

RAPPORT DE LA RÉUNION PLÉNIÈRE D'OUVERTURE

Ordre du jour

1. Mot d'ouverture
Sylvain Lachance, Directeur exécutif, Services de réglementation et assurance de la qualité, Sécurité maritime, TC
2. Adoption de l'ordre du jour – avril 2010
Sylvain Lachance, Directeur exécutif, Services de réglementation et assurance de la qualité, Sécurité maritime, TC
3. Adoption du procès-verbal de la réunion du CCMC – novembre 2009
Sylvain Lachance, Directeur exécutif, Services de réglementation et assurance de la qualité, Sécurité maritime, TC
4. Quoi de neuf!
Donald Roussel, Directeur général, Sécurité maritime, TC
5. Prix de la Sécurité maritime
Donald Roussel, Directeur général, Sécurité maritime, TC
6. Mise à jour sur la Sûreté maritime
Fulvio Fracassi, Directeur général, Sûreté maritime, TC
7. Mise à jour de la Garde côtière canadienne
René Grenier, Sous-commissaire, Pêches et Océans Canada
8. Mise à jour sur la réglementation
Sylvain Lachance, Directeur exécutif, Services de réglementation et assurance de la qualité, Sécurité maritime, TC
9. Présentation sur la Zone de contrôle des émissions, Indice de la conception éconergétique, Eaux de ballast – Traitement des navires immatriculés au Canada sous l'OMI/E-U et les Règlements canadiens
Gerry Carter, Président, Association des armateurs canadiens
10. Autres questions
Donald Roussel, Directeur général, Sécurité maritime, TC
11. Mot de la fin
Donald Roussel, Directeur général, Sécurité maritime, TC

1. MOT D'OUVERTURE

Sylvain Lachance, directeur exécutif, Services de réglementation et assurance de la qualité souhaite la bienvenue aux personnes présentes à la réunion nationale d'avril 2010 du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC). Environ 430 intervenants se sont pré-inscrits à la séance, soit plus que jamais auparavant. Sylvain Lachance présente les autres membres présents à la table d'honneur, soit Donald Roussel, directeur général, Sécurité maritime et René Grenier, sous-commissaire, Garde côtière canadienne.

On remercie les intervenants de leur participation et de leur soutien continu, particulièrement dans cette conjoncture économique difficile.

En soulignant les nouvelles 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 de la semaine. En outre, on encourage les intervenants à se pré-inscrire aux réunions futures afin de faciliter leur entrée dans le centre. On met tout en œuvre pour réduire les conflits d'horaire et pour tenir les nombreuses réunions importantes dans les limites du calendrier restreint de quatre jours. Deux changements ont été apportés, tout particulièrement, pour offrir une plus grande souplesse : la réunion plénière d'ouverture débute désormais plus tôt, soit à 9 h, et les réunions de l'après-midi commencent une demi-heure plus tôt, soit à 13 h. On souligne également que toutes les réunions doivent se terminer au plus tard à 16 h 30 pour assurer que les intervenants disposent de suffisamment de temps pour quitter le Centre de conférences du gouvernement au plus tard à 17 h, comme l'exigent les nouvelles mesures de sûreté.

On encourage les participants à noter les dates et les heures particulières des réunions auxquelles ils sont intéressés de participer.

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

On approuve l'ordre du jour de la réunion plénière d'ouverture, en soulignant quelques ajouts au point 10 « Autres questions », de l'ordre du jour.

3. ADOPTION DU PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION DU CCMC – NOVEMBRE 2009

On approuve sans correction le procès-verbal de la réunion nationale du CCMC de novembre 2009.

4. QUOI DE NEUF!

Donald Roussel, directeur général, Sécurité maritime a de nombreuses réalisations à signaler depuis la dernière réunion nationale du CCMC, tenue en novembre 2009. Il fait part de son étonnement quant au nombre d'intervenants présents l'automne dernier, malgré les réalités d'une économie difficile, et remercie les intervenants de leur volonté et de leur dévouement à collaborer avec nous. Cette participation a été très encourageante et les résultats de cette collaboration et de ce soutien sont apparents, si on tient compte de ce que la Sécurité maritime a accompli au cours des derniers mois.

Voici un extrait des remarques de Donald Roussel.

On a mentionné le travail incroyable effectué par le bureau régional du Pacifique pendant les Jeux olympiques de 2010. Les employés de la Région du Pacifique ont travaillé sans relâche pour coordonner et superviser les efforts en sécurité maritime fournis pendant la préparation et la tenue des Jeux olympiques d'hiver. En outre, on a remercié les intervenants et l'industrie de leur aide à assurer la sécurité maritime pendant cette période.

Le conseil de l'Organisation maritime internationale a déclaré que 2010 est l'« Année des gens de mer ». Les marins très qualifiés et expérimentés sont la clé du maintien et de l'amélioration de la sécurité maritime. L'événement parallèle de cette année, la Journée mondiale de la mer, se déroulera en Argentine.

Harmonisation des règlements et des politiques

Un des domaines d'intérêt pour 2010 demeure l'élaboration et la mise en œuvre continue de règlements en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Ce travail comprend aussi la l'élaboration de politiques et de règlements efficaces et harmonisés pour la sécurité et pour la prévention de la pollution. Nous poursuivons aussi l'élaboration de règlements visant à appuyer les programmes de protection de l'Arctique et des eaux navigables.

Depuis l'entrée en vigueur de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* le 1^{er} juillet 2007, la Sécurité maritime poursuit le travail pour atteindre le mandat énoncé par la Loi. Nous avons accompli une partie importante du travail découlant de la réforme réglementaire. Toutefois, il reste à effectuer la réforme pour plus du tiers des règlements. Il y aura du travail ardu à effectuer durant les trois prochaines années, mais ce travail est primordial si nous comptons établir un régime de réglementation prévisible pour les bâtiments canadiens et internationaux dont les activités commerciales se font au et à partir du Canada. Nous devons aussi nous assurer que le tout se fera en maintenant la protection et la sécurité recherchées par les Canadiens. La *Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation* de 2007 demande que les règlements continuent de rencontrer les objectifs stratégiques établis au départ. Pour ce faire, le cadre de réglementation doit être revu de façon régulière. Plusieurs des règlements qui sont entrés en vigueur en même temps que la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* devront être examinés. Ce type de révision aura aussi un impact important sur la charge de travail.

Certificat prévu par la *Convention sur les hydrocarbures de soute*

En vertu de la *Convention sur les hydrocarbures de soute*, le Canada est chargé de délivrer des certificats aux bâtiments de plus de 1 000 tonneaux de jauge brute exploités sur le territoire canadien. Cela s'ajoute aux certificats prévus par la *Convention sur la responsabilité civile* déjà délivrés aux pétroliers. L'unité de l'assurance maritime, récemment mise sur pied, traite les demandes liées à ces certificats et a délivré, à ce jour, plus de 400 certificats prévus par la *Convention sur les hydrocarbures de soute* et 170 certificats prévus par la *Convention sur la responsabilité civile*. L'unité de la Politique maritime donnera plus de précisions sur la *Convention sur les hydrocarbures de soute* un peu plus tard.

Eaux de ballast

Le Groupe de travail sur les eaux de ballast discutera des nouveautés et des modifications possibles à la réglementation, car celle-ci sera harmonisée avec le régime en place en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. La phase suivante consistera à modifier cette réglementation afin de mettre en œuvre intégralement la *Convention de 2004 sur les eaux de ballast* et à exiger l'installation de systèmes de traitement sur les bâtiments. Cela nécessite davantage de consultations avant la prise de mesures, en raison de l'incertitude régnant aux États-Unis du fait que les États appliquent leurs propres règles, ainsi que des questions relatives à la façon de traiter les eaux de ballast des bâtiments effectuant des voyages nationaux. La Sécurité maritime collabore actuellement avec ses homologues américains de la garde côtière et de la Environmental Protection Agency et tient des pourparlers avec des gouvernements d'État au sujet d'une approche de collaboration relative aux Grands Lacs. La Sécurité maritime a pour objectif de mettre en place une approche harmonisée pour traiter ce problème environnemental très réel.

Arctique

Le travail se poursuit à l'élaboration du projet de *Règlement sur la Zone de services de trafic maritime du Nord canadien*. Le règlement portait auparavant le nom NORDREG. La publication préalable dans la *Gazette du Canada* du règlement proposé a eu lieu le 27 février 2010. Nous visons l'entrée en vigueur du règlement pour la saison 2010 de navigation dans l'Arctique, qui débute le 1^{er} juillet. Transports Canada vise à ce que les politiques, les programmes et les opérations demeurent à jour et reflètent les circonstances courantes. Par exemple, suite au changement climatique, la couverture de glace de mer a diminué et l'accès maritime est amélioré, amenant un potentiel de transport maritime accru dans l'Arctique.

Récemment, Transports Canada a reçu le mandat de négocier un code polaire obligatoire à l'Organisation maritime internationale. On commence tout juste le travail d'élaboration d'un code et vous serez informés au fur et à mesure que ce travail progresse.

Programme national de surveillance aérienne

Les programmes tels que le Programme national de surveillance aérienne soutiennent les travaux de réglementation effectués à la Sécurité maritime. Transports Canada continue de rehausser l'efficacité de ce programme et a réussi à perfectionner l'équipement de télédétection sur les aéronefs. Les nouvelles améliorations permettront de consulter une vidéo de diffusion directe en mode continu à partir des aéronefs en vol; le Canada sera le premier pays à bénéficier de cette fonctionnalité. L'enregistrement vocal numérique des communications radio entre le personnel d'aéronef et l'équipage des bâtiments a également été ajouté sur trois des aéronefs de surveillance et les rapports d'information sur l'identification automatique seront maintenant communiqués à partir des aéronefs toutes les 15 minutes.

Loi sur la protection des eaux navigables

En vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, l'*Arrêté sur les ouvrages et les eaux secondaires* est établi le 22 avril 2009 et est entré en vigueur le 7 juin 2009. Cet arrêté définit les catégories d'ouvrages qui sont considérés comme des ouvrages secondaires dans leur impact sur la navigation et sont donc exemptés du processus d'approbation requis par la *Loi sur la protection des eaux navigables*. Il définit également les catégories d'eaux considérées secondaires de sorte que les ouvrages qui affectent la navigation dans les eaux de cette catégorie sont également exemptés du processus d'approbation requis par la *Loi sur la protection des eaux navigables*.

Transports Canada travaille activement à élaborer un règlement proposé qui abrogera et remplacera l'arrêté ministériel existant. À cet effet, des consultations exhaustives ont présentement lieu. L'approbation finale et la publication du règlement proposé dans la Partie II de la *Gazette du Canada* sont prévues pour 2011.

Élaboration du règlement amélioré sur les émissions atmosphériques

Un des autres secteurs prioritaires pour la Sécurité maritime est l'élaboration du règlement amélioré sur les émissions atmosphériques applicable aux bâtiments naviguant dans les eaux canadiennes. L'automne dernier, on a noté que neuf conventions maritimes internationales ont été déposées à la Chambre des communes. Ces conventions ont maintenant été officiellement approuvées par le ministre des Affaires étrangères et ont été présentées à l'OMI. Donald Roussel est ravi d'informer les participants du fait que le Canada est maintenant signataire de huit conventions de l'Organisation maritime internationale.

Sur ces huit conventions, la *Convention de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires* et la *Convention de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille* ne sont pas encore entrées en vigueur à l'échelle internationale. Le 25 mars, le gouvernement du Canada a officiellement adhéré aux annexes IV, V et VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, connue sous le nom Convention MARPOL. Par conséquent, l'Organisation maritime internationale a adopté la zone nord-américaine de surveillance des émissions proposée par le Canada et les États-Unis, avec le soutien de la France. Nous sommes maintenant en mesure de faciliter la réduction de la pollution atmosphérique produite par les bâtiments exploités dans cette zone.

L'entrée en vigueur des annexes de la Convention MARPOL aidera à réduire la pollution atmosphérique produite par les eaux usées et les déchets des bâtiments, ainsi qu'à surveiller les émissions atmosphériques que dégagent les bâtiments. En adhérant à ce régime international qui vise à empêcher la pollution découlant des eaux usées, des déchets et des émissions atmosphériques, le Canada démontre à la communauté internationale son engagement vis-à-vis de la protection de l'environnement, ainsi que sa conformité aux normes mondiales.

Le gouvernement table sur d'autres mesures prises pour protéger ses eaux contre la pollution, ce qui comprend la promulgation de la législation visant à renforcer le régime qui rend les bâtiments responsables des dommages causés à l'environnement et des gens à qui ils causent préjudice. En outre, le Canada renforce sa compétence à l'égard des eaux arctiques, car la zone visée passera de 100 à 200 milles marins. Simultanément, le Canada a aussi ratifié la *Convention du travail maritime, 2006*. Actuellement, nous parachevons le *Règlement sur la sécurité et la santé au travail (navires)* avec le concours de Travail Canada. On prévoit que ce règlement sera définitivement approuvé et publié dans la partie II de la *Gazette du Canada* en juin 2010. Une fois que cela sera fait, le Canada sera en mesure de présenter officiellement l'instrument de ratification à l'Organisation internationale du Travail.

Malgré ces réalisations significatives, le soutien des intervenants continue d'être important. Parmi les autres traités qui nécessiteront un débat stratégique et des consultations parlementaires, mentionnons la Convention de Hong Kong de 2009 sur le recyclage sécuritaire et écologique des navires et les futurs instruments rattachés aux gaz à effet de serre. Tout cela représente un incroyable accomplissement, mais nous ne ralentirons pas le rythme de nos activités de ratification. Actuellement, nous analysons une liste de conventions additionnelles de l'Organisation maritime internationale et nous serons en mesure de faire le point, à l'automne, sur les conventions que nous souhaitons ratifier. On invite les intervenants à présenter leurs suggestions sur les prochaines conventions auxquelles le Canada devrait envisager d'adhérer.

Le Comité de protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale a élaboré un cadre technique provisoire relativement aux gaz à effet de serre que le secrétaire général de l'organisation a présenté au cours de la conférence des Nations Unies sur le changement climatique, tenue à Copenhague en décembre dernier. Ce cadre a été perfectionné davantage au mois de mars dernier et l'Organisation maritime internationale envisage d'examiner la façon de le rendre obligatoire en rédigeant un texte préliminaire pour modifier l'annexe VI de la Convention MARPOL.

Systèmes de gestion de la sécurité

La Sécurité maritime continuera également de travailler à la mise en place de systèmes de gestion de la sécurité au sein de la flotte canadienne, dans le cadre de sa vision stratégique visant à faire participer davantage les propriétaires et les exploitants de bâtiment pour qu'ils veillent à la sécurité de leur bâtiment. Les systèmes de gestion de la sécurité aident à détecter, à atténuer ou à éliminer les problèmes possibles avant qu'ils ne donnent lieu à des incidents ou des accidents. Bien que la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* n'exige pas explicitement que tous les exploitants canadiens mettent en place un système de gestion de la sécurité, plusieurs concepts de gestion de la sécurité sont déjà intégrés à la loi et aux règlements et aux normes connexes.

La version modernisée de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* insiste davantage sur les responsabilités des propriétaires et des exploitants d'assurer la conformité de leurs bâtiments en ce qui a trait aux exigences réglementaires et adoptent des règles pratiques pour la sécurité. La Sécurité maritime continue d'encourager les propriétaires pour qu'ils adoptent volontairement un système de gestion de la sécurité les aidant à rencontrer toutes les exigences réglementaires et à consolider l'utilisation des pratiques pour la sécurité et pour la prévention de la pollution.

Comme énoncé l'automne dernier, un des objectifs du projet pilote en Colombie-Britannique est de tester l'application du système de gestion de la sécurité à bord des bâtiments canadiens.

Il importe de souligner que Transports Canada applique déjà le *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires*, lequel renforce l'engagement du Canada de mettre en œuvre le Code international de gestion de la sécurité à bord des bâtiments canadiens effectuant des voyages internationaux, conformément aux obligations juridiques qu'il remplit à titre de membre de l'Organisation maritime internationale. L'objectif du moment est d'instaurer un règlement qui s'appliquera à la flotte canadienne dans l'avenir. La consultation sur cette question sera menée ultérieurement à l'échelle nationale. Dans l'intervalle, la question constitue un point à l'ordre du jour qui sera abordé par le groupe de travail sur la surveillance réglementaire des bâtiments canadiens au cours de la présente séance.

Pendant l'hiver, Donald Roussel a rencontré des inspecteurs de la Sécurité maritime et des représentants syndicaux dans chaque bureau régional et à l'administration centrale, afin de renforcer la connaissance et la compréhension de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, du régime d'inspection renouvelé, des nouvelles approches de la conformité et des répercussions liées aux systèmes de gestion de la sécurité.

Programme alternatif canadien de la conformité

Un des principaux points de discussion a été la modernisation du régime d'inspection de manière à ce qu'il porte principalement sur les bâtiments présentant un risque élevé. Le Programme alternatif canadien de la conformité constitue une nouvelle initiative qui appuiera le changement vers un régime d'inspection fondé sur le risque. Dans le cadre de ce programme, les exploitants qui se soumettent à une évaluation du risque et démontrent qu'ils appliquent des pratiques de gestion du risque convenables peuvent être autorisés par Transports Canada à exécuter certaines fonctions prévues par la loi.

Le deuxième objectif du projet pilote que mène actuellement la Sécurité maritime consiste à mettre à l'essai le Programme alternatif canadien de la conformité. Les cinq participants au projet pilote ont fait l'objet d'une évaluation du risque et deux entreprises ont reçu une autorisation et ont entrepris d'exécuter certaines fonctions prévues par la loi. Au terme du projet pilote, la Sécurité maritime effectuera un examen complet du programme, au début de 2011.

Programme de délégation des inspections obligatoires

Le Programme de délégation des inspections obligatoires est un autre moyen que se donne la Sécurité maritime pour accroître l'efficacité en éliminant le chevauchement des services. Ce programme permet à la Sécurité maritime de consacrer principalement ses ressources aux secteurs préoccupants tout en continuant de renforcer la culture de sécurité. Actuellement, 61 % des bâtiments admissibles sont inscrits au programme. Toutefois, il importe de souligner qu'un nombre considérable de ces bâtiments se sont inscrits au cours des 12 derniers mois.

Nous sommes confiants que l'inscription des bâtiments continuera d'augmenter, grâce à un plan de communication ciblé et au fur et à mesure que les propriétaires de bâtiment seront davantage sensibilisés au programme et à ses avantages.

Promotion d'une bonne culture de sécurité

La Sécurité maritime, conjointement avec l'industrie, continuera de promouvoir une forte culture de sécurité au sein des groupes de navigation commerciale et de plaisance, et particulièrement au sein de l'industrie de la pêche.

Le Bureau de la sécurité des transports mène actuellement une enquête sur la sécurité des petits bâtiments de pêche à l'échelle du Canada, afin de déterminer les causes fondamentales des accidents. Il s'agit d'une des grandes priorités de la liste de surveillance de l'organisme et d'une priorité de Transports Canada, également. Même si TC est impatient d'entendre le résultat de l'enquête et entend collaborer sans réserve avec le Bureau de la sécurité des transports, Transports Canada continuera aussi de consulter d'autres ministères et l'industrie de la pêche et de collaborer étroitement avec eux afin de mieux protéger les pêcheurs, les bâtiments et le milieu marin. Toute recommandation formulée à la suite de l'enquête sera prise en compte d'une façon qui soutient la sécurité de la flotte des petits bâtiments de pêche, ce qui n'empêchera pas de tenir compte de la viabilité de l'industrie.

De plus, nous anticipons la publication préalable du projet sur le *Règlement sur les enregistreurs de données de voyage* dans la Partie I de la *Gazette du Canada* à l'été 2010. Ce projet de Règlement découle des recommandations du Bureau de la sécurité des transports suite à l'enquête sur le naufrage du *Queen of the North*. C'est aussi un point important sur la liste de surveillance du Bureau de la sécurité des Transports.

Système des pièces d'identité des gens de mer

La Sécurité maritime a trouvé une solution pour la délivrance et la vérification des pièces d'identité des gens de mer qui satisfait à toutes les exigences en matière de sûreté précisées dans la Convention sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, mieux connue sous le nom convention C-185. Cette pièce d'identité des gens de mer modernisée rehausse la sûreté maritime tout en facilitant les permissions à terre et le mouvement professionnel des gens de mer dans les nations qui ont ratifié la convention C-185. D'ici la fin d'avril 2010, le système des pièces d'identité des gens de mer de Transports Canada sera mis en œuvre dans presque tous les bureaux de la Sécurité maritime. Un kiosque installé dans l'aire d'accueil a permis de présenter le système pendant quelques jours.

Programme de contributions par catégorie pour la sécurité nautique

L'an dernier, dans le cadre du Programme de contributions par catégorie pour la sécurité nautique, la Sécurité maritime a soutenu six projets dont le montant total s'élevait à 250 000 dollars. Au cours de l'exercice 2010-2011, 12 projets seront appuyés, pour un total de 500 000 dollars. Tous ces projets permettront de rehausser la sensibilisation à l'importance de la sécurité nautique au sein de la communauté des plaisanciers.

Immatriculation des embarcations de plaisance

À la Sécurité maritime, l'approche de l'immatriculation des embarcations de plaisance change et en novembre 2010, Service Canada ne traitera plus les demandes de permis d'embarcation de plaisance dans ses centres. On pourra se procurer les formulaires de demande dans un grand nombre des bureaux de Transports Canada, ainsi que sur le site Web du Ministère. Transports Canada a récemment lancé un projet pilote qui permettra aux concessionnaires d'embarcations de fournir le permis d'embarcation de plaisance aux nouveaux acheteurs. Ce programme devrait être accessible pour la plupart des concessionnaires d'embarcations au printemps 2011. De plus amples renseignements sur cette initiative seront communiqués à l'automne.

Conclusion

Nous nous trouvons actuellement dans une position unique, du fait que nous visons à établir un nouveau cadre de réglementation assorti de politiques justificatives qui nous permettra de maintenir le rythme instauré à ce jour et de mettre en place un régime de réglementation stable et prévisible, dont nous bénéficierons dans les années à venir. Le soutien des intervenants demeure essentiel et nous comptons sur ce soutien lorsque nous relèverons les défis qui se présenteront à nous. Nous apprécions les efforts que fournit la communauté maritime pour mettre au point les outils permettant de relever ces défis et nous sollicitons votre soutien continu.

5. PRIX DE LA SÉCURITÉ MARITIME

Le comité de sélection a reçu deux nominations en prévision de la remise du Prix de la sécurité maritime. Ce prix est décerné à un candidat qui affiche un degré de rendement élevé en sécurité maritime au Canada, qui fournit un effort exceptionnel digne de mention ou qui réussit à exécuter un programme ou un projet ayant une incidence considérable sur la sécurité maritime. Donald Roussel félicite les personnes nommées pour leurs contributions exceptionnelles et annonce que le gagnant du Prix de la sécurité maritime de 2010 est Archie Dickson.

Archie Dickson a été mis en nomination en raison de sa vision, de ses initiatives et de son dévouement infatigable à la formation maritime en Ontario et ailleurs. Il a affiché un degré de rendement inhabituellement élevé dans l'intérêt de la sécurité maritime au Canada au cours de ses 21 années de responsabilité associées aux programmes de formation maritime offerts sur le campus Owen Sound du Georgian College. Au cours des dix dernières années et jusqu'à son départ à la retraite en 2009, Archie Dickson a été directeur de la formation maritime au Great Lakes and International Marine Training Centre du Georgian College.

Archie Dickson a rempli ce rôle de haute direction en assumant des responsabilités au chapitre de l'élaboration et de l'exécution de programmes de certification maritime et de formation de recyclage offerts aux gens de mer au collège. Il accordait la priorité aux besoins en matière de sécurité et de formation de l'industrie du transport maritime dans les Grands Lacs et d'autres intervenants de l'industrie maritime. En outre, pendant huit ans, il a dirigé l'initiative du Georgian College en ayant le soutien de l'industrie et a pu renouveler et moderniser les simulateurs de pont et de salle des machines du campus Owen Sound du collège. Il en est résulté une « approche de partenariat » entre Transports Canada, le ministère de la Formation, des Collèges et des Universités de l'Ontario, l'industrie maritime des Grands Lacs et le Georgian College. Cette approche de partenariat a été une « première » pour l'investissement dans la formation maritime au Canada et en Ontario et, grâce aux efforts dévoués, à la vision et aux initiatives d'Archie Dickson, le centre est devenu le centre de formation sur simulateurs le plus moderne sur le plan technologique en Amérique du Nord. Les activités du centre sont d'ailleurs véritablement couronnées de succès.

Donald Roussel remercie Archie Dickson de ses efforts infatigables fournis à l'égard de l'amélioration de la sécurité de l'industrie maritime canadienne et le félicite pour ce prix bien mérité, qui souligne ses réalisations dans le secteur maritime.

6. MISE À JOUR SUR LA SÛRETÉ MARITIME

Allan Bartley, directeur de la politique de la sûreté maritime, présente la mise à jour au nom de Fulvio Fracassi, directeur général, Sûreté maritime, qui a été appelé à l'extérieur pour d'autres affaires. Voici un extrait de ses remarques.

Je suis très heureux d'être ici, pour expliquer comment nous améliorons actuellement la sûreté du réseau de transport maritime du Canada. La mission de Transports Canada est de « servir l'intérêt public par la promotion d'un réseau de transport sécuritaire, sûr, efficace et respectueux de l'environnement au Canada. » Je vais vous présenter un aperçu de notre approche stratégique dans le domaine de la sûreté maritime et vous décrire où en sont nos mesures de sûreté maritime. Le but de ces mesures est de protéger les Canadiens et notre réseau de transport tout en contribuant à la solidité de notre économie nationale.

Les transports sont omniprésents dans toutes les activités sociales et économiques du pays. Ils ouvrent les marchés aux ressources naturelles, aux produits agricoles et aux biens manufacturés, et ils appuient les entreprises de service. Ils surmontent les défis de la topographie et de la géographie en reliant les communautés et en atténuant les distances entre les peuples. Le Programme de sûreté du transport maritime garantit la sûreté de notre réseau de transport maritime jugé digne de confiance par nos partenaires commerciaux. Il contribue ainsi au maintien de notre économie solide et de nos excellentes relations commerciales. L'industrie connaît les processus de Transports Canada et c'est avec confiance qu'elle peut s'abstenir de dédoubler les efforts du Ministère, ce qui réduit d'autant les retards de transit. Nos mesures de sûreté sont harmonisées étroitement avec celles de nos partenaires commerciaux internationaux et aident l'industrie canadienne à conserver sa compétitivité internationale. La collaboration entretenue avec les organismes internationaux tels que l'Organisation maritime internationale nous aide à établir des normes de sûreté communes. Grâce à la sûreté de notre réseau maritime, la nation canadienne peut continuer d'obtenir des biens et des services offerts à des prix concurrentiels. Nous pouvons être convaincus également que le Canada se sera pas utilisé comme une source de menaces contre les Canadiens et nos alliés.

La sûreté maritime au Canada repose sur un ensemble complexe d'activités multiples qui relèvent de divers ministères et organismes gouvernementaux et d'autres intervenants agissant en collaboration. La coordination est essentielle à ces nombreux intervenants qui détiennent des intérêts et des responsabilités dans le domaine de la sûreté maritime. Cela explique que les ministères et les organismes collaborent ensemble et avec d'autres partenaires au discernement des vulnérabilités et à la conception de solutions intégrées.

Voici quelques exemples du travail que nous accomplissons actuellement avec nos partenaires nationaux.

Sûreté du côté eau

La Gendarmerie royale du Canada et ses partenaires du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime ont examiné à fond la sûreté du côté eau en consultation avec divers intervenants, notamment avec vous. Cet examen visait à observer les progrès de la correction des lacunes de sûreté maritime du côté eau, à valider les opérations et la politique et à produire des recommandations à l'égard de futures initiatives. Les conclusions de l'initiative sont en cours de préparation.

Centres des opérations de la sûreté maritime

C'est sous la direction de la Défense nationale que Transports Canada et d'autres partenaires ont établi les Centres des opérations de la sûreté maritime sur les côtes est et ouest. Leur rôle est d'accroître la vigilance et la compréhension des activités maritimes et des menaces dans le domaine maritime. Un autre Centre des opérations de la sûreté maritime a été établi provisoirement dans la région de la Voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent sous la direction de la Gendarmerie royale du Canada.

Programme de contributions pour la sûreté maritime

Le Programme de contributions pour la sûreté maritime est terminé. Il a fourni en cinq ans 110,6 millions de dollars à l'appui de l'amélioration de la sûreté dans les ports et d'autres installations maritimes. Le programme est en cours d'évaluation.

Système d'identification automatique

Pour accroître la vigilance dans le domaine maritime, la Garde côtière canadienne a commencé à implanter le système d'identification automatique (SIA), qui améliorera considérablement la connaissance des activités des navires le long de nos côtes et dans les Grands Lacs. La portée du système s'étend jusqu'à 40 milles marins et ce, en temps quasi réel. Transports Canada est responsable de la réglementation de ce système.

Identification et suivi des navires à grande distance

L'identification et le suivi des navires à grande distance (LRIT) sont une autre initiative destinée à améliorer la connaissance de la situation dans le secteur maritime. Dans ce cas-ci, la portée du système s'étend aux navires évoluant jusqu'à 1 000 milles marins au large de nos côtes. Le Canada est l'un des premiers pays qui ont appliqué le système LRIT, conformément à l'exigence de l'Organisation maritime internationale. La Garde côtière canadienne continue de diriger la préparation des exigences et des spécifications du système en plus d'être responsable de sa mise en œuvre technique. La Sécurité maritime de Transports Canada est responsable de l'élaboration des règlements.

Études de recherche et de développement

Nous préparons actuellement, en collaboration avec l'organisme Recherche et développement pour la défense Canada, une étude sur les systèmes d'autodéclaration maritime en vue de discerner les technologies émergentes les plus prometteuses au point de vue de la connaissance de la situation dans le Nord.

Groupe de travail binational sur la conformité et l'application en sûreté maritime

Le Groupe de travail sur la conformité et l'application fait le lien entre Transports Canada et la Garde côtière américaine en vue de l'harmonisation des opérations. Il s'occupait auparavant des Grands Lacs seulement, mais il a maintenant un mandat réellement binational concentré sur les questions opérationnelles. La Sûreté maritime rencontrera les membres américains du groupe de travail cette semaine.

Équipe conjointe de vérification initiale

Transports Canada et la Garde côtière américaine ont créé également l'Équipe conjointe de vérification initiale dans le port de Montréal. Ce port est la porte d'entrée à la voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

Harmonisation réglementaire

L'harmonisation de la réglementation offre au Canada l'occasion de rehausser la sûreté en collaboration, tout en limitant le plus possible les coûts supplémentaires pour l'industrie maritime. Le moyen d'y arriver est d'appliquer des exigences plus ressemblantes sur les multiples marchés. Transports Canada cherche les occasions d'harmoniser la réglementation de la sûreté maritime avec les États-Unis et d'autres partenaires internationaux. Nous poursuivons les entretiens avec la United States Transportation Security Administration au sujet du besoin d'harmoniser les habilitations de sécurité en matière de transport maritime.

La sûreté de l'industrie maritime

Le Canada est une nation commerciale et la sûreté de son réseau de transport est essentielle à la compétitivité économique et à la qualité de vie de la nation canadienne. La confiance que les États-Unis et les autres pays accordent à notre réseau de transport maritime nous garantit la possibilité de transporter de façon efficace et efficiente des produits sur de grandes distances vers les marchés mondiaux. Transports Canada – comme ses partenaires – fortifie ses politiques et programmes courants dans le but de renforcer encore plus la sûreté dans l'industrie maritime.

Stratégie de reprise du commerce maritime

Nous avons déterminé que la reprise du commerce maritime est prioritaire. La prospérité du Canada est largement tributaire du réseau de transport maritime, qui pourrait être bouleversé sérieusement par une attaque terroriste ou une situation d'urgence. Par conséquent, il est de la plus haute importance de garantir la résistance du réseau de transport maritime du Canada. Toutefois, nous ne pouvons pas agir seuls. Pour élaborer et mettre en œuvre cette initiative, nous devons établir des partenariats stratégiques avec d'autres ministères fédéraux, d'autres ordres de gouvernements et l'industrie privée. Depuis l'automne 2008, Port Metro Vancouver et Transports Canada dirigent un projet pilote consacré à la conception et à l'essai d'un Plan coordonné de reprise du commerce maritime dans la Région du Pacifique. Les activités effectuées dans la Région du Pacifique sont presque terminées et nous avons

commencé à étendre la planification de la Reprise du commerce maritime à l'Est du Canada. Nous vous donnerons plus de détails lors d'une autre présentation.

Stratégie sur la sûreté des petits bâtiments et des installations

Transports Canada a terminé la consultation des intervenants au sujet des petits bâtiments et des installations non assujettis au *Règlement sur la sûreté du transport maritime*. Des recommandations sont en cours de préparation à l'intention de chaque secteur consulté : bateaux de pêche, transport maritime à courte distance, petits bâtiments commerciaux, embarcations de plaisance et installations portuaires connexes. Ces recommandations sont en cours d'exécution.

Programme d'évaluation de la sûreté

Sûreté maritime de Transports Canada a élaboré et a mis en œuvre un programme complet d'évaluation de la sûreté axée sur le risque, appliquant les pratiques exemplaires du gouvernement et de l'industrie dans les méthodologies d'évaluation des menaces, des risques et des vulnérabilités. Le Programme d'évaluations de la sûreté appuie le mandat relatif à l'inspection ainsi qu'au contrôle d'application de la Sûreté maritime et prend en compte les ports, les installations maritimes et les traversiers intérieurs. L'un des résultats de ce programme a été la classification nationale des ports et des installations maritimes au Canada. Le programme comprend un cours de formation officiel, auquel ont assisté plus de 78 membres du personnel de Transports Canada, de tous les modes.

Protocole d'intervention en cas d'événement maritime

Transports Canada, en partenariat avec Sécurité publique Canada, a facilité le développement et la mise en œuvre du Protocole d'intervention en cas d'événement maritime, en tant qu'intervention pangouvernementale coordonnée du Canada pour tout événement maritime important.

Certificats délivrés pour les navires, les ports et les installations maritimes

Les inspecteurs de Transports Canada exécutent les contrôles nécessaires pour s'assurer que tous les ports, installations maritimes et navires canadiens sont conformes aux exigences de la *Loi sur la sûreté du transport* et des règlements connexes pour avoir droit au certificat de sûreté.

Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs

Le *Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs* a été adopté en décembre 2009. La réglementation des services de traversiers intérieurs s'inscrit dans la stratégie globale du gouvernement visant à accroître la sûreté des transports au Canada, de même qu'à favoriser le libre mouvement des personnes et des marchandises. Les exigences ont été mises en œuvre en Colombie-Britannique le 15 janvier 2009, avec les autres secteurs du pays couverts à partir du 1^{er} avril 2009.

Règlement sur la sûreté du transport maritime

L'examen détaillé du *Règlement sur la sûreté du transport maritime* et des modifications proposées constitue maintenant une grande priorité. Nous nous penchons sur la restructuration du *Règlement sur la sûreté du transport maritime* pour apporter une meilleure cohérence, plus de clarté et éliminer certaines ambiguïtés. Nous envisagerons également d'autoriser le recours à d'autres arrangements en matière de sûreté et d'améliorer l'harmonisation par rapport aux États-Unis et aux autres partenaires internationaux. Nous vous consulterons et nous travaillerons de concert avec vous et d'autres intervenants afin de veiller à ce que les propositions traitent des préoccupations et qu'elles soient bien équilibrées.

Mise en application de la politique et du programme

Les bureaux régionaux sont engagés dans la mise en œuvre d'une gamme de politiques et de programmes élaborés par l'Administration centrale. Ils collaborent notamment avec les intervenants pour faire connaître le programme et favoriser sa compréhension. Les inspecteurs de Transports Canada ont la responsabilité de s'assurer que tous les ports, toutes les installations maritimes et les navires battant pavillon canadien respectent les exigences en matière de sûreté énoncées dans le *Règlement sur la sûreté du transport maritime*.

En outre, les bureaux régionaux jouent un rôle important dans des événements majeurs tels que les Jeux d'hiver de 2010. L'objectif du Canada d'assurer le déroulement des Jeux olympiques d'hiver en toute sécurité a été atteint grâce à un travail de collaboration avec la Gendarmerie royale du Canada et d'autres partenaires traitant de divers défis de planification notamment : limiter le plus possible les répercussions sur l'industrie maritime et sur le public voyageur tout en appliquant le niveau de sûreté convenable; satisfaire aux attentes internationales; montrer une prudence financière; maintenir une capacité de réaction immédiate durant une longue période.

Des activités sont en cours, dans la Région de l'Ontario, en vue des Sommets du G8 et du G20, afin d'assurer la sécurité des représentants officiels de haut niveau participant aux deux rencontres.

Protéger et préserver l'efficacité du réseau de transport maritime du Canada

Le programme de sûreté maritime de Transports Canada protège et préserve l'efficacité du réseau de transport maritime canadien contre les interventions illicites, les attaques terroristes ou les gens qui voudraient se servir du réseau pour attaquer nos alliés. C'est en collaboration avec nos partenaires de l'industrie de la sûreté maritime que nous établissons un réseau de transport maritime plus efficace, efficient et sûr dans l'intérêt du Canada. La nature de la menace change et évolue constamment et nous devons être prêts.

7. MISE À JOUR DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

René Grenier, sous-commissaire de la Garde côtière canadienne, est ravi de faire le point sur certaines initiatives importantes de la Garde côtière canadienne lancées depuis sa dernière allocution à la réunion nationale du CCMC de novembre. Comme toujours, la Garde côtière se réjouit de continuer de renforcer sa relation avec les intervenants et entrevoit ces réunions comme des occasions de renforcer son réseau constamment. On fait le point sur les éléments suivants :

- Progrès relatifs à l'approvisionnement des bâtiments dans le cadre du Plan de renouvellement de la flotte, ce qui comprend le travail de la Garde côtière exécuté en vertu du Plan d'action économique du gouvernement fédéral
- Progrès relatifs à l'élaboration du plan national de navigation électronique
- Progrès relatifs aux systèmes de surveillance des bâtiments
- Mise à jour de l'examen des niveaux de service
- Mise à jour sur le projet de politique sur l'aide aux navires désemparés

Voici un extrait des remarques de René Grenier.

Renouvellement de la flotte

Tel que mentionné au cours d'interventions antérieures, le renouvellement de la flotte représente une bonne nouvelle pour tous. Pour que la Garde côtière puisse composer avec la demande accrue relative à ses services, il est essentiel que la flotte soit polyvalente, adaptable et durable. Voilà pourquoi le renouvellement de la flotte continue de représenter une priorité pour la Garde côtière, alors qu'elle continue de se concentrer sur l'entretien, les remises en état et le prolongement de la durée de vie des bâtiments afin de rehausser la fiabilité des bâtiments de l'organisme et de nous permettre de maintenir la capacité de notre flotte actuelle.

Comme je l'ai annoncé à la dernière réunion, le gouvernement a octroyé à Irving Shipbuilding, de Halifax, un contrat de 194 millions de dollars pour la construction de neuf nouveaux patrouilleurs semi-hauturiers – ou PSH – à livrer à la Garde côtière canadienne.

René Grenier était ravi d'annoncer que le dernier examen de la conception a été terminé le mois dernier et qu'on prévoit que la construction débutera cet été. La livraison du premier PSH est prévue à l'automne 2011.

Maintenant, en ce qui concerne les autres grands projets de l'État, il faut remplacer – comme vous le savez – le *Louis St-Laurent*. Le projet de brise-glace polaire, le NGCC *John G. Diefenbaker*, se déroule bien et la livraison du bâtiment devant remplacer le *Louis St-Laurent* se fera à la fin de 2017. On prévoit octroyer un contrat de conception au milieu de 2011 et la phase de construction du bâtiment devrait être lancée à l'automne 2013.

En ce qui concerne les navires hauturiers de science halieutique, le financement a été approuvé pour l'acquisition de trois bâtiments, dans les limites d'un budget de 244 millions de dollars. La demande de propositions liée aux travaux de conception sera émise ce printemps et on prévoit octroyer un contrat en juin de cette année. Le contrat de construction devrait être octroyé au début de 2011 et la livraison du premier bâtiment se fera en 2013.

Le financement a également été approuvé pour l'acquisition d'un navire hauturier de science océanographique, dans les limites d'un budget de 144 millions de dollars. La demande de propositions liée aux travaux de conception de ce bâtiment sera émise le 29 mars 2010 et on prévoit octroyer un contrat en juin. Le contrat de construction devrait être octroyé au milieu de 2011 et la livraison du bâtiment se fera d'ici 2013.

Passons maintenant à des nouvelles plus récentes. Comme bon nombre d'entre vous le savent, le budget fédéral de cette année prévoit un montant additionnel de 27,3 millions de dollars, échelonné sur cinq ans, pour l'acquisition d'un nouvel aéroglisseur dans la région du Pacifique. Nous prévoyons que le contrat de construction du nouvel aéroglisseur sera octroyé cet automne et la date de livraison prévue est 2012 ou 2013.

Ces nouveaux investissements, combinés avec d'autres fonds affectés aux bâtiments nouveaux et aux bâtiments de remplacement, ont permis à la Garde côtière de réaliser des progrès importants en ce qui concerne le renouvellement de la flotte.

Je souhaite maintenant m'entretenir de quelques autres priorités importantes que la Garde côtière a établies en vertu du Plan d'action économique du gouvernement du Canada.

Le Plan d'action économique du Canada en œuvre

Dans le cadre du Plan d'action économique, le gouvernement investit 175 millions de dollars sur deux ans pour faire l'acquisition de nouveaux bâtiments et pour effectuer des prolongations de durée de vie du navire – ou PDN – et d'autres travaux majeurs de réparation de bâtiment. Je peux vous affirmer que trois de ces PDN – relativement au *Bartlett*, au *Tracy* et au *Limnos* – devraient être terminés en mai 2010. Les deux autres PDN – relativement au *Tanu* et au *Cape Rogers* – sont actuellement en cours et devraient être terminés d'ici le 31 mars 2011.

On a également bénéficié d'un financement du Plan d'action économique pour effectuer les remises en état accélérées de 33 des grands bâtiments de la Garde côtière, lesquelles ont toutes été terminées au cours du dernier exercice. Plus de 140 contrats ont été octroyés et exécutés dans le cadre du programme de remise en état accélérée. Cela est tout un accomplissement, je puis vous l'affirmer. Ces travaux amélioreront la fiabilité des bâtiments dans la prestation des services et dans l'exécution des programmes de la Garde côtière et renforceront notre soutien des autres ministères. Encore une fois, comme je l'ai mentionné l'automne dernier, nous disposerons d'une partie du financement pour faire l'acquisition de trois navires côtiers de recherche halieutique, qui remplaceront les bâtiments actuellement en service. Le contrat de construction de ces navires a été octroyé à Méridien Maritime Réparation, de la province du Québec. Nous prévoyons que les trois navires seront livrés d'ici le 31 mars 2011.

Nous avons octroyé des contrats relativement à 51 des 60 petites embarcations et 30 de ces embarcations ont déjà été livrées le mois dernier. Les contrats liés aux neuf autres petits bateaux devront être conclus au cours de cette année. Le contrat octroyé à Victoria Shipyards nous permettra d'acquérir cinq bateaux de sauvetage motorisés de 47 pieds, qui serviront aux opérations SAR à l'échelle du pays. Le calendrier de livraison de ces bateaux est respecté jusqu'à présent et la date cible est le mois de mars prochain. Enfin, la Garde côtière fera également l'acquisition de 30 chalands d'intervention environnementale de remplacement. Cette initiative nous permettra de maintenir notre capacité environnementale à l'échelle du Canada. Un contrat a récemment été octroyé à C&W Industrial Fabrication de Terre-Neuve-et-Labrador, pour la construction de 15 chalands d'intervention environnementale PRVII. Les 15 autres chalands seront construits par Marener Industries Incorporated, de la Nouvelle-Écosse.

Inutile, donc, de préciser que nous avons été occupés au cours des derniers mois, tant en raison du renouvellement de la flotte que des travaux de réparation majeurs. Le mois de mars 2011 sera une période excitante et occupée pour la Garde côtière! Il est manifeste que l'industrie de la construction navale du Canada profite de cette injection de fonds fédéraux bien méritée. Ce ne sont là que de bonnes nouvelles.

Plan national de navigation électronique

Vous savez peut-être que l'Organisation maritime internationale s'attend à ce que le concept de navigation électronique soit mis en œuvre à l'échelle mondiale d'ici les 10 à 15 prochaines années. Grâce à la mise en œuvre de plusieurs projets pilotes, il me fait plaisir de vous annoncer que la Garde côtière est bien en voie de poursuivre son rôle de chef de file dans ce domaine.

En 2008-2009, nous avons élaboré une vision stratégique pour la navigation électronique, laquelle reposait sur notre participation au sein du Comité sur la navigation électronique de l'Association internationale de signalisation maritime (AISM), sur notre participation au niveau de la stratégie de mise en œuvre de la navigation électronique de l'OMI, ainsi que sur un atelier national. Cet atelier a eu lieu en juin 2008 avec la participation d'experts internationaux, toutes les Régions, le Collège de la GCC, Transports Canada, et le Service hydrographique du Canada.

La Garde côtière a tenu des consultations sur place à la grandeur du pays, ainsi qu'un sondage sur le Web pour recueillir les points de vue des marins, des pilotes, des propriétaires de bâtiments et autres intervenants sur le sujet. Les résultats de ces sondages seront remis au Comité de la navigation et des opérations cette semaine. On les présentera également lors des prochaines réunions de l'OMI en juillet. Je m'assurerai de vous présenter ces résultats dès qu'ils seront disponibles.

Cette année, nous entendons accroître la participation des autres ministères importants du fédéral, tels Transports Canada, Environnement Canada et le Service hydrographique du Canada. Nous collaborerons avec eux à l'élaboration d'une vision et d'une stratégie fédérale en matière de navigation électronique, ainsi que d'un plan de mise en œuvre de haut niveau.

De plus, nous procéderons à un examen de nos systèmes d'information pour nous assurer de tenir compte des exigences en matière de navigation électronique dans nos efforts de développement à venir.

Comme vous le savez, le Système automatisé d'identification (SAI) jouera un rôle important dans le domaine de la navigation électronique et il me fait plaisir de vous annoncer que la Garde côtière est présentement en train de procéder au déploiement d'un réseau de SAI qui devrait être entièrement opérationnel d'ici mars 2011. D'après notre expérience avec ce système dans le fleuve et la voie maritime du Saint-Laurent, le SAI représente une plate-forme efficace afin de transférer de l'information aux navigateurs.

La Garde côtière voit la navigation électronique d'un œil très sérieux. Nous sommes déterminés à poursuivre notre rôle de chef de file en matière de navigation électronique et à travailler en étroite collaboration avec tous les intervenants dans le domaine maritime dans le cadre de projets variés – tels MARINFO dans la région du Québec et AVADDEPTH dans la région du Pacifique, pour assurer que ce concept deviendra réalité à la grandeur du pays.

Système d'identification et suivi à distance des bâtiments

Les directions générales des services techniques intégrés et de la sûreté maritime de la Garde côtière ont travaillé consciencieusement à la mise en œuvre de deux des principaux éléments par lesquels la GCC contribue à la sûreté maritime, soit le SIA, que nous connaissons tous, et le système d'identification et de suivi à distance des bâtiments (LRIT). La mise au point de ces deux principaux systèmes permet à la communauté nationale et internationale de la sûreté d'effectuer un suivi des bâtiments naviguant à 1 000 milles marins de nos côtes et jusqu'à 2 000 milles marins dans le cas des navires qui se proposent d'entrer dans des ports canadiens – la plus grande capacité jamais offerte au Canada.

L'information fournie par le système LRIT sur les activités des bâtiments représentera une contribution majeure pour les responsables de la sûreté et du renseignement, car ils seront en mesure de détecter et de contrer les menaces contre la sûreté maritime à partir d'une plus grande distance des côtes canadiennes. En 2009, le leadership de la Garde côtière en matière de mise au point du système LRIT international a été reconnu à l'échelle nationale et mondiale, et plusieurs des employés de l'organisme ont reçu des prix notoires. Le projet du LRIT est l'exemple parfait des efforts de collaboration fournis au sein de la GCC et entre les autres ministères et différents gouvernements.

Des essais du système LRIT dans l'Arctique, à bord des brise-glaces de la GCC, ont été effectués au cours de la période opérationnelle dans l'Arctique. Les résultats de ces essais ont été excellents – nous avons suivi nos brise-glaces de façon efficace jusqu'au 85^e degré de latitude Nord, ce qui prouve que le LRIT est un outil viable de suivi des bâtiments dans l'Arctique.

Il est certain que le système LRIT et le SIA deviendront des systèmes essentiels pour assurer la sécurité et la sûreté des trois côtes du Canada.

Examen des niveaux de service

Au moment de la dernière réunion, nous venions tous juste d'afficher sur le site Web de la GCC les réponses aux commentaires et aux demandes des clients faits pendant l'examen des niveaux de service (NDS). Je suis ravi de déclarer que nous avons maintenant donné suite à presque tous les commentaires formulés par les clients au cours de l'examen (90 commentaires sur 95); les autres réponses seront affichées d'ici la fin du mois d'avril. Ces réponses sont importantes pour renforcer le statut de la GCC à titre d'organisme axé sur la clientèle.

Certaines des réponses présentées aux clients indiquent des changements qui étaient réalisables dans les limites des niveaux de ressources courants et qui continuent de respecter les niveaux de service actuels. Dans d'autres cas, les réponses expliquent pourquoi on n'a pas donné suite à la demande, principalement en raison des contraintes financières ou du fait que les suggestions du client ne cadrent pas avec le mandat de la GCC. En outre, les réponses indiquent que certaines demandes sont examinées dans le cadre d'initiatives plus générales, actuellement en œuvre.

Le document sur les niveaux de service, qui indique les services que les clients peuvent s'attendre à recevoir de la GCC – tout en assurant l'uniformité nationale dans toutes les régions – a été actualisé afin de tenir compte des commentaires des clients. Ce document nous permettra d'améliorer la façon dont nous décrivons nos services et nos normes de service. À l'exception des nouvelles normes de service rattachées au programme d'intervention environnementale, la plupart des changements indiqués dans le document sont mineurs, pour les deux raisons suivantes :

1. En raison des contraintes liées aux ressources, la GCC n'est pas en mesure de rehausser ses niveaux de service pour le moment.
2. De nombreux changements ont été apportés aux activités régionales, qui ne modifient pas le document sur les NDS.

Le document sur les NDS actualisé a été approuvé par le Conseil de gestion de la Garde côtière le 8 avril 2010 et sera de nouveau publié sur notre site Web d'ici la fin d'avril. Le document est évolutif et sera révisé au besoin, au fur et à mesure que la GCC évolue dans son cadre d'exploitation, ce qui comprend les changements technologiques, les demandes et les attentes des clients et notre situation financière. En outre, chaque programme a élaboré sa propre stratégie d'engagement afin de recueillir la rétroaction des clients de façon constante.

Projet de politique sur l'aide aux navires désemparés

Un des engagements que la Garde côtière canadienne a pris suite au naufrage de *L'Acadien II* consistait à élaborer une politique révisée en matière de remorquage. La révision du projet de politique sur l'aide aux navires désemparés a été finalisée et le projet est affiché sur notre site Web. Nous espérons ainsi qu'en reformulant notre politique, nous serons en mesure de mieux servir nos clients en cas de besoin, et ce, tout en assurant leur sécurité au même titre que la nôtre.

Un des intervenants remercie René Grenier du leadership de la Garde côtière dans de nombreux dossiers gérés l'année dernière. Il formule le commentaire suivant : malgré l'investissement de 175 millions de dollars obtenu dans le cadre du Plan d'action économique pour les prolongations de durée de vie des navires, il demande à la Garde côtière de ne pas laisser tomber la priorité accordée à la sûreté et de ne pas oublier d'examiner les besoins liés aux brise-glaces.

8. MISE À JOUR SUR LA RÉGLEMENTATION

Donald Roussel présente ce point à l'ordre du jour en annonçant que quatre initiatives réglementaires doivent être approuvées définitivement et publiées dans la partie II de la *Gazette du Canada* ce printemps ou cet été. Simultanément, sept autres initiatives vont bientôt être publiées de façon préalable dans la partie I de la *Gazette du Canada*.

La principale priorité du Conseil consultatif maritime canadien est la réforme de la réglementation. Il s'agit d'un processus permanent pour lequel Transports Canada mise sur le soutien de ses intervenants pour en assurer la réussite et veiller à ce que les règlements tiennent compte des pratiques modernes et des besoins de l'industrie.

Au cours des réunions nationales du CCMC, les présidents des groupes de travail et des comités permanents présentent leurs travaux par l'entremise de documents de travail, d'exposés et de règlements provisoires. Par ailleurs, le plan stratégique, le plan ministériel et le plan d'activités triennal de Transports Canada sont accessibles et permettent aux intervenants d'effectuer un suivi des priorités du Ministère.

Transports Canada est reconnaissant de la précieuse contribution des intervenants, ainsi que de la patience et de la collaboration démontrées au cours du processus de mise en œuvre. À son tour, Transports Canada continuera de consulter régulièrement ses intervenants au chapitre des politiques et de prendre connaissance et d'examiner tous les commentaires pour faire en sorte que le régime législatif soit le plus avantageux possible.

À la suite de son introduction, Donald Roussel cède le microphone à Sylvain Lachance, qui présente aux intervenants une mise à jour plus détaillée des récents travaux liés à la réglementation.

L'approbation finale et la publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*

Depuis la réunion nationale du CCMC en novembre 2009, les initiatives réglementaires suivantes ont reçu l'approbation finale et ont été publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada* :

- Le *Règlement modifiant le Règlement sur les bouées privées* – le 17 février 2010.
- Le *Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* (soumissions 2008) – le 17 mars 2010.

La publication préalable dans la partie I de la *Gazette du Canada*

En outre, les propositions de modifications réglementaires suivantes ont fait l'objet d'une publication préalable dans la partie I de la *Gazette du Canada* :

- Le *Règlement sur les petits bâtiments* – le 25 avril 2009.
- Le *Règlement sur les exercices d'incendie et d'embarcation* – le 10 octobre 2009.
- *Décret modifiant le Décret sur les zones de contrôle de la sécurité de la navigation (La Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques)* – le 19 décembre 2009.
- Le *Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien* – le 27 février 2010.

LMMC 2001 Dates prévues - Publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* – printemps / été 2010

- **Le *Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires***
Présentement, le *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires* désigne seulement les infractions aux dispositions légales de la LMMC 2001. Il a été indiqué aux intervenants que le *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires* sera modifié de manière à désigner également des infractions à certains règlements de la LMMC 2001. Un document de discussions soulignant les désignations proposées des dispositions réglementaires en vertu du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires* a été distribué pour commentaires aux réunions nationales du Comité consultatif maritime canadien (CCMC) en avril et novembre 2009. Les intervenants ont été invités à indiquer les dispositions qu'ils recommandent pour l'inclusion au régime des sanctions administratives pécuniaires (SAP) et à proposer un barème d'amendes pour chaque infraction. C'est-à-dire à établir si, dans chaque cas, l'amende devrait être faible, moyenne ou élevée. Nous avons rappelé aux intervenants que les barèmes d'amendes doivent reposer sur la gravité des infractions.
- **Le *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast***
Le but du *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast* est de réduire le risque d'introduction d'espèces étrangères dans les eaux canadiennes par le déversement inapproprié d'eau de ballast, tout en préservant la sécurité du bâtiment et de l'équipage. Le nouveau *Règlement* abrogera et remplacera le *Règlement* actuel; il est élaboré conformément à la LMMC 2001. Aucune nouvelle exigence n'est proposée pour l'instant. De l'information supplémentaire est présentée lors de la rencontre du Groupe de travail sur l'eau de ballast, le mardi 27 avril 2010.
- **Le *Règlement modifiant le Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance***
Le *Règlement modifiant le Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance* répond aux préoccupations soulevées par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation. Les préoccupations sont de nature administrative.

- **Le Règlement sur la sécurité incendie des bâtiments**
Le *Règlement sur la sécurité incendie des bâtiments* proposé abrogera et remplacera la version actuelle du *Règlement sur la sécurité incendie*. De l'information supplémentaire est présentée lors de la rencontre du Comité permanent sur la construction et l'équipement, le mercredi 28 avril 2010.
- **Le Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (soumissions 2009)**
Le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* (soumissions 2008) a été publié au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 10 octobre 2009 avec une période de 30 jours pour les observations. L'approbation finale et la publication du Règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada* a eu lieu le 17 mars 2010. La publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du *Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* (soumissions 2009) est prévue au printemps 2010. De l'information supplémentaire est présentée lors de la rencontre du Comité permanent sur la navigation de plaisance, le mardi 27 avril 2010.
- **Le Règlement sur la prévention de la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux**
Le *Règlement sur la prévention de la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* proposé abrogera et remplacera la version actuelle du *Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux*. Le nouveau Règlement fait l'objet d'une refonte afin qu'il puisse être conforme à la LMMC 2001. Parallèlement, certaines modifications réglementaires seront incorporées, comme il a été mentionné précédemment. De l'information supplémentaire est présentée lors de la rencontre du Comité permanent sur l'environnement, le mercredi 28 avril 2010.
- **Le Règlement sur les enregistreurs de données de voyage**
Le *Règlement sur les enregistreurs de données de voyage* proposé est issu d'une enquête du Bureau de la sécurité des transports sur l'incident du «*Queen of the North* », qui a identifié le besoin suivant : certains bâtiments canadiens effectuant des voyages intérieurs devront être munis d'un enregistreur de données de voyage. Le Bureau de la sécurité des transports recommande que le ministère des Transports étende aux bâtiments pour passagers de plus de 500 tonnes de jauge brute et à tous les autres bâtiments commerciaux, de manière équivalente aux critères appliqués aux bâtiments exploités à l'échelle internationale, l'obligation de transporter un enregistreur de données de voyage ou un dispositif simplifié. De l'information supplémentaire est présentée lors de la rencontre du Comité permanent sur la navigation et les opérations, le mardi 27 avril 2010.

LMMC 2001 Dates prévues – Publication finale dans la Partie II de la *Gazette du Canada* – printemps / été 2010

- **Le *Règlement sur les exercices d'incendie et d'embarcation***
Le *Règlement sur les sorties à quai et les exercices d'embarcation et d'incendie* existant sera abrogé et remplacé intégralement par le *Règlement sur les exercices d'incendie et d'embarcation* proposé. Le *Règlement* proposé a été publié au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 10 octobre 2009. Les intéressés ont eu une période de 30 jours pour donner leurs observations. Les remarques des intervenants ont été examinées et quelques modifications mineures sont envisagées.
- **Le *Règlement sur l'identification et le suivi à distance des bâtiments***
Le *Règlement sur l'identification et le suivi à distance des bâtiments* a été publié au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 19 septembre, 2009. Les intéressés ont eu une période de 30 jours pour présenter leurs observations. Le *Règlement* proposé sera pris en vertu de l'alinéa 35(1) de la LMMC 2001 et introduira l'obligation, pour certains bâtiments canadiens réalisant des voyages internationaux, d'être munis de systèmes d'identification et de suivi à distance.
- **Le *Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien***
Le gouvernement s'est engagé à instaurer un régime de signalement obligatoire des bâtiments dans les eaux nordiques du Canada. Le *Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien* proposé vise à promouvoir la sûreté et l'efficacité de la navigation, ainsi que la protection de l'environnement. Le *Règlement* proposé a été publié au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 27 février 2010. Les intéressés ont eu une période de 30 jours pour présenter leurs observations. De l'information supplémentaire est présentée lors de la rencontre du Comité permanent sur la navigation et les opérations, le mardi 27 avril 2010.
- **Le *Règlement sur les petits bâtiments***
Le *Règlement sur les petits bâtiments* proposé abrogera et remplacera la version actuelle du *Règlement sur les petits bâtiments*. Le *Règlement* proposé a fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 25 avril 2009 avec une période de 30 jours pour les observations. Les remarques des intervenants sont actuellement examinées et quelques modifications mineures sont envisagées. De l'information supplémentaire est présentée lors des rencontres suivantes : Comité permanent sur la navigation de plaisance, le mardi 27 avril 2010 et Comité permanent sur la construction et l'équipement, le mercredi 28 avril 2010. Les ébauches pour consultation de la nouvelle version modifiée des Normes de construction des petits bâtiments (TP 1332) et de la Norme sur les engins de sauvetage (TP 14475) ont été mises à la disposition des parties intéressées et coïncideront avec la publication préalable du *Règlement sur les petits bâtiments* dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Ces documents seront achevés et publiés lorsque le *Règlement sur les petits bâtiments* proposé sera approuvé dans sa version définitive et publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Autres Lois - Dates prévues – Publication finale dans la Partie II de la *Gazette du Canada* – printemps 2010

- ***Décret modifiant le Décret sur les zones de contrôle de la sécurité de la navigation***
(*La Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*)
Le *Décret sur les zones de contrôle de la sécurité de la navigation* stipule que certaines zones dans les eaux arctiques sont des zones de contrôle de la sécurité de la navigation. Les zones de contrôle de la sécurité de la navigation sont établies aux fins de l'élaboration d'un règlement visant à prévenir la pollution au moyen du contrôle de la navigation dans les eaux arctiques. Le *Décret modifiant le Décret sur les zones de contrôle de la sécurité de la navigation* proposé rendrait les zones actuelles de contrôle de la sécurité de la navigation conformes à la nouvelle définition élargie des eaux arctiques, modifiée par le projet de loi C-3, *Loi modifiant la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, qui a reçu la sanction royale le 11 juin 2009.
- ***Le Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime***
(*Code canadien du travail*)
Transports Canada et Travail Canada ont mené des consultations tripartites sur le nouveau Règlement. Le *Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime* proposé renfermera des éléments de la Convention du travail maritime. Ces éléments sont nécessaires pour que le Canada soit en mesure de ratifier cette Convention. Le Règlement proposé a été publié au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 22 août 2009. Les intéressés ont eu une période de 30 jours pour présenter leurs observations.

Règlements correctifs divers

Les règlements correctifs divers servent à corriger rapidement des erreurs, des omissions et des incohérences dans les règlements. Le processus des règlements correctifs divers est plus rapide et moins onéreux que d'autres mécanismes d'approbation réglementaires. Les règlements correctifs divers permettent d'appliquer des modifications qui ont été classifiées dans la catégorie « Nul ou sans objet ». Ces corrections sont restreintes: aux erreurs de présentation, de syntaxe, d'orthographe ou de ponctuation; aux erreurs typographiques ou erreurs de numérotation; et aux incohérences entre le français et l'anglais dans la mesure où ces incohérences sont non substantives. Les règlements correctifs divers peuvent également servir à mettre en œuvre des modifications réglementaires demandées par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation qui ont été classifiées dans la catégorie « Nul ou sans objet ».

À l'heure actuelle, une soumission de règlements correctifs divers est en voie de développement afin de répondre à des changements mineurs demandés par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation pour les règlements suivants (la publication préalable dans la partie I de la *Gazette du Canada* est prévue au printemps 2010) :

- *Règlement sur les abordages*
- *Règlement sur l'équipement de sauvetage*
- *Règlement sur les lignes de charge*
- *Règlement sur les organismes d'intervention et les installations de manutention d'hydrocarbures*
- *Tarif des droits d'immatriculation des bâtiments*

Autres projets de réglementation en discussion

On prévoit aborder cinq autres projets de réglementation au cours des réunions de la semaine, soit les suivants :

- Le *Règlement en matière d'intervention environnementale* – Comité permanent sur l'environnement, le mercredi 28 avril 2010.
- Le *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* – Groupe de travail sur la sécurité des bateaux de pêche – Questions de réglementation, le mardi 27 avril 2010 et le Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche, le mercredi 28 avril 2010.
- Le *Règlement sur les engins de sauvetage* – Groupe de travail sur la sécurité des bateaux de pêche – Questions de réglementation, le mardi 27 avril 2010 et Session de consultation sur le Règlement, le mercredi 28 avril 2010.
- Le *Règlement sur les ouvrages et les eaux secondaires* – Groupe de travail sur le Programme de protection des eaux navigables, le lundi 26 avril 2010.
- Le *Règlement sur la construction des bâtiments* – Comité permanent sur la construction et l'équipement, le mercredi 28 avril 2010.

Sylvain Lachance conclut son exposé en réitérant son engagement au chapitre de la sécurité maritime et de la consultation efficace auprès des intervenants.

9. PRÉSENTATION SUR LA ZONE DE CONTRÔLE DES ÉMISSIONS, INDICE DE LA CONCEPTION ÉCONERGÉTIQUE, EAUX DE BALLAST – TRAITEMENT DES NAVIRES IMMATRICULÉS AU CANADA SOUS L'OMI/E-U ET LES RÈGLEMENTS CANADIENS

Gerry Carter, président de Canada Steamship Lines, présente un bref exposé au nom de l'Association des armateurs canadiens. Gerry Carter commence en donnant un aperçu des membres, du mandat et des contributions de l'Association des armateurs canadiens. Il énonce les perspectives de l'association à l'égard de la gestion des eaux de ballast, des émissions atmosphériques, des émissions de gaz à effet de serre et du renouvellement de la flotte. Il affirme qu'à titre d'intervenants importants dans le processus d'élaboration des règlements, l'Association des armateurs canadiens et ses entreprises membres souhaitent s'assurer que le cadre stratégique pour les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent

- appuie l'élaboration de normes binationales;
- élimine les mesures réglementaires disparates; et
- mette en place un contexte d'investissement qui soutient le renouvellement de la flotte.

Gerry Carter conclut son exposé en remerciant Transports Canada de lui avoir donné l'occasion de s'adresser aux participants de la réunion plénière d'ouverture.

En guise de réponse, Donald Roussel souligne que la plupart des intervenants sont d'accord avec de nombreux points présentés par Gerry Carter, et particulièrement du fait que le secteur maritime représente le mode de transport le plus écologique qui soit. Ceci dit, il déclare que nous devons continuer de collaborer et que toutes les parties concernées, y compris le secteur privé, les gouvernements fédéral et provinciaux et nos homologues américains, doivent informer les différents États et les différentes provinces des effets des eaux de ballast, des émissions atmosphériques et des gaz

à effet de serre. L'industrie fait déjà les frais de la situation si on tient compte des dommages présents et du retard de l'investissement au sein de l'industrie. Il faut mettre en place un régime de réglementation stable.

Transports Canada est véritablement sur le point de réaliser la reconnaissance réciproque des certificats, ce qui permettrait aux gouvernements de chaque côté de la frontière d'élaborer un régime de réglementation efficace. Donald Roussel affirme que Transports Canada s'engage à maintenir ces points très haut sur la liste des discussions afin d'obtenir le résultat établi à l'égard des objectifs de 2020, et à maintenir d'autres points. Cela comprend le maintien d'un dialogue actif avec l'industrie et l'examen des propositions des intervenants de cette industrie. Donald Roussel encourage les membres de l'industrie à maintenir leurs pressions.

Anne Legars, Fédération maritime du Canada, se dit en accord avec l'Association des armateurs canadiens relativement à ces questions et présente un autre point. En ce qui concerne les émissions moyennes de la flotte, Anne Legars affirme qu'il faut considérer la méthodologie connexe comme un moyen administratif d'appliquer les normes de l'OMI. Le président note le point soulevé.

Phil Nelson, Council of Marine Carriers, demande à Transports Canada de confirmer que l'approche progressive qu'il applique pour aider l'industrie à résoudre ces problèmes dans les Grands Lacs et dans la Voie maritime du Saint-Laurent vaut également pour les côtes Est et Ouest du Canada.

Donald Roussel confirme qu'il est vrai que Transports Canada se préoccupe des trois océans, soit l'Atlantique, le Pacifique, ainsi que l'Arctique qui pose ses défis particuliers.

10. 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.

Donald Roussel demande s'il y a des points à soulever sous la rubrique « Autres questions. »

Terry Engler, la section locale 400 de ILWU, souligne que le mercredi 28 avril sera la Journée internationale de deuil des travailleurs qui ont trouvé la mort au travail et demande aux intervenants de souligner cette journée en observant un moment de silence à 11 h. Donald Roussel invite les présidents de tous les comités permanents et de tous les groupes de travail à faire de même.

Michel Desjardins, président du Syndicat international des marins (SIM), présente une motion pour mettre en évidence l'Année des gens de mer 2010 au Canada. Il affirme qu'en appuyant cette motion, l'assemblée du Conseil consultatif maritime canadien rend hommage aux milliers de marins canadiens qui contribuent à la croissance de l'économie. Le professionnalisme des gens de mer canadiens est reconnu à l'échelle internationale comme garantie de qualité et de sécurité. Le SIM a transmis une lettre à l'honorable John Baird, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités pour demander qu'une motion semblable soit présentée à la Chambre des communes. Michel Desjardins poursuit en

disant qu'au Québec, on souligne chaque année la Journée maritime, au cours de laquelle les trois parties présentent une motion soutenant et mettant en évidence l'importance de l'industrie dans la province.

Donald Roussel demande aux participants de la réunion plénière d'ouverture de voter sur la motion de Michel Desjardins – pour reconnaître le travail des gens de mer canadiens. La motion est adoptée à l'unanimité.

Zak Farid, représentant le Nautical Institute B.C. Branch, annonce avec plaisir que le Nautical Institute a été élu comme organisme non gouvernemental (ONG) à l'Organisation maritime internationale et qu'il jouit d'un statut consultatif. En outre, huit membres ont été élus au comité. John Dickinson, FMI, est le chef de la délégation de l'institut et Paul Drouin, MNI, est le membre canadien du comité.

11. MOT DE CLÔTURE

Au nom de la Sécurité maritime, Donald Roussel remercie les personnes qui ont assisté à la réunion plénière d'ouverture pour leur participation et leur contribution. Il réitère l'importance du soutien mutuel et encourage les intervenants à ne pas abandonner au cours du processus complexe de consultations.

On rappelle aux participants que les dates de la prochaine réunion nationale du CCMC sont du 1^{er} au 4 novembre 2010. La réunion se tiendra au Centre de conférences du gouvernement, à Ottawa.

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