention efficace dans les incidents maritimes.

Tous ces facteurs auront un impact horizontal important sur la Garde côtière, maintenant et à l'avenir. C'est pourquoi nous avons déjà commencé à répondre à ces préoccupations par le renouvellement, l'innovation et la vision. Le renouvellement de nos biens et de notre infrastructure en mer et à terre représente une partie importante de notre réponse aux nouvelles exigences.

Vieillessement des équipements et de l'infrastructure

Notre principale priorité demeure les biens en mer, les navires et les hélicoptères de la Garde côtière. Depuis 2005, nous avons réussi à obtenir un financement de plus de 1,4 milliard de dollars du gouvernement du Canada en vue de construire 14 nouveaux grands navires, 27,3 millions de dollars dans le plus récent budget pour un nouveau aéroglisseur pour la côte Ouest et des fonds dans le cadre du Plan d'action économique du Canada pour différentes petites embarcations, de même que pour la réparation et l'entretien de notre flotte actuelle. Nos projets d'approvisionnement en cours, tous en bonne voie, se déroulent selon le calendrier prévu. Comme la construction de nouveaux navires demande des années, la nécessité de remplacer notre flotte est bien reconnue. Elle doit être envisagée à la lumière de la réalité économique actuelle. La Garde côtière est résolue à poursuivre l'élaboration de son Plan de renouvellement de la flotte en conformité avec les directives du gouvernement.

En plus de notre flotte vieillissante, bon nombre de nos biens à terre ont déjà dépassé leur durée de vie opérationnelle et continuent à se détériorer. Par conséquent, nous devons penser à l'utilisabilité à long terme de notre infrastructure à terre. C'est pourquoi nous présenterons un plan de 15 ans pour les investissements en immobilisations nécessaires pour assurer la fiabilité et la disponibilité de nos biens à terre. Le plan tiendra compte des préoccupations touchant notre capacité à procurer de l'information sur l'état de notre infrastructure et à améliorer notre capacité à planifier et à prioriser les activités d'entretien, de remplacement et de cession.

Bien que la Garde côtière doive respecter ses engagements et ses obligations, elle doit également se tourner vers l'avenir et saisir les occasions qui peuvent se présenter à elle. Elles sont au nombre de trois : l'Arctique, la sûreté maritime et l'intervention environnementale.

La GCC dans l'Arctique

La diminution de la banquise pluriannuelle, la croissance de la demande mondiale pour les ressources et la perspective de naviguer toute l'année dans l'Arctique représentent de nouveaux défis et de nouvelles possibilités pour nous. La Garde côtière canadienne est fière des services qu'elle offre depuis de nombreuses années dans l'Arctique. Actuellement, elle est présente dans l'Arctique de la fin juin à la mi-novembre. Nous avons longtemps été les premiers arrivés et les derniers à partir. Toutefois, le raccourcissement de la saison des glaces et la plus grande accessibilité des eaux navigables permettent à des navires commerciaux d'arriver plus tôt et de partir plus tard. De plus, les embarcations de plaisance y sont de plus en plus présentes.

Afin d'adopter une vision stratégique de nos activités et d'appuyer les mesures actuelles et futures de la Stratégie pour le Nord, nous travaillons à officialiser une approche intégrée de notre rôle dans l'Arctique. Cette vision pour l'Arctique nous permettra d'assurer la mise en œuvre continue des initiatives actuelles et de respecter plus facilement nos obligations envers les habitants des régions nordiques et en matière de navigation. En outre, la Garde côtière canadienne appuie les efforts du gouvernement qui visent à négocier un accord sur la recherche et le sauvetage avec les autres pays de l'Arctique. Cet accord, qui devrait être signé en mai 2011, sera le premier traité international entre les pays de l'Arctique sous la gouverne du Conseil de l'Arctique.

La sécurité maritime

La sécurité maritime, un rôle relativement nouveau pour la Garde côtière canadienne, constitue également un secteur en croissance rempli de promesses. En tant que sous-commissaire, j'ai été responsable de ce dossier pendant trois ans et je peux vous affirmer que la Garde côtière canadienne est reconnue comme un partenaire fédéral et un contributeur jouant un rôle essentiel en matière de sécurité nationale. Nous contribuons en améliorant la connaissance de la situation maritime à l'aide de technologies de suivi des navires, en offrant un soutien en mer pour l'application de la loi et la sécurité nationale, et en renforçant la collaboration entre les ministères et les organismes. La communauté internationale considère la Garde côtière canadienne non seulement comme un partenaire important, mais aussi comme un chef de file dans la réalisation d'initiatives et de projets sur l'identification et le suivi à distance. D'ailleurs, une employée de la Garde côtière canadienne, madame Tracy Peverett, vient tout juste d'être nommée responsable de la sécurité maritime à l'Organisation maritime internationale.

Je m'attends à ce que notre participation aux activités liées à la sécurité maritime augmente au cours des prochaines années. Par exemple, dans le cadre de la réponse du gouvernement au deuxième rapport du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans, qui traitait des moyens d'accentuer la présence du Canada dans le Nord, le ministre des Pêches et des Océans a récemment annoncé que le gouvernement du Canada envisageait d'armer les brise-glaces de la Garde côtière afin de renforcer notre souveraineté dans l'Arctique.

Intervention environnementale

La récente explosion qui s'est produite sur la plate-forme Deepwater Horizon et qui a provoqué un important déversement de pétrole dans le golfe du Mexique a été désastreuse. Onze personnes ont perdu la vie et d'autres ont été gravement blessées. La quantité de pétrole déversée chaque jour était suffisante pour être jugé catastrophique. Même la United States Coast Guard – dont l'envergure est environ dix fois celle de la GCC – a dû livrer une lutte acharnée en raison de l'ampleur de ce déversement. Et bien sûr cet été, les deux grands navires – un navire de croisière et un navire-citerne – échoués dans notre secteur de l'Arctique ont permis de constater la difficulté d'intervenir dans cette région reculée du Nord.

Il va sans dire que nous pouvons en tirer un grand nombre de leçons et que nous devons nous tenir prêts à diriger et à soutenir les interventions dans les incidents de pollution marine. L'intervention environnementale est un dossier international, dont les responsabilités et les intérêts concernent tous les ordres de gouvernement et l'industrie. Se préparer et intervenir à la suite d'incidents de pollution du milieu marin fait partie du mandat de la GCC. Peu importe la source et le lieu de la pollution, les Canadiens et le gouvernement s'attendent à ce que nous soyons prêts à intervenir et en mesure d'intervenir.

Il faut renforcer la capacité d'intervention environnementale de la Garde côtière pour assurer son efficacité. Au cours des années à venir, nos principales priorités consisteront à recentrer le programme sur la planification et l'état de préparation et sur une meilleure interopérabilité avec nos partenaires fédéraux. À titre de première étape, nous avons nommé un directeur de l'intervention environnementale au sein de la Garde côtière. Son mandat est de renforcer la gouvernance nationale des programmes, d'assurer une plus grande collaboration interministérielle à l'Administration centrale et de réaffirmer la position de la Garde côtière comme chef de file en matière de préparation et d'intervention en cas d'urgence environnementale au Canada.

Conclusion

Comme vous le voyez, la Garde côtière a tout un programme devant elle et il comporte de grands défis, mais l'avenir présente également un certain nombre d'excellentes opportunités pour l'organisme. Par exemple, comme je l'ai mentionné au cours des réunions précédentes, le Canada continue d'être un chef de file mondial de la mise en œuvre du concept de Navigation Électronique (e-Navigation). Nous avons l'intention de maintenir notre leadership au Canada et à l'échelle internationale. Au cours de l'été, le Canada a présenté à l'OMI les résultats de l'enquête exhaustive sur les besoins des utilisateurs de la Navigation électronique qu'il a menée l'année dernière. Des travaux sont en cours pour extraire les données acquises dans le cadre de cette enquête afin d'avoir une meilleure idée des réels besoins des utilisateurs et afin de pouvoir influencer sur l'orientation internationale de la Navigation électronique et

d'amener la Navigation électronique de la conception à la pratique au Canada, selon les besoins concrets mentionnés. En outre, nous travaillons avec Transports Canada, le Service hydrographique du Canada et Environnement Canada à l'élaboration d'une vision fédérale qui servira à orienter les efforts de tous à l'échelle fédérale dans cette voie.

Toutefois, nous ne devons pas oublier, comme tout autre organisme ou ministère fédéral, que nous sommes en période de compression budgétaire. Nos principaux défis consisteront à tenir nos engagements et à investir dans notre avenir tout en veillant à la prestation des programmes et des services existants. Pendant ces périodes de vaches maigres, les partenariats avec nos partenaires fédéraux et avec l'industrie seront essentiels à notre réussite. Bien que nos mandats et nos points de vue soient différents, nous avons tous le même objectif : un réseau de transport maritime sécuritaire, sûr et efficace au Canada.

L'importance du CCMC est plus évidente que jamais. Il offre une tribune qui permet de débattre ouvertement des questions d'intérêt commun, de promouvoir des partenariats plus significatifs et de trouver des solutions de collaboration à nos défis communs. Nous devons tous nous efforcer de continuer à soutenir un CCMC sain et productif en continuant à échanger l'information ouvertement et honnêtement. Cela conclut mon mot d'ouverture.

Après 37 ans, j'ai décidé de prendre ma retraite de la fonction publique en janvier. Représenter la Garde côtière à la table du CCMC a vraiment été un grand honneur pour moi et travailler avec chacun d'entre vous pour répondre à nos intérêts mutuels dans l'industrie maritime du Canada a été un privilège. C'est avec grand plaisir que je cède la place à Jody. Je suis certain qu'elle continuera à tirer profit de notre excellente relation de travail. J'aimerais remercier chacun d'entre vous pour son soutien au fil des années. Ensemble, nous pourrions travailler à réaliser notre objectif commun : la sécurité et la sûreté des eaux.

Commentaires de l'auditoire

Donald Roussel profite de l'occasion pour faire part de sa reconnaissance pour les nombreuses contributions de René Grenier, personnellement et à titre de Sous-commissaire au cours de ses années de service.

En ce qui a trait à l'intention de la GCC de supprimer les services de phares en Colombie-Britannique et à Terre-Neuve, Terry Engler de l'International Longshore and Warehouse Union, section locale 400, s'exprime au nom de Jim Abram, qui a été gardien de phare en Colombie-Britannique pendant 25 ans et qui n'a pu être présent. Cette initiative aurait un impact énorme sur le monde maritime. Elle menace de supprimer l'un des outils les plus précieux pour assurer que les bonnes décisions sont prises dans la planification des allers-retours d'une zone de travail à l'autre sur les deux côtes. Les gardiens de phare assurent les services suivants : observations météorologiques précises et fiables; assistance aux marins en retransmettant les signaux radio faibles; repérage des bateaux en retard; assistance aux navires en détresse en fournissant des pompes, les premiers secours et un refuge à l'équipage; préparation des endroits à partir desquels on effectue des évacuations médicales; postes d'avitaillement pour les efforts de recherche et de sauvetage; collecte de données scientifiques à long terme. Ils veillent également à la souveraineté et à la sûreté du Canada en établissant une présence fédérale constante et en assurant une surveillance sur nos côtes. Un examen des services de phares a été présenté au Comité sénatorial

permanent des pêches et des océans. Il est indispensable que les marins se soutiennent l'un l'autre dans le maintien des services essentiels. Veuillez envoyer vos commentaires à l'adresse suivante : fish-peche@sen.parl.gc.ca. Votre soutien aura beaucoup de poids auprès des organismes décideurs.

Zak Farid, qui représente le Nautical Institute B.C. Branch, demande à René Grenier de fournir des précisions sur la possibilité que les brise-glace de la Garde côtière soient armés. Bien qu'il ignore quelle sera l'issue du débat, René Grenier précise que l'organisme examine la possibilité que d'autres ministères et partenaires collaborent à une étude et formulent une recommandation à l'intention du gouvernement.

Jim Hawkins, Imperial Oil Ltd, félicite l'équipage du NGCC Amundsen pour l'excellent travail qu'il a accompli en sauvant les touristes du navire de croisière échoué il y a quelques mois. En réponse aux commentaires de René Grenier relativement à la Garde côtière qui cherche à augmenter sa capacité d'intervention environnementale et de recherche et sauvetage, en particulier dans l'Arctique, Jim Hawkins demande plus de détails sur toute amélioration de la capacité physique. Plus précisément, il veut savoir ce que la Garde côtière envisage en matière de navires et d'équipement nécessaires pour intervenir en cas d'incident environnemental et pour la recherche et le sauvetage dans l'Arctique canadien.

René Grenier répond que le leadership est au tout premier rang des priorités, suivi de la pratique. En matière d'équipement, la Garde côtière fournit quelques conteneurs locaux avec de l'équipement antipollution aux collectivités de l'Arctique. Elle offre une formation aux personnes qui manipulent le pétrole à terre. Il ajoute que la formation pourrait être élargie en vue d'inclure les personnes des villages. Lorsque le brise-glace polaire entre en fonction, il s'attend à ce qu'il transporte beaucoup plus d'équipement que les brise-glace n'en transportent pour l'instant.

Ivan Lantz, La Fédération maritime du Canada, parle de l'augmentation du nombre de comptes rendus des navires qu'un certain nombre de ministères exigent depuis le 11 septembre. Il fait valoir qu'il existe un moyen en vertu de la Convention FAL de regrouper toute l'information transmise des navires en un guichet unique. Ivan Lantz encourage René Grenier à proposer cette solution à la haute direction de la Garde côtière, car il n'existe pas de mandat qui demande de partager l'information entre les ministères. Selon lui, le regroupement des exigences de compte rendu réduirait les risques d'intervention ou d'interruption dans le transport en cas d'erreur dans l'information transmise, de même que la paperasserie pour les marins.

René Grenier répond que la Garde côtière est l'intermédiaire qui recueille l'information et qu'en ce qui la concerne, elle ne connaît aucun obstacle juridique au partage de cette information. Fulvio Fracassi ajoute deux points à ce sujet. Premièrement, il indique qu'une disposition a été ajoutée au projet de loi actuel sur la migration clandestine en vue de permettre à Transports Canada de prendre un règlement en vue d'améliorer le partage de l'information avec ses partenaires, à des fins de sûreté et de sécurité. De même, l'une des principales composantes relevée dans la Stratégie de sûreté maritime est le partage amélioré de l'information. C'est une question qui demeurera à l'avant-plan en vue de résoudre certaines des difficultés relevées par Ivan Lantz.

Mark Boucher, Guilde des officiers de navires, remercie René Grenier au nom des représentants syndicaux pour son leadership, son dur labeur et son approche réputée pour parvenir à un consensus.

7. AUTRES QUESTIONS

Donald Roussel encourage les participants à présenter des nominations en prévision de la remise du Prix de la sécurité maritime 2011 en utilisant les formulaires qui se trouvent dans les trousseaux d'inscription. Les participants doivent présenter les formulaires d'ici au 10 janvier 2011. Le prix sera présenté à la réunion nationale du CCMC d'avril 2011.

8. MOT DE CLÔTURE

Donald Roussel invite tout le monde à une réception de bienvenue spéciale qui se tiendra dans la soirée, à compter de 17 h. Elle aura lieu ici, dans le grand salon du Centre de conférence du gouvernement. Depuis 2008, le Canada a donné force de loi à onze conventions maritimes internationales (y compris une convention maritime avec l'Organisation internationale du Travail) qui contribueront à réduire la pollution de l'air et de l'eau provenant des navires dans les eaux canadiennes et à assurer la sécurité des navires, des marchandises et des travailleurs dans le secteur maritime. Transports Canada a dirigé la ratification de ces conventions par le Canada avec le soutien d'Affaires étrangères et Commerce international Canada, du ministère du Travail et d'Environnement Canada. Cette réception spéciale a lieu pour vous remercier vous, nos intervenants du milieu marin, de votre précieuse contribution et de votre coopération avec le gouvernement du Canada dans ces réalisations.

La session d'avril 2011 du CCMC national était d'abord prévue du 25 au 28 avril 2011, ici au Centre de conférence du gouvernement. On nous a signalé que le lundi de cette semaine était un congé gouvernemental, soit le lundi de Pâques. Par conséquent, nous avons légèrement modifié nos dispositions pour cette session et la réunion aura lieu du mardi 26 avril au vendredi 29 avril. Le site Web du CCMC a été révisé pour indiquer ce changement dans les dates.

Donald Roussel souhaite à tous une bonne semaine de réunion et met fin officiellement la réunion plénière d'ouverture.