



First Session
Thirty-ninth Parliament, 2006-07

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

National Finance

Chair:
The Honourable JOSEPH A. DAY

Tuesday, June 12, 2007

Issue No. 17

Twenty-first meeting on:

Issues relating to the vertical and horizontal
fiscal balances among the various orders
of government in Canada

Fourth meeting on:

The 2007-2008 Estimates

INCLUDING:
THE SIXTEENTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Second Interim Report
on the 2007-2008 Estimates)

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-neuvième législature, 2006-2007

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Finances nationales

Président :
L'honorable JOSEPH A. DAY

Le mardi 12 juin 2007

Fascicule n° 17

Vingt et unième réunion concernant :

Les questions relatives à l'équilibre fiscal vertical
et horizontal entre les divers niveaux
de gouvernement du Canada

Quatrième réunion concernant :

Le Budget des dépenses 2007-2008

Y COMPRIS :
LE SEIZIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Le deuxième rapport intérimaire
sur le Budget des dépenses de 2007-2008)

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
NATIONAL FINANCE

The Honourable Joseph A. Day, *Chair*

The Honourable Nancy Ruth, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Biron	Mitchell
Di Nino	Murray, P.C.
Eggleton, P.C.	Ringuette
* Hervieux-Payette, P.C. (or Tardif)	Rompkey, P.C.
* LeBreton, P.C. (or Comeau)	Stratton
*Ex officio members	
(Quorum 4)	

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
FINANCES NATIONALES

Président : L'honorable Joseph A. Day

Vice-présidente : L'honorable Nancy Ruth

et

Les honorables sénateurs :

Biron	Mitchell
Di Nino	Murray, C.P.
Eggleton, C.P.	Ringuette
* Hervieux-Payette, C.P. (ou Tardif)	Rompkey, C.P.
* LeBreton, C.P. (ou Comeau)	Stratton
*Membres d'office	
(Quorum 4)	

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, June 12, 2007
(43)

[*English*]

The Standing Senate Committee on National Finance met this day, in camera, at 9:04 a.m., in room 7, Victoria Building, the Chair, the Honourable Joseph A. Day, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Biron, Day, Eggleton, P.C., Mitchell, Murray, P.C., Nancy Ruth, Ringuette, and Stratton (8).

Other senator present: The Honourable Senator Moore (1).

In attendance: Tara Gray and Lydia Scratch, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, September 27, 2006, the committee continued its study on issues relating to the vertical and horizontal fiscal balances among the various orders of government in Canada. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 3, dated September 26, 2006.*)

It was agreed that senators' staff be authorized to remain in the room during the in camera portion of this meeting.

Pursuant to rule 92(2)(f), the committee proceeded to consider a draft report.

It was moved that the draft report be revised, with editorial changes, and that the updated version be re-circulated to the committee members for consideration at the next in camera meeting.

The question being put on the motion, it was adopted.

At 9:48 a.m., the committee suspended.

At 9:51 a.m., the committee resumed its sitting in public in room 9, Victoria Building and, pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, February 28, 2007, continued its examination of the expenditures set out in the Estimates for the fiscal year ending March 31, 2008, with the exception of Parliament Vote 10. (*For complete text of Order of Reference see proceedings of the committee, Issue No. 11, dated February 27, 2007.*)

WITNESSES:*Fisheries and Oceans Canada:*

Larry Murray, Deputy Minister;

George Da Pont, Commissioner, Canadian Coast Guard;

John Butler, Acting Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard.

The Chair made a statement.

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mardi 12 juin 2007
(43)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales se réunit aujourd'hui à huis clos, à 9 h 4, dans la salle 7 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Joseph A. Day (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Biron, Day, Eggleton, C.P., Mitchell, Murray, C.P., Nancy Ruth, Ringuette et Stratton (8).

Autre sénateur présent : L'honorable sénateur Moore (1).

Également présentes : Tara Gray et Lydia Scratch, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 27 septembre 2006, le comité poursuit son étude sur les questions relatives à l'équilibre fiscal vertical et horizontal entre les divers ordres de gouvernement au Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 3 des délibérations du comité du 26 septembre 2006.*)

Il est convenu d'autoriser le personnel des sénateurs à demeurer dans la salle pendant la séance à huis clos.

Conformément à l'alinéa 92(2)f) du Règlement, le comité examine une ébauche de rapport.

Il est proposé de réviser l'ébauche de rapport, d'y apporter les changements de forme nécessaires et de distribuer la version modifiée aux membres du comité, à titre indicatif, à la prochaine séance à huis clos.

La question, mise aux voix, est adoptée.

À 9 h 48, la séance est interrompue.

À 9 h 51, la séance publique reprend dans la salle 9 de l'édifice Victoria et, conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 28 février 2007, le comité poursuit son examen des dépenses projetées dans le Budget principal des dépenses pour l'exercice se terminant le 31 mars 2008, à l'exception du crédit 10 du Parlement. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 11 des délibérations du comité du 27 février 2007.*)

TÉMOINS :*Pêches et Océans Canada :*

Larry Murray, sous-ministre;

George Da Pont, commissaire de la Garde côtière canadienne;

John Butler, sous-commissaire intérimaire, Garde côtière canadienne.

Le président fait une déclaration.

Mr. Murray and Mr. Da Pont each made a statement and, together with Mr. Butler, answered questions.

At 11:20 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

MM. Murray et Da Pont font chacun une déclaration puis, aidés de M. Butler, répondent aux questions.

À 11 h 20, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière intérimaire du comité,

Lynn Gordon

Acting Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Wednesday, June 6, 2007

The Standing Senate Committee on National Finance has the honour to present its

SIXTEENTH REPORT

Your Committee, to which were referred the 2007-2008 Estimates, has, in obedience to the Order of Reference of Wednesday, February 28, 2007, examined the said Estimates and herewith presents its second interim report.

Respectfully submitted,

La vice-présidente,

NANCY RUTH

Deputy Chair

(Second Interim Report on the 2007-2008 Estimates appears following the evidence)

RAPPORT DU COMITÉ

Le mercredi 6 juin 2007

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales a l'honneur de présenter son

SEIZIÈME RAPPORT

Votre Comité auquel a été référé le Budget des dépenses 2007-2008, a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 28 février 2007, examiné ledit Budget et présente ici son deuxième rapport intérimaire.

Respectueusement soumis,

(Le deuxième rapport intérimaire sur le budget des dépenses 2007-2008 paraît après les témoignages)

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, June 12, 2007

The Standing Senate Committee on National Finance met this day at 9:51 a.m. to examine the Estimates laid before Parliament for the fiscal year ending March 31, 2008; and to give clause-by-clause consideration to Bill S-217, to amend the Financial Administration Act and the Bank of Canada Act (quarterly financial reports).

Senator Joseph A. Day (*Chairman*) in the chair.

[*English*]

The Chairman: I call this meeting to order. I am welcoming you all to a meeting of the Standing Senate Committee on National Finance.

[*Translation*]

Welcome to the Standing Senate Committee on National Finance. My name is Joseph Day and I represent the province of New Brunswick in the Senate, and I am the chairman of this committee.

[*English*]

Today, we are pleased to welcome our witnesses Deputy Minister Admiral Larry Murray from Fisheries and Oceans Canada, and George Da Pont, Commissioner, and John Butler, Acting Deputy Commissioner, both from the Canadian Coast Guard. We understand Mr. Murray and Mr. Da Pont have introductory remarks. I apologize for our late start. We will make up for that by asking you penetrating questions once you finish your opening remarks.

[*Translation*]

Larry Murray, Deputy Minister, Fisheries and Oceans Canada: Mr. Chairman, thank you for the opportunity to appear before you today. I would like to take a few minutes to make my presentation, after which Commissioner Da Pont will offer some additional comments.

[*English*]

Minister Hearn issued a statement following the tabling of the Auditor General's report — the focus of this gathering this morning — in which he fully accepted the findings of the Auditor General. He had instructed the commissioner and I to develop a realistic plan that would address, to his satisfaction, the matters raised by the Auditor General. I recently provided the minister with a copy of the Coast Guard's business plan, which is the vehicle for responding to the findings of the latest Auditor General's report. This plan has been tabled with this committee as well as with the House of Commons Standing Committee on Fisheries and Oceans and the House of Commons Standing

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 12 juin 2007

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales se réunit aujourd'hui à 9 h 51 pour examiner le Budget des dépenses déposé au Parlement pour l'exercice se terminant le 31 mars 2008, ainsi que pour faire l'étude article par article du projet de loi S-217, Loi modifiant la Loi sur la gestion des finances publiques et la Loi sur la Banque du Canada (rapports financiers trimestriels).

Le sénateur Joseph A. Day (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : La séance est ouverte. Je vous souhaite à tous la bienvenue à cette réunion du Comité sénatorial permanent des finances nationales.

[*Français*]

Je vous souhaite la bienvenue au Comité sénatorial permanent des finances nationales. Je m'appelle Joseph Day et je représente la province du Nouveau-Brunswick au Sénat et je suis président du comité.

[*Traduction*]

Nous sommes heureux d'accueillir aujourd'hui comme témoins l'amiral Larry Murray, sous-ministre, Pêches et Océans Canada, George Da Pont, commissaire, et John Butler, sous-commissaire intérimaire, tous deux de la Garde côtière canadienne. Si je comprends bien, M. Murray et M. Da Pont ont des déclarations d'ouverture à nous faire. Je m'excuse du retard que nous avons pris pour commencer. Nous nous rattraperons en vous posant des questions précises une fois que vous aurez prononcé vos remarques liminaires.

[*Français*]

Larry Murray, sous-ministre, Pêches et Océans Canada : Monsieur le président, je remercie le comité de me donner l'occasion de comparaître aujourd'hui. Je prendrai les prochaines minutes pour vous faire ma présentation et je céderai ensuite la parole à M. Da Pont.

[*Traduction*]

Suite au dépôt du rapport de la vérificatrice générale — l'objet de notre rencontre ici ce matin —, le ministre Hearn a publié un communiqué dans lequel il acceptait entièrement les conclusions de ce rapport. Il a chargé le commissaire et moi-même d'élaborer un plan réaliste qui lui permettrait de résoudre, à sa satisfaction, les problèmes signalés par la vérificatrice générale. J'ai récemment fourni au ministre une copie du plan d'activités de la Garde côtière, qui est le véhicule pour répondre aux conclusions du dernier rapport de la vérificatrice générale. Ce plan a été déposé devant le comité ici réuni ainsi que devant le Comité permanent des pêches et des océans de la Chambre des communes et au

Committee on Public Accounts. It has also been chaired with the Auditor General and worked on with the Treasury Board Secretariat.

Naturally, both the commissioner and I were disappointed with the audit results. The concerns raised by the Auditor General are largely, but not exclusively, management issues and must be addressed. As Deputy Minister of Fisheries and Oceans, I fully accept responsibility for the slow progress to date in responding to the recommendations of the 2000 and 2002 Auditor General reports.

Notwithstanding our failure to complete all outstanding actions with respect to these recommendations, considerable progress has been made on many initiatives and I believe with careful identification of priorities as was suggested by the Auditor General, this important work will be completed. We have produced a document for your information dated February 20 that indicates fairly objectively what had been achieved when the Auditor General tabled her report in February. That was shared with the Auditor General as well as with the Standing Committee of Fisheries and Oceans when we appeared there on this subject.

I would also like to offer a few comments on the context within which this work was taking place and the time frame. When I became deputy minister in April 2003, I knew Coast Guard and Fisheries and Oceans Canada, DFO, faced significant fiscal and operational challenges. I felt that we needed to strengthen and clarify the organizational model, develop a strategic plan on our overall direction and that we needed additional resources for serious operational shortfalls.

A major internal review encompassing the entire department, including the Coast Guard, and known as the Departmental Assessment and Alignment Project, DAAP, together with a parallel Treasury Board Expenditure Management Review, EMR, were the principle vehicles used to complete this work.

With respect to Coast Guard, one of my first actions was to implement clearer lines of accountability. In June 2003, I established Coast Guard as a line organization, and had the assistant commissioners in the regions report directly to the commissioner. Prior to that time, they reported to the department's regional directors general. Because I was also concerned with the "five Coast Guard" reality, I felt that this change in reporting relationships was an essential first step to address the issue. I still believe that to be the case.

[Translation]

In December 2003, the government announced its intention to further strengthen the Coast Guard's autonomy by making the organization a Special Operating Agency within the Department

Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes. Ce plan a également été remis à la vérificatrice générale après qu'on y ait travaillé avec le Secrétariat du Conseil du Trésor.

Naturellement, le commissaire et moi-même étions déçus des résultats du rapport de vérification. Les problèmes signalés par la vérificatrice générale sont dans une grande mesure, mais pas exclusivement, liés à la gestion et ils doivent être résolus. En tant que sous-ministre des Pêches et des Océans, j'assume l'entière responsabilité de la lenteur des progrès réalisés jusqu'à maintenant, suite aux recommandations des rapports de la vérificatrice générale de 2000 et de 2002.

Cependant, malgré que nous ayons échoué dans nos tentatives de mettre en œuvre toutes les mesures devant être prises conformément à ces recommandations, des progrès considérables ont été faits relativement à de nombreuses initiatives et je suis convaincu qu'en identifiant soigneusement les priorités, tel que suggéré par la vérificatrice générale, nous parviendrons à terminer cet important travail. Nous avons, pour votre information, produit un document daté du 20 février qui indique de façon relativement objective ce qui avait été accompli lorsque la vérificatrice générale a déposé son rapport en février. Ce document a été livré à la vérificatrice générale ainsi qu'au Comité permanent des pêches et des océans lorsque nous avons comparu devant lui pour discuter de cette même question.

J'aimerais également vous faire quelques commentaires au sujet du contexte dans lequel ce travail se faisait et des délais. Lorsque j'ai été nommé sous-ministre en avril 2003, je savais que la Garde côtière et que Pêches et Océans Canada, le MPO, se trouvaient confrontés à des défis financiers et opérationnels de taille. J'estimais qu'il nous fallait renforcer et préciser le modèle organisationnel, élaborer un plan stratégique pour notre orientation d'ensemble et obtenir des ressources supplémentaires pour combler de sérieuses lacunes opérationnelles.

Un examen interne d'envergure englobant tout le ministère, y compris la Garde côtière, appelé le Projet d'évaluation ministérielle et d'ajustement ou PEMA, mené parallèlement à un examen de la gestion des dépenses (EGP) du Conseil du Trésor, ont été les principaux outils utilisés pour effectuer ce travail.

En ce qui concerne la Garde côtière, l'une de mes premières initiatives a été d'instaurer des chaînes de reddition de comptes plus claires. En juin 2003, j'ai établi la Garde côtière comme organisation hiérarchique, et j'ai fait en sorte que les commissaires adjoints dans les régions relèvent directement du commissaire. Auparavant, ils relevaient des directeurs généraux régionaux du ministère. Du fait que j'étais également préoccupé par la réalité des « cinq Gardes côtières », j'estimais que ce changement dans les rapports hiérarchiques était une première étape essentielle au règlement du problème. J'en suis encore aujourd'hui convaincu.

[Français]

En décembre 2003, le gouvernement a annoncé son intention d'accroître davantage l'autonomie de la Garde côtière en lui donnant le statut d'organisme spécial au sein du ministère des

of Fisheries and Oceans. Various policy and regulatory functions were consolidated in Transport Canada so that the Canadian Coast Guard could focus exclusively on program and service delivery. It took several months of highly focussed management effort to develop and secure approval of the authorities required to establish the Canadian Coast Guard as a Special Operating Agency. The change came into effect on schedule on April 1, 2005.

[English]

Meanwhile, the DAAP and related Treasury Board processes were concluded and resulted in a renewed departmental strategic plan, significant reallocation of internal resources for operational purposes and the foundation of a transformational plan which ultimately produced \$55 million in short-term operational relief in 2005-06. In addition, the new Conservative government's 2006 budget included a \$99 million permanent increase to our A-base, \$45 million of which went to the Canadian Coast Guard. A 25-year fleet renewal plan was also completed concurrently with these various initiatives including the approval of phase 1 implementation in Budget 2006 and phase 2 in the last budget.

However, this entails a great deal of change for already busy managers across the Coast Guard and culture change, which is what this is really all about, does and will take time. I firmly believe that solid progress has been and is being made within the Canadian Coast Guard and that under Commissioner Da Pont's capable leadership the Coast Guard management team is deeply committed to transforming the agency into a strong national institution.

I also want to emphasize the very effective work Coast Guard has done throughout the period in maintaining its day-to-day operations. Here I might note that, contrary to some news reports following the release of the Auditor General's report suggesting that no fishery resource surveys had been conducted since 2001, Coast Guard provided the necessary platforms to ensure that the vast majority of the reports were indeed carried out, although a number were delayed or changed as a result of technical problems. However, out of close to 90 surveys in the Atlantic zone between 2001 and 2006, only two were not completed — both of which referenced by the Auditor General in her report.

My primary point is that the crews who operate over 100 ships of the Canadian Coast Guard year round in some of the harshest conditions on the planet do so with selfless dedication, professionalism and courage. The well-founded criticism of some management practices and a lack of satisfactory progress on previous audits that the Auditor General has delivered in a measured and very effective way, is deserved.

Pêches et des Océans. Différentes fonctions liées aux politiques et à la réglementation ont été recoupées à Transport Canada pour que la Garde côtière canadienne puisse se concentrer exclusivement sur la prestation des programmes et des services. Il a fallu plusieurs mois de gestion bien ciblée pour établir et faire approuver les pouvoirs nécessaires au statut d'organisme de service spécial de la Garde côtière. Comme prévu, le changement est entré en vigueur le 1^e avril 2005.

[Traduction]

Dans l'intervalle, le PEMA et les processus connexes du Conseil du Trésor avaient été menés à bien, résultant en un plan stratégique renouvelé pour le ministère, une réaffectation importante des ressources internes à des fins opérationnelles et l'établissement des bases d'un plan de transformation qui s'est en bout de ligne soldé par un appui opérationnel à court terme de 55 millions de dollars en 2005-2006. D'autre part, le budget de 2006 du nouveau gouvernement conservateur incluait une augmentation de notre budget de services votés de 99 millions de dollars, dont 45 millions de dollars pour la Garde côtière canadienne. Parallèlement à ces différentes initiatives, un plan de renouvellement de la flotte sur 25 ans a également été finalisé avec, entre autres, l'approbation de la mise en œuvre de la phase 1 dans le budget de 2006 et de la phase 2 dans le dernier budget.

Cependant, tout cela suppose énormément de changements pour des gestionnaires déjà très occupés à l'échelle de la Garde côtière, et l'on sait qu'un changement de culture, ce qui est vraiment ce dont on parle ici, demande toujours un certain temps à instaurer. Je crois fermement que des progrès solides ont été réalisés et sont en train de se faire au sein de la Garde côtière canadienne et que, sous le leadership influent du commissaire Da Pont, l'équipe de gestion de la Garde côtière est profondément engagée à transformer l'organisme pour en faire une solide institution nationale.

Je tiens également à souligner le travail très efficace qu'a fait la Garde côtière pendant toute cette période en maintenant ses activités quotidiennes. Je soulignerai ici que, contrairement à certains rapports de presse dans les médias suite au dépôt du rapport de la vérificatrice générale laissant entendre qu'aucun relevé des ressources halieutiques n'avait été effectué depuis 2001, la Garde côtière a fourni les plateformes nécessaires pour veiller à ce que la grande majorité des rapports soient bel et bien produits, même si un certain nombre d'entre eux ont été retardés ou modifiés par suite de problèmes techniques. Malgré tout, sur près de 90 études devant être menées dans la zone atlantique entre 2001 et 2006, seules deux n'ont pas été complétées — et elles ont toutes les deux été mentionnées par la vérificatrice générale dans son rapport.

Mon principal point est que les équipages qui exploitent plus de 100 navires de la Garde côtière canadienne à longueur d'année, dans des conditions parmi les plus difficiles de la planète, le font avec dévouement, professionnalisme et courage. Les critiques à l'égard de certaines pratiques de gestion et d'un manque de progrès par rapport aux vérifications antérieures, que la vérificatrice générale a formulées d'une façon mesurée et très efficace, sont tout à fait méritées.

However, it is important to recognize that the men and women of the Canadian Coast Guard deliver excellent operational results, whether in marine search and rescue; or consistently maintaining North Atlantic Fisheries Organization, NAFO, patrol vessels on the Nose and Tail of the Grand Banks 365 days a year in all weather conditions; or responding to unique emergencies, such as the highly successful Hurricane Katrina relief operation in the Gulf of Mexico with a ship, the *Sir William Alexander*, whose control systems were designed for operation in cold northern waters; or routinely maintaining six to eight icebreakers in the Arctic for six months a year despite always present technical and logistical challenges; and, most recently, the incident off the northeast coast of Newfoundland in which Coast Guard responded magnificently to over 100 vessels with 700 fishers and mariners stranded in heavy ice for over three weeks. As this committee well knows, there are countless other examples I could use.

Finally, and as our minister has emphasized publicly, notwithstanding the management issues correctly raised by the Auditor General, Canada has one of the best records in the world for marine search and rescue with a 98 per cent success rate in cases with lives at risk. The Canadian Coast Guard is one of the key members of the team responsible for this excellent statistic. I offer these observations not as excuses for the slow progress in some management areas for which I take responsibility, but rather as examples of ongoing significant achievement in challenging and very important operational areas.

[Translation]

I will now ask Commissioner Da Pont to conclude our opening statement.

George Da Pont, Commissioner, Canadian Coast Guard, Fisheries and Oceans Canada: I wanted to take a few minutes to talk to you about the way in which we plan on following up on the Auditor General's findings.

First, let me say that the Coast Guard management team agrees fully with the findings of the report. Early last year, just after I had begun to act in the position of commissioner, I launched an A-base review to examine both how we were spending our monies and our internal business practices. We set up a dedicated team of people from all parts of the Coast Guard and all regions to do this work over a six-month period.

While I obviously knew that the Auditor General's staff would cover some of the same ground, I felt that a review of our A-base would look beyond the scope of the audit and take a broader look at our internal practices.

Il est cependant important de reconnaître que les hommes et les femmes de la Garde côtière canadienne livrent d'excellents résultats opérationnels, qu'il s'agisse de recherche et de sauvetage ou de la patrouille, 365 jours par an, dans toutes les conditions météorologiques, du nez et de la queue des Grands Bancs pour le compte de l'OPANO, l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest, ou en intervenant lors de situations d'urgence, comme ce fut le cas lors de l'opération de secours fort réussie, suite à l'ouragan Katrina, dans le golfe du Mexique, avec un navire, le *Sir William Alexander*, dont les systèmes de commande sont conçus pour la navigation dans les eaux glaciales du Nord, ou en assurant l'entretien régulier de six à huit brise-glaces dans l'Arctique pendant six mois de l'année en dépit des défis techniques et logistiques actuels et, plus récemment, en intervenant dans l'incident survenu au large de la côte nord-est de Terre-Neuve, la Garde côtière étant allée magnifiquement au secours de plus de 100 navires avec 700 pêcheurs et marins pris dans les glaces denses pendant plus de trois semaines. Comme le sait très bien le comité, il y a quantité d'autres exemples que je pourrais citer.

Enfin, comme le ministre l'a souligné publiquement, en dépit des problèmes de gestion soulevés à juste titre par la vérificatrice générale, le Canada a l'un des meilleurs dossiers au monde en matière de recherche et de sauvetage, avec un taux de réussite de 98 p. 100 dans les situations où des vies sont en danger. La Garde côtière canadienne est l'un des membres clés dans l'équipe responsable de cet excellent résultat. Je vous offre ces observations non pas en tant qu'excuse pour les progrès lents réalisés dans certains secteurs de gestion, et dont j'assume l'entière responsabilité, mais plutôt comme exemples de réalisations significatives courantes dans des volets opérationnels exigeants et très importants.

[Français]

Je demanderais maintenant au commissaire Da Pont de conclure ce discours d'ouverture.

George Da Pont, commissaire de la Garde côtière canadienne, Pêches et Océans Canada : J'aimerais vous entretenir quelques minutes sur la manière dont nous avons l'intention de donner suite aux constatations de la vérificatrice générale.

Je vous informe d'abord que l'équipe de gestion de la Garde côtière est entièrement d'accord avec les constatations du rapport. Au début de l'année dernière jusqu'à mon entrée en fonction au poste de commissaire, j'ai entrepris une révision des services de paye pour examiner nos dépenses et nos pratiques opérationnelles internes. Nous avons mis sur pied une équipe spéciale composée d'employés provenant de tous les services et de toutes les régions de la Garde côtière, qui a effectué ce travail sur une période de six mois.

Évidemment, même si je savais que la vérification menée par le personnel du Bureau du vérificateur général allait porter sur certains des mêmes secteurs, à mon avis la révision des services votés dépasserait le cadre de vérification et permettrait de mener un examen plus élargi de nos pratiques internes.

This group reported out in September of last fall. Its findings were broadly consistent with those of the Auditor General. Indeed, they helped to inform her analysis.

[English]

Last fiscal year, I identified five multi-year priorities for Coast Guard that were reflected in our first business plan as an agency. The five priorities remain the focus of the second business plan, which we have shared with you today. They are strengthening Coast Guard as a client-focused national institution; renewal of the fleet; steady progress on our various modernization initiatives; our ongoing contribution to the security agenda; and a focus on our people, especially succession planning.

I believe these priorities provide a good framework for responding to the Auditor General's findings. I also agree completely with her observation that we have tried to do everything at the same time, with unrealistic time frames, and without ensuring that we had adequate human and financial resources assigned to complete the work.

That is why I wanted to use our business plan as the vehicle to respond, so that we could put our response to the Auditor General's findings in the context of all our other business activities to ensure that we do not repeat the mistake of spreading ourselves too thin. This plan is incremental in nature; it provides clear priorities and accountabilities as well as the resources required to do the work.

The elements of the business plan that specifically respond to the Auditor General's concerns have also been tabled with the committee, and I would be pleased to provide you with any details you may require. I did share a draft of the business plan with the Office of the Auditor General. They gave us some comments that have been incorporated in the final version. I have also committed to providing regular progress reports on the plan to the minister to ensure that it is being fully implemented. These progress reports can be made available to this committee if it so desires.

I have also taken a number of concrete actions to begin to address some of the other issues identified by the Auditor General. For example, marine advisory boards, our principal consultative mechanism with the shipping industry, have been revitalized at both the national and the regional levels. We have already engaged in meaningful discussions on the issue of marine service fees, which has been a contentious issue for many years. This has helped us to re-engage with one of the primary users of our services. We are in the process of establishing parallel links with recreational boaters and commercial fishers through existing structures.

L'équipe a présenté son rapport en septembre dernier et leurs constatations correspondaient, dans une large mesure, à celles de la vérificatrice générale. En effet, elles ont servi de fondement pour son analyse.

[Traduction]

Lors du dernier exercice financier, j'avais identifié cinq priorités pluriannuelles pour la Garde côtière qui ont figuré dans notre premier plan d'activités en tant qu'organisme de service spécial. Ces cinq priorités demeurent le cœur de notre deuxième plan d'activités, que nous vous avons livré aujourd'hui. Les voici : le renforcement de la Garde côtière en tant qu'institution nationale axée sur sa clientèle; le renouvellement de la flotte; la progression de nos diverses initiatives de modernisation; notre contribution continue au programme de sécurité; et une concentration d'efforts sur notre effectif, surtout en ce qui concerne la planification de la relève.

Je crois que ces priorités offrent un bon cadre stratégique pour donner suite aux constatations de la vérificatrice générale. J'adhère par ailleurs entièrement à son observation selon laquelle nous avons essayé de tout faire en même temps, dans des délais qui n'étaient pas réalistes et sans veiller à affecter au travail à accomplir les ressources humaines et financières requises.

C'est pourquoi je voulais utiliser notre plan d'activités comme véhicule pour répondre, afin que nous puissions inscrire notre réaction aux constats de la vérificatrice générale dans le contexte de toutes nos autres activités, pour veiller à ne pas répéter l'erreur de trop disperser nos ressources. Ce plan est progressif; il énonce des priorités et des responsabilités claires, ainsi que les ressources requises pour faire le travail.

Les éléments du plan d'activités qui répondent directement aux préoccupations de la vérificatrice générale ont eux aussi été déposés auprès du comité, et je me ferai un plaisir de vous fournir tous les détails que vous souhaiteriez avoir. J'avais communiqué l'ébauche du plan d'activités au bureau du vérificateur général, lequel nous a adressé certains commentaires qui ont été intégrés dans la version finale. Je me suis également engagé à fournir régulièrement des rapports d'étape au ministre pour veiller à ce que tous les éléments soient pleinement mis en œuvre. Ces rapports d'étape pourraient également être mis à la disposition du comité, si c'est ce que vous désirez.

J'ai également pris un certain nombre de mesures concrètes pour donner suite à certains des autres problèmes relevés par la vérificatrice générale. Par exemple, les conseils consultatifs maritimes, qui sont notre principal mécanisme de consultation de l'industrie du transport maritime, ont été revitalisés au niveau tant national que régional. Nous avons déjà entamé des discussions constructives sur la question des droits des services maritimes, question qui est depuis de nombreuses années litigieuse. Cela nous a aidés à reprendre le dialogue avec l'un des principaux usagers de nos services. Nous sommes en train d'établir des liens parallèles avec les plaisanciers et les pêcheurs commerciaux par le biais de structures existantes.

We have succeeded in securing approval and funding in the last budget for a second phase of fleet renewal. This means that in the last two budgets the Coast Guard has received about \$750 million to acquire 16 new vessels to support our operations and enhance our support role for maritime security activities on the Great Lakes and St. Lawrence River.

I have also created a new group to focus exclusively on vessel procurement — a capacity that has not been in place in the Coast Guard for 20 years. I have created a workforce development unit to establish the capacity for analysis and strategic thinking in how we manage and train our people.

I have taken a different approach to budgeting that I hope will bring more transparency to what we spend our monies on, particularly for maintaining the fleet and for the results of the funding we receive for federal on-water presence.

Finally, I have increased the funding that we allocate for vessel refit and put in place a more structured planning process for how we do the work.

[*Translation*]

These measures are only a start, and I know that much more needs to be done. But I am confident that we are on the right track to building the strong national institution that we all want.

Let me conclude by emphasizing, like the Deputy Minister, how proud I am of the professional and dedicated work of our employees. Thank you, Mr. Chairman, for having granted me the time to make these comments.

[*English*]

The Chairman: Thank you. I want to confirm that we have received the documents to which you referred. This is your business plan 2007-10. Each of the senators has received a copy as well as a status report of the Auditor General's recommendations. The Auditor General studied the Coast Guard in 2000 and in 2002. You have given a status report on those studies, but the Auditor General again reviewed the Coast Guard and reported in February of this year. It was that report, to which the Auditor General referred during her appearance before this committee as an officer of Parliament, that caused us some concerns. As you know, our focus is on the financial aspects, the money that is appropriated for various departments.

I remind honourable senators, as well as our witnesses, of the status report. This is a review of what progress was made on the two studies by the Auditor General. The Auditor General stated under the heading "Coast Guard progress" that progress has been unsatisfactory; under "The building of a strong national institution" that progress in developing a national approach has been limited and that Coast Guard has difficulty meeting its client

Nous avons réussi à obtenir, dans le cadre du dernier budget, l'approbation et le financement d'une deuxième phase de renouvellement de la flotte. Ceci veut dire que, dans le cadre des deux derniers budgets, la Garde côtière a reçu environ 750 millions de dollars pour acquérir 16 nouveaux navires à l'appui de nos opérations et du renforcement de notre rôle de soutien aux activités de sécurité maritime dans les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent.

J'ai également créé un nouveau groupe qui se consacrera exclusivement à l'achat de navires — une capacité qui n'existait pas à la Garde côtière depuis 20 ans. J'ai mis sur pied une unité de développement de l'effectif que j'ai chargée de l'analyse et de la réflexion stratégique quant à la gestion et à la formation de notre personnel.

J'ai, pour la budgétisation, adopté une approche différente qui, je l'espère, apportera davantage de transparence à la façon dont nous dépensons notre argent, surtout pour ce qui est du maintien de la flotte et des résultats que produisent les fonds que nous recevons pour assurer une présence fédérale sur l'eau.

Enfin, j'ai augmenté les fonds que nous allouons au radoub et instauré un processus de planification plus structuré pour l'exécution des travaux.

[*Français*]

Ce n'est qu'un début car je sais qu'il reste beaucoup de travail à accomplir. Cependant, je suis confiant que nous sommes sur la bonne voie en vue de créer l'organisme national solide que nous voulons tous.

En conclusion, comme l'a souligné le sous-ministre, je suis très fier du travail professionnel et du dévouement de nos employés. Je vous remercie, monsieur le président, de m'avoir accordé du temps pour présenter mes commentaires.

[*Traduction*]

Le président : Merci. J'aimerais confirmer que nous avons reçu les documents dont vous avez fait mention. Nous avons ici votre plan d'activités 2007-2010. Chacun des sénateurs en a reçu copie, ainsi qu'un rapport d'étape sur le suivi aux recommandations de la vérificatrice générale. La vérificatrice générale a étudié la Garde côtière en 2000 et en 2002. Vous nous avez fourni un rapport d'étape sur ces études, mais la vérificatrice générale a réexaminé la Garde côtière et a déposé son rapport en février de cette année. C'est ce rapport, dont a fait état la vérificatrice générale lors de sa comparution devant le comité en tant que haut fonctionnaire du Parlement, qui avait soulevé chez nous quelques inquiétudes. Comme vous le savez, nous nous concentrons sur les aspects financiers, sur l'argent qui est attribué aux différents ministères.

Je tiens à faire, aux honorables sénateurs ainsi qu'aux témoins, un rappel quant à ce rapport d'étape. Il s'agit d'un examen des progrès qui ont été faits par suite des deux études de la vérificatrice générale. La vérificatrice générale a déclaré, sous le titre « Les progrès de la Garde côtière », que les progrès sont insatisfaisants; sous la rubrique « La constitution d'une institution nationale solide », que les progrès dans la réalisation

needs; under “Completion of initiatives” that Coast Guard’s track record for completing initiatives is poor; and under “Effort to modernize” that human resource management remains a problem

This is why we asked you to come in to talk to us. We will have some questions on some of these points.

Senator Murray: My question is not directly related to the Auditor General’s report, but it may be germane. I am always intrigued by these special operating agencies. You will have to refresh my memory, but I do not believe it takes separate legislation to create a special operating agency.

Mr. Da Pont: No, it does not. Some are created by legislation. In our case, it was not. We have relied on a package of Treasury Board authorities that took effect in April 2005.

Senator Murray: We hived off the department of national revenue and made it the Customs and Revenue Agency by legislation, and did likewise with national parks. I do not believe they are special operating agencies, but they have some status at a remove from their minister and from Parliament, and they were able to demonstrate that the advantage of this was that it liberated them from various obligations, procedures, et cetera, of both a financial and a human resource management nature that existed when they were departments of government.

Admiral Murray said that the status as a special operating agency strengthens the Coast Guard’s autonomy. Autonomy from what or from whom? What are the advantages to becoming a special operating agency, and how has that worked out?

Mr. Murray: The move of Coast Guard from Transport Canada to Fisheries and Oceans Canada, DFO, occurred at the time of program review in 1995. I joined the department in late 1997 and was there until 1999 as the associate deputy minister. At that time, we were trying to make a Coast Guard-DFO fit.

When I rejoined the department as deputy minister in the spring of 2003, it became evident to me that, because of the cultures and the need for members in Coast Guard to identify with Coast Guard as a national institution, we needed to make some changes. Within two or three weeks, I changed the reporting relationship to establish Coast Guard as an entity within DFO with the commissioner having line responsibility to this entity.

The government of the day, in December of that year, in examining a number of issues related to post-September 11, a number of possibilities were considered for Coast Guard and other entities. It was decided that the Special Operating Agency, SOA, within DFO would give us the financial flexibilities and so

d’une stratégie nationale ont été limités et que la Garde côtière a de la difficulté à répondre aux besoins de ses clients; sous la rubrique « L’achèvement des initiatives », que la Garde côtière n’a guère tendance à mener ses initiatives à terme; et, sous la rubrique « Les efforts de modernisation », que la gestion des ressources humaines demeure problématique.

Voilà pourquoi nous vous avons demandé de venir vous entretenir avec nous. Nous aurons des questions sur certains de ces points.

Le sénateur Murray : Ma question ne concerne pas directement le rapport de la vérificatrice générale, mais il existe peut-être un lien. J’ai toujours été intrigué par ces organismes de service spéciaux. Il vous faudra me rafraîchir la mémoire, mais je ne pense pas qu’il faille une loi distincte pour créer un organisme de service spécial.

M. Da Pont : Non, en effet. Certains sont créés par voie de lois. Dans notre cas, il n’y a pas eu de loi. Nous nous sommes appuyés sur une série d’autorisations du Conseil du Trésor qui sont entrées en vigueur en avril 2005.

Le sénateur Murray : On a séparé le ministère du Revenu national et on en a fait, par le biais d’une loi, l’Agence des douanes et du revenu, et on a fait de même avec les parcs nationaux. Je ne pense pas qu’il s’agisse d’organismes de service spéciaux, mais ils ont un certain statut, à l’écart du ministre dont ils relèvent et du Parlement, et ils ont fourni la preuve que l’avantage de cette structure est que cela les avait libérés de quantité d’obligations, de procédures, et ainsi de suite, des points de vue tant financier que gestion des ressources humaines, qui leur avaient été imposées lorsqu’ils étaient des ministères du gouvernement.

L’amiral Murray a dit que le statut d’OSS renforce l’autonomie de la Garde côtière. Son autonomie par rapport à quoi et à qui? Quels sont les avantages d’être devenu un organisme de service spécial et comment cela a-t-il fonctionné?

M. Murray : La transition de la Garde côtière de Transports Canada à Pêches et Océans Canada, c’est-à-dire le MPO, est survenue à l’époque de l’examen des programmes en 1995. Je suis arrivé au ministère vers la fin de l’année 1997 et j’y suis resté jusqu’en 1999 en tant que sous-ministre adjoint. À l’époque, nous essayions de faire cadrer la Garde côtière avec le MPO.

Lorsque je suis retourné au ministère en qualité de sous-ministre au printemps de 2003, il m’est devenu clair que, du fait des cultures et de la nécessité pour les membres de la Garde côtière de s’identifier avec une Garde côtière comme institution nationale, il nous fallait apporter certains changements. En l’espace de deux ou trois semaines, j’ai changé la chaîne de reddition de comptes pour établir la Garde côtière en tant qu’entité au sein du MPO, le commissaire étant responsable, selon l’axe hiérarchique, envers cette entité.

Le gouvernement du jour, en décembre de cette même année, en examinant un certain nombre de questions relatives à la situation post-11 septembre, a envisagé un certain nombre de possibilités pour la Garde côtière et d’autres entités. Il a été décidé que le statut d’organisme de service spécial, ou OSS, au sein du

on, but it also put the reporting relationship within a policy framework that it would not change 15 minutes after I or someone else left, so it is a fairly solid construct.

However, the SOA does not bring with it all the machinery a government changes. In the view of the government of the day and the current government and minister, a further change would run counter to a number of the issues that we have been trying to address.

In my view, one of the primary advantages of the SOA is that it has provided the members of Coast Guard with a sense of identity. John Adams, Mr. Da Pont's predecessor, and Mr. Da Pont have worked on that with ministers and with me to try to achieve that. The SOA has also provided us with financial flexibility, which we are starting to realize now, and a clearer identity with industry and so on. Perhaps Mr. Da Pont would like to build on that idea.

Senator Murray: I see your reference on page 7, Mr. Murray, to a culture change. I guess that is to some extent what you are talking about. You spoke about the financial flexibility it gives you. The word "autonomy" intrigues me. I am interested to know what the real change is in reporting relationships and so forth. I understand the change you have made from regional reporting to having the assistant commissioners report directly to you. Could you explain the financial autonomy? Are you at a greater remove from parliamentary oversight than you were, for example?

Mr. Da Pont: No, we certainly are not. One of major changes in becoming a Special Operating Agency was that, at the time, all of the policy and regulatory functions that had been with Coast Guard moved to Transport Canada. These were responsibilities for implementing the Navigable Waters Protection Act and the Office of Boating Safety.

On the financial side, as the deputy has indicated, it reinforced a direct reporting relationship. Within the Treasury Board authorities that have now been put in place, there is more of a firewall between the funding for the Coast Guard and the funding of the rest of the department. There is now a mechanism for what happens should funding move from one area to another, which essentially indicates that movement of funding can happen under extraordinary circumstances, but the funding would have to be replaced.

Senator Murray: Was that a problem hitherto?

Mr. Da Pont: There had been a strong perception within Coast Guard that money was moving from Coast Guard to other parts of DFO, but when we conducted various studies, it was always

MPO, nous accorderait la marge de manœuvre financière nécessaire, et ainsi de suite, mais cela inscrivait en même temps la chaîne de reddition de comptes à l'intérieur d'un cadre qui ne changerait pas toutes les 15 minutes ou si quelqu'un devait partir. C'est une structure plutôt solide.

Cependant, l'OSS n'est pas accompagné de tout l'appareil qui change avec les gouvernements. De l'avis du gouvernement du jour, ainsi que du gouvernement et du ministre actuels, l'évolution irait à l'encontre d'un certain nombre de questions dont nous tentons de nous occuper.

À mon avis, l'un des principaux avantages de l'OSS est que cela a procuré aux membres de la Garde côtière un sentiment d'identité. John Adams, le prédécesseur de M. Da Pont, et M. Da Pont ont travaillé là-dessus avec les ministres ainsi qu'avec moi dans le but d'asseoir cette identité. Le statut d'OSS nous a également conféré de la souplesse financière, ce dont nous commençons à nous rendre compte, ainsi qu'une identité plus claire auprès de l'industrie et ainsi de suite. M. Da Pont voudrait peut-être fournir d'autres précisions là-dessus.

Le sénateur Murray : Je constate à la page 7 de votre mémoire, monsieur Murray, que vous faites état d'un changement de culture. Je suppose que c'est, dans une certaine mesure, de cela dont vous parlez. Vous avez mentionné la souplesse financière que cela vous procure. Le mot « autonomie » m'intrigue. Cela m'intéresserait de savoir quels changements réels ont été apportés sur le plan des chaînes de responsabilité, et cetera. Je comprends le changement qui vous a fait abandonner la pratique des rapports régionaux pour que les commissaires adjoints se rapportent directement à vous. Pourriez-vous expliquer votre autonomie financière? Êtes-vous, par exemple, plus éloigné que vous ne l'étiez auparavant de la surveillance parlementaire?

M. Da Pont : Non, certainement pas. L'un des gros changements survenus lorsque nous sommes devenus un organisme de service spécial est que, à l'époque, toutes les fonctions relatives à la politique et à la réglementation qui avaient appartenu à la Garde côtière ont été transférées à Transports Canada. Je veux parler des responsabilités quant à l'application de la Loi sur la protection des eaux navigables et au Bureau de la sécurité nautique.

Du côté financier, comme l'a indiqué le sous-ministre, cela a renforcé une relation hiérarchique directe. Avec les autorisations du Conseil du Trésor qui sont maintenant en place, il y a davantage un pare-feu entre le financement pour la Garde côtière et le financement pour le reste du ministère. Il existe maintenant un mécanisme quant à ce qui doit se passer advenant que des fonds soient déplacés d'un volet à un autre, ce qui indique essentiellement que le mouvement de fonds peut survenir en cas de circonstances extraordinaires, mais il faudrait que les fonds soient remplacés.

Le sénateur Murray : Quel avait été le problème jusqu'alors?

M. Da Pont : Il y avait eu au sein de la Garde côtière une très nette impression que l'argent passait de la Garde côtière à d'autres volets du MPO, mais lorsque nous en faisons l'examen, il

hard to get a handle on it. Depending on the year, money moved the other way. While the perceptions were there, it was hard to find concrete evidence for them.

The final financial flexibility is that we did get some minor flexibility in how we manage carry-forwards. This gives us a vehicle to seek additional financial flexibility separate and apart from the needs of the rest of the department.

Senator Murray: Did I understand from the last answer the deputy minister gave that further changes are desirable or contemplated in the organization?

Mr. Murray: The view of the current government, and certainly the view of the current minister, is that the priority focus needs to be on correcting the management issues and providing some sense of financial stability, and not further machinery changes at this time.

Clearly, we would not view a further move of Coast Guard as being desirable at this time. That is the view of the minister and the government.

The Chairman: When you say "machinery," you mean machinery of government, within government?

Mr. Murray: I mean that every five to 10 years, there is the sense that Coast Guard might be better off in the Department of Public Safety or the Department of National Defence, DND, or somewhere else. Our view is: Let us get Coast Guard on an even keel in this entity. I would make the same argument if Coast Guard were still within Transport Canada. It is in Fisheries and Oceans Canada. It is a fit.

Once again, we are turning Coast Guard into a solid agency within which members of Coast Guard identify with Coast Guard, but there is a fair amount of work that remains to be done on this. In the meantime, as this committee well knows, Coast Guard has a tremendous 365-day-a-year operational agenda that has to be met, and met effectively. Further machinery changes at this time are not something that Coast Guard needs, in the view of this government, or certainly in the view of the minister.

Senator Ringuette: Have you submitted a human resource plan to Ms. Barrados from the Public Service Commission?

Mr. Da Pont: We have submitted, as part of a broader departmental plan, a human resource plan, but it is probably more of a staffing strategy. One of the commitments we made in the business plan is to develop a clear, focused human resource plan for the Canadian Coast Guard. That is one of our key objectives for this year. We have submitted, technically, a fair bit of material on our staffing vacancies, our anticipated vacancies and what type of retirement picture we envision. You will find a summary of that in the workforce section of the business plan. However, I would not

était toujours très difficile de bien cerner la situation. Selon l'année, l'argent allait dans l'autre sens. Même si les perceptions existaient bel et bien, il était difficile de trouver des preuves concrètes les justifiant.

En bout de ligne, avec la flexibilité financière qu'on nous a accordée, nous avons une légère marge de manœuvre quant à la gestion de nos reports. Cela nous donne un véhicule pour aller à la recherche de souplesse financière additionnelle sans que n'interviennent les besoins du reste du ministère.

Le sénateur Murray : Dois-je conclure de la dernière réponse que le sous-ministre a donnée que d'autres changements seraient souhaitables ou sont en train d'être envisagés au sein de l'organisme?

M. Murray : L'avis de l'actuel gouvernement, et c'est certainement celui de l'actuel ministre, est que l'on doit pour le moment se concentrer de façon prioritaire sur le règlement des problèmes de gestion et sur l'établissement d'une certaine stabilité financière et ne pas envisager pour tout de suite d'autres changements au niveau de l'appareil.

Clairement, nous ne considérerions pas un nouveau déplacement de la Garde côtière comme étant souhaitable en ce moment. C'est là l'opinion du ministre et du gouvernement.

Le président : Lorsque vous parlez de « l'appareil », voulez-vous parler de l'appareil du gouvernement, au sein du gouvernement?

M. Murray : Ce que je veux dire, c'est que tous les cinq à 10 ans, il surgit un sentiment que la Garde côtière se porterait peut-être mieux au ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile ou au ministère de la Défense nationale, le MDN, ou ailleurs. Notre préférence est qu'on laisse la Garde côtière trouver son équilibre au sein de cette entité. Je ferais le même argument si la Garde côtière faisait toujours partie de Transports Canada. Elle fait partie de Pêches et Océans Canada. C'est un bon mariage.

Encore une fois, nous sommes en train de transformer la Garde côtière en un organisme solide, dont les membres s'identifient à la Garde côtière, mais il reste encore en la matière un travail considérable à faire. Dans l'intervalle, comme le sait très bien le comité, la Garde côtière a un programme opérationnel gigantesque, 365 jours par an, à exécuter, et ce de façon efficace. De nouveaux changements à l'appareil ne sont en ce moment pas ce qu'il faut pour la Garde côtière, de l'avis du gouvernement ou en tout cas certainement de l'avis du ministre.

Le sénateur Ringuette : Avez-vous déposé un plan pour les ressources humaines auprès de Mme Barrados, de la Commission de la fonction publique?

M. Da Pont : Nous avons, dans le cadre d'un plan ministériel plus large, déposé un plan pour les ressources humaines, mais il s'agit sans doute davantage d'une stratégie de dotation. L'un des engagements que nous avons pris dans le plan d'activités est d'élaborer un plan de ressources humaines clair et ciblé pour la Garde côtière canadienne. C'est là l'un de nos principaux objectifs pour l'année. Nous avons, techniquement, déposé une assez volumineuse documentation sur nos postes à combler, sur les emplois vacants anticipés et sur les départs à la retraite que nous

characterize that as a strong, effective human resource plan. As the Auditor General noted, it is clearly one of the areas we have to put more focus on, and we are doing so.

Mr. Murray: If I could add a comment that ties into the last comment about machinery changes. Although machinery changes are not desirable at this time, there is no question that the mandate of Coast Guard is evolving. We find ourselves in the last budget, in terms of fleet renewal, acquiring four mid-shore patrol vessels to be co-manned with the RCMP in the Great Lakes system. We find ourselves involved with DND in the Arctic. We find ourselves in a scenario where the previous approach of hiring casual employees, who provide great work, in the long haul will not cut it, wherever Coast Guard is located.

Your question about a human resource plan is bang on, because Coast Guard has to evolve. We have a professional officer corps with professional training background. We have a professional ships crew scenario but without the infrastructure support that we have for the officer corps. We have to evolve in that regard and move forward if we are to play the kind of role that Coast Guard can play in areas such as marine security and so on.

The issue of “professionalization,” at one level, and tying that into a human resource plan that ties into the business plan, is essential, and there is a fair amount work to be done in that area.

Senator Ringuette: Do you expect to be doing that in the next year?

Mr. Da Pont: Yes. It is my objective to have a solid human resource plan for the Coast Guard by the end of this fiscal year, which will be implemented next year. That will put a major focus on succession planning and training requirements.

Senator Ringuette: With national area of selection when you have job postings?

Mr. Da Pont: All our senior positions follow the same rules. They are posted nationally, to the best of my knowledge.

Senator Ringuette: In your comments this morning, you mentioned acquisition of 16 new vessels to the tune of \$750 million in addition to increased monies allocated for vessel refit. I presume that the new acquisition and refit plans would be about \$1 billion over the next few years. What is your procurement plan?

prévoyons. Vous en trouverez un résumé dans la partie de notre plan d'activités portant sur l'effectif. Je ne caractériserais cependant pas ce résumé de plan de ressources humaines solide et efficace. Comme l'a souligné la vérificatrice générale, il s'agit clairement là de l'un des aspects sur lesquels il nous faudra nous concentrer davantage, et c'est ce que nous faisons.

M. Murray : Si vous permettez, j'aimerais ajouter un commentaire qui rejoint le dernier commentaire au sujet des changements quant à l'appareil. Bien que des changements au niveau de l'appareil ne soient pas souhaitables en ce moment, il n'y a aucun doute que le mandat de la Garde côtière est en train d'évoluer. En vertu du dernier budget, pour ce qui est du renouvellement de la flotte, nous devons acheter quatre navires de patrouille semi-côtières qui seront coexploités avec la GRC dans le réseau des Grands Lacs. Nous allons également travailler en partenariat avec le MDN dans l'Arctique. Nous nous voyons dans un scénario dans lequel l'approche antérieure, fondée sur le recrutement d'employés occasionnels, qui fournissent un excellent travail, ne suffira pas à long terme, où que se trouve la Garde côtière.

Votre question au sujet d'un plan pour les ressources humaines tombe à point nommé, car la Garde côtière doit évoluer. Nous avons un corps d'officiers professionnels possédant des antécédents et une formation professionnels. Nous avons un scénario d'équipages professionnels, mais sans l'infrastructure de soutien que nous avons en place pour le corps des officiers. Il nous faut évoluer sur ce plan et progresser si nous voulons jouer le genre de rôle que la Garde côtière peut jouer dans des domaines comme la sécurité maritime, et cetera.

La question de la « professionnalisation », à un niveau, en insérant cela dans un plan de ressources humaines rattaché au plan d'activités, est essentielle, et il y a, en ce sens, un travail considérable à faire.

Le sénateur Ringuette : Comptez-vous vous occuper de cela au cours de l'année qui vient?

M. Da Pont : Oui. Mon objectif est d'avoir un solide plan en matière de ressources humaines pour la Garde côtière d'ici la fin de l'exercice financier en cours, plan qui sera mis en œuvre l'an prochain. Cela ciblera tout particulièrement la planification de la relève et les besoins en matière de formation.

Le sénateur Ringuette : Avec zone nationale de sélection lorsque vous faites des affichages d'emploi?

M. Da Pont : Tous nos postes supérieurs sont assujettis aux mêmes règles. Les postes à pourvoir sont annoncés à l'échelle nationale, à ma connaissance.

Le sénateur Ringuette : Dans le cadre de vos remarques liminaires de ce matin, vous avez mentionné l'achat de 16 nouveaux navires d'une valeur de 750 millions de dollars, en plus de fonds accrus pour le radoub. Je présume que les plans de nouveaux achats et de radoub se chiffrent à environ 1 milliard de dollars au cours des quelques années à venir. Quel est votre plan d'achat?

Mr. Da Pont: Obviously, we will go through competitive processes for the vessels and for a package of mid-shore patrol vessels. That process is in place and a request for proposal has been issued and is being evaluated. We would proceed with competitive processes for the procurement of the vessels. They would be built in Canada in accordance with Canada's shipbuilding policies. The construction would follow all of the rules in place for any major Crown acquisition, which vessels are considered to be.

Senator Ringuette: Will DFO do the procurements or will they be done by Public Works and Government Services Canada, PWGSC?

Mr. Da Pont: It is done in cooperation with PWGSC, which manages significant aspects of the process in terms of the bidding. DFO is intimately involved, and I have created a special group to focus on procurement only because we had not procured any new large vessels for well over 20 years. Quite frankly, we have to rebuild that skill set, which will affect, at least in this initial stage, the speed at which we can move forward with the procurement process. Rebuilding the technical expertise will take a bit of time, but the progress is well along.

Senator Ringuette: Would the competition for the new vessels be from Canadian companies?

Mr. Da Pont: It is an open bidding process, but in the case of the mid-shore patrol vessels currently in the procurement process, a pre-qualification took place that pre-qualified five Canadian companies, four of which have chosen to submit bids to the request for proposals.

Senator Ringuette: Thank you.

Senator Mitchell: I would like to ask several questions about the decision to move the two icebreakers, CCGS *Louis S. St-Laurent* and CCGS *Terry Fox*, to Newfoundland. Was an official or formal cost-benefit analysis done of this decision? If so, would it be possible for you to provide that documentation to the committee?

Mr. Murray: We put together quite an extensive package that, I believe, is in the translation process for submission to the House of Commons Standing Committee on Fisheries and Oceans. We would be delighted to provide it to this committee as well. Mr. Da Pont will speak to the details of the material.

Mr. Da Pont: The major reason for moving the two icebreakers was cost avoidance. To give the committee the context in brief, a decision was made 10 years ago to divest the Dartmouth Coast Guard Base, CGB, and consolidate Coast Guard operations at the Bedford Institute of Oceanography, BIO, which is also in Dartmouth. Both locations have wharves. In accordance with that decision, there has not been any investment in the Dartmouth CGB for that 10-year period, and we have not moved on building

M. Da Pont : Il est certain que nous suivons un processus concurrentiel pour les navires et pour une flottille de navires de patrouille semi-côtiers. Ce processus est en place et une demande de proposition a été lancée et les résultats sont en train d'être évalués. Nous recourrons à un processus concurrentiel pour l'achat de navires. Ils seront construits au Canada conformément aux politiques canadiennes en matière de construction navale. La construction adhèrera à toutes les règles en place qui s'appliquent aux grands achats de la Couronne, ce qui engloberait les navires.

Le sénateur Ringuette : Les achats seront-ils faits par le MPO ou par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, TPSGC?

M. Da Pont : Ils seront faits en collaboration avec TPSGC, qui administre d'importants aspects du processus pour ce qui est des offres. Le MPO y participe intimement, et j'ai créé un groupe spécial qui se consacrera exclusivement aux achats, du simple fait que nous n'ayons pas acheté de nouveaux bâtiments importants depuis bien plus de 20 ans. Très franchement, il nous faut rétablir ce jeu de compétences, ce qui aura une incidence, au moins au stade initial, sur la vitesse avec laquelle nous pourrons faire avancer ce processus d'achat. Le rétablissement de ces compétences techniques demandera un peu de temps, mais les progrès vont bon train.

Le sénateur Ringuette : La concurrence pour la construction des nouveaux bâtiments sera-t-elle le fait d'entreprises canadiennes?

M. Da Pont : Il s'agit d'un processus d'appel d'offres ouvert, mais dans le cas des patrouilleurs semi-côtiers, il y a eu, dans le cadre du processus d'achat, une sélection préalable qui a retenu cinq entreprises canadiennes, dont quatre ont choisi de faire des offres en réponse à la demande de proposition.

Le sénateur Ringuette : Merci.

Le sénateur Mitchell : J'aimerais poser plusieurs questions au sujet de la décision de déménager les deux brise-glaces, le NGCC *Louis S. St-Laurent* et le NGCC *Terry Fox*, à Terre-Neuve. A-t-on fait une analyse coûts-avantages officielle ou formelle de cette décision? Dans l'affirmative, vous serait-il possible de fournir cette documentation au comité?

M. Murray : Nous avons réuni une documentation plutôt abondante qui, je pense, est en train d'être traduite en vue de son dépôt auprès du Comité permanent des pêches et des océans de la Chambre des communes. Nous nous ferions un plaisir de la fournir également au Comité sénatorial. M. Da Pont va vous parler du détail de la documentation.

M. Da Pont : La principale raison du déménagement des deux brise-glaces a été l'évitement de coûts. Pour mettre rapidement les choses en contexte pour le comité, il a été décidé, il y a de cela 10 ans, de se départir de la Base de la Garde côtière de Dartmouth et de consolider les opérations de la Garde côtière à l'Institut océanographique de Bedford, ou IOB, lui aussi situé à Dartmouth. Les deux emplacements ont des quais. Conformément à cette décision, il ne s'est fait aucun

the alternate facilities. That left me in a situation whereby the base and the wharf are in poor condition and Coast Guard staff are scattered in four different locations around Dartmouth.

I wanted to move on the decision and secure adequate facilities, which meant making a decision on what to build at BIO, beginning with expanding the wharf. Quite frankly, to keep the icebreakers at the Dartmouth CGB, we would have to spend \$10 million more on expanding that wharf than we would have to spend otherwise.

There is no operational reason to keep them at Dartmouth CGB because those vessels operate six months in the Arctic and the rest of the year, when they are used, throughout all of Atlantic Canada. There is no particular operational reason to keep them in Halifax or to move them to St. John's or anywhere else. The decision was mostly cost avoidance.

As the committee is likely aware, the Coast Guard went through significant reduction with program review and, as the Auditor General noted, we have more shore infrastructure than we need. We went from a fleet of more than 170 vessels to a fleet of about 110 vessels. It made no sense to build additional infrastructure when it was readily available in Newfoundland. We have costed the move of the two vessels in terms of extras — and that information will be made available to the committee. The cost is not great. I appreciate very much how difficult this decision is because I found it incredibly difficult to make, particularly since I worked for two years in the Maritime region. I know the attachment that people and the region have to the vessels. The crews find it even more difficult. However, we have guaranteed people that there will be no job loss. We have guaranteed that no one will be forced to move, and we have put in place a five-year transition period to minimize any personal impacts.

I felt that it was the right decision to make if we are to spend money on operations and not on infrastructure, which we have in duplicate.

Mr. Murray: I do not normally talk about advice to ministers, but I want to be clear on this one. The minister has been clear, and I recommended to him to be clear. This decision was based entirely on recommendations from Coast Guard to the department to the minister. The minister did not have any idea about moving icebreakers from Nova Scotia to Newfoundland until he received the advice, which was given for shore infrastructure savings so we could get on with the repairs and

investissement à la BGC de Dartmouth pendant cette période de 10 ans et aucun progrès n'a été fait quant à la construction des installations de remplacement. Cela m'a laissé dans une situation dans laquelle la base et le quai sont en mauvais état et le personnel de la Garde côtière est réparti entre quatre emplacements différents aux environs de Dartmouth.

Je voulais donner suite à la décision et obtenir des installations adéquates, ce qui nécessitait la prise d'une décision quant à savoir quoi construire à l'IOB, à commencer par l'agrandissement du quai. Bien franchement, pour garder les brise-glaces à la BGC de Dartmouth, il nous aurait fallu dépenser 10 millions de dollars de plus que ce que nous allions dépenser autrement ne serait-ce que pour agrandir le quai.

Il n'y a aucune raison opérationnelle de maintenir les brise-glaces à la BGC de Dartmouth, car ces bâtiments travaillent six mois par an dans l'Arctique et le restant de l'année, lorsqu'on s'en sert, ils sont envoyés partout dans les eaux du Canada atlantique. Il n'y a aucune raison opérationnelle particulière de les garder à Halifax ou de les envoyer à St. John's ou ailleurs. La décision a principalement reposé sur la possibilité d'éviter des coûts.

Comme le sait vraisemblablement le comité, la Garde côtière a subi d'importantes réductions dans le cadre de l'examen des programmes et, comme l'a souligné la vérificatrice générale, nous avons plus d'infrastructure à terre qu'il ne nous en faut. Nous sommes passés d'une flotte de plus de 170 navires à une flotte d'environ 110 navires. Il n'était guère logique de construire des infrastructures supplémentaires alors que ce dont nous avions besoin était déjà disponible à Terre-Neuve. Nous avons établi le coût du déménagement des deux navires, pour ce qui est des extras — et ces renseignements seront mis à la disposition du comité. Le coût n'est pas énorme. Je comprends très bien à quel point la décision était difficile car j'ai trouvé extrêmement difficile de la prendre, étant donné que j'ai, pendant deux ans, surtout travaillé dans la région des Maritimes. Je sais l'attachement qu'ont les gens et la région aux navires. Les membres des équipages trouvent cela encore plus difficile. Cependant, nous avons garanti aux gens qu'il n'y aura aucune perte d'emploi. Nous avons promis que personne ne sera obligé de déménager et nous avons instauré une période de transition de cinq ans pour minimiser les conséquences pour les gens.

J'estime que c'était la bonne décision à prendre si nous devons dépenser de l'argent sur les opérations et non pas sur des éléments d'infrastructure que nous avons déjà en double.

M. Murray : Je ne parle en règle générale pas des conseils donnés aux ministres, mais j'aimerais être clair sur cette question. Le ministre a été clair et je lui ai recommandé d'être clair. La décision a été entièrement fondée sur les recommandations de la Garde côtière au ministère et au ministre. Le ministre n'avait même pas songé à la possibilité de déménager les brise-glaces depuis la Nouvelle-Écosse jusqu'à Terre-Neuve avant qu'il ne reçoive ces conseils, qui étaient fondés sur des économies pouvant

the renovation of the BIO. We do not need to spend money on shore infrastructure.

There are minor operational advantages to having the icebreakers in Newfoundland but, as Mr. Da Pont has said, that was not the reason for the decision. The advice went to the minister, who was not involved until he received that advice. He accepted our recommendation; it was not a politically driven decision.

Senator Mitchell: It seems counterintuitive that it would be less expensive to build a new facility than to renovate an existing one in Nova Scotia. Could you give some details on what those expenses would be?

Mr. Da Pont: First, we have to build the new facility in Dartmouth. The Dartmouth Coast Guard Base facility was built in the 1960s and has issues with asbestos. The property has a variety of other environmental issues that come from having a paint operations and buoy operations for quite some time. Quite frankly, it would be cheaper to build a new building at the Bedford Institute of Oceanography site than to renovate extensively the existing building at Dartmouth. The other factor is that the existing building at Dartmouth would not accommodate all of our Coast Guard staff even if it were fully renovated. In my view, the decision to build a new facility in Dartmouth was required, overdue and a good investment for the Canadian Coast Guard; we need that facility.

The only issue for me was to spend an extra \$10 million over and above what we have to spend to do that just to keep the icebreakers there when, from an operational perspective, there was no pressing reason for it. It just did not seem like an appropriate decision for the use of Coast Guard money and taxpayers' money.

Mr. Murray: We do have jetties in St. John's, and we do have a cheap lease in the Port of Argentia and technical staff in the vicinity of Argentia. It is not as though we are building new facilities in Newfoundland; it is that we are not building a jetty that we do not need at BIO, which is the science institute under the bridge in Bedford Basin in Halifax, where we will move the entire Coast Guard operation. Our problem was that we had to know whether we would have to build a jetty in order to move forward with the whole package. That drove the timing of the decision and the recommendation to the minister.

être réalisées du côté des infrastructures côtières de façon à pouvoir aller de l'avant avec les travaux de réparation et de rénovation à l'Institut océanographique de Bedford. Il n'était pas nécessaire de dépenser de l'argent sur des infrastructures côtières.

Le fait d'établir les brise-glaces à Terre-Neuve présente un certain nombre d'avantages opérationnels mineurs, mais, comme l'a indiqué M. Da Pont, ce ne sont pas là les raisons de la décision. Les conseils ont été communiqués au ministre, qui n'était pas intervenu avant d'avoir reçu ces conseils. Il a accepté notre recommandation; ce n'était pas une décision à motif politique.

Le sénateur Mitchell : Il semble contre-intuitif que ce soit moins coûteux de construire de nouvelles installations que de rénover des installations existantes en Nouvelle-Écosse. Pourriez-vous nous donner des détails quant aux objets des dépenses?

M. Da Pont : Premièrement, il nous faut construire les nouvelles installations à Dartmouth. Les installations de la Base de la Garde côtière de Dartmouth ont été construites dans les années 1960 et présentent des problèmes d'amiante. Ces installations suscitent également d'autres préoccupations environnementales du fait qu'elles soient depuis quelque temps déjà utilisées pour des opérations de peinture et de bouées. Très franchement, il serait meilleur marché de construire un nouvel immeuble à l'Institut océanographique de Bedford que d'entreprendre de vastes travaux de rénovation dans l'immeuble existant à Dartmouth. L'autre facteur est que le bâtiment existant à Dartmouth ne pourrait pas abriter la totalité de notre personnel de la Garde côtière même s'il était rénové de fond en comble. À mon avis, la décision de construire de nouvelles installations à Dartmouth était nécessaire et se faisait attendre depuis longtemps et ce sera un bon investissement pour la Garde côtière canadienne; il nous faut ces installations.

Le seul point d'interrogation pour moi était le fait de dépenser 10 millions de dollars de plus que ce qu'il aurait fallu dépenser tout simplement pour maintenir en place les brise-glaces, alors que, d'un point de vue opérationnel, il n'y avait aucune raison pressante. Cela semblait tout simplement être une bonne décision quant à l'utilisation à faire de l'argent de la Garde côtière et de l'argent des contribuables.

M. Murray : Nous avons des jetées à St. John's, et nous avons un bail bon marché dans le port d'Argentia et du personnel technique dans les environs d'Argentia. Ce n'est pas comme si nous construisions de nouvelles installations à Terre-Neuve; c'est que nous ne construisons pas une jetée dont nous n'avons pas besoin à l'IOB, qui est l'institut scientifique sous le pont dans le bassin de Bedford à Halifax, où nous allons installer toutes les opérations de la Garde côtière. Notre problème était qu'il nous fallait savoir si nous allions devoir construire une jetée pour pouvoir aller de l'avant avec ce programme dans son entier. C'est cela qui explique l'opportunité de la décision et la recommandation au ministre.

Senator Mitchell: You made the points that no one would be forced to move and that there would be no job losses. Does that mean there will be commuting? What are the costs involved in that? I would be interested to know. What would that do for deployment times?

Mr. Da Pont: We agreed to a five-year transition period, where we would continue to crew out of Halifax to allow for an effective transition. The extra cost would be between \$500,000 and \$700,000 over the five-year period more than we would otherwise spend on crewing. It is hard to make the estimates precisely because for half the year the crewing changes are in the Arctic. It depends on where in the Arctic the vessel is and what the cost is. We have had one round of meetings with each crew member. The vessels are not moving immediately. The *Terry Fox* will relocate next April. It is scheduled for a major refit over the next couple of months, and that will take place where whoever wins the contract for that refit is located and then it will go to the Arctic. The impact on the *Terry Fox* in the final year after the move will be minimal. The *Louis S. St-Laurent* is not moving for two years. In that period and over the five-year period, a number of people will retire. A number of people have an interest in shifting to other vessels operating out of the Maritime region. Some people may ultimately choose to go with the vessels. While we have done costing, it is still a rough estimate, but we are confident it is in the right ballpark. It depends partly on people's personal choices.

I do not envision a situation where we would crew everybody on both vessels from Halifax for the five years. The initial indications are that we will stagger them over time, shifting the crewing to St. John's.

Senator Mitchell: Coast Guard works closely and well with other areas of government such as Environment Canada and the RCMP. Was an assessment made on the impact on those departments and what this might mean for them?

Mr. Da Pont: These two vessels are heavy icebreakers, the biggest in the fleet. The primary role of those vessels, aside from actually ice breaking, is in support of Arctic science. We do not see any impact on that.

The vessels will continue to be used in the Atlantic zone as they have been. Over the last few years, the *Louis S. St-Laurent* has been tied up at Dartmouth when not in the Arctic. The *Terry Fox* has been used sporadically depending on conditions that require a heavy icebreaker. We saw an example of that recently in Newfoundland.

We are looking at tasking those vessels more. They have been tied up primarily because of budgeting reasons. As heavy icebreakers, they are not very good vessels to use for fisheries patrols or search and rescue, SAR, incidents, where speed is more important. Therefore, we have some limitations on the effective use of heavy icebreakers. We also have to be careful because being

Le sénateur Mitchell : Vous avez souligné que personne ne se verrait obligé de déménager et qu'il n'y aurait pas de perte d'emplois. Cela signifie-t-il qu'il y aura beaucoup de déplacements domicile-travail? Quels sont les coûts de cela? Cela m'intéresserait de savoir. Quelle incidence cela aura-t-il sur les périodes de déploiement?

M. Da Pont : Nous avons convenu d'une période de transition de cinq ans, les équipages continuant d'être basés à Halifax, et ce, de façon à permettre une transition efficace. Nous dépenserons donc sur cette période de cinq ans entre 500 000 \$ et 700 000 \$ de plus au titre des équipages. Il est difficile de faire des prévisions précises car, pendant la moitié de l'année, les changements d'équipage se font dans l'Arctique. Tout dépend de l'endroit où se trouve le navire dans l'Arctique et du coût à payer. Nous avons rencontré chaque membre d'équipage. Les navires ne vont pas partir tout de suite. Le *Terry Fox* déménagera en avril prochain. Il est prévu qu'il subisse un carénage au cours des mois à venir, et ces travaux se feront là où est située l'entreprise qui obtiendra le marché, après quoi le bâtiment ira dans l'Arctique. Le *Louis S. St-Laurent* ne va pas bouger avant deux ans. Pendant cette période et la période de cinq ans, il y aura plusieurs départs à la retraite. Un certain nombre de membres aimeraient être mutés à d'autres navires en activité dans la région des Maritimes. Certains choisiront peut-être en bout de ligne d'accompagner les brise-glaces. Même si nos prévisions de coûts demeurent approximatives, nous sommes confiants d'avoir le bon ordre de grandeur. Les chiffres finaux dépendent en partie des choix personnels des gens.

Je n'entrevois pas une situation dans laquelle, pendant les cinq années, tous les membres d'équipage des deux navires seraient basés à Halifax. Selon les indications initiales, l'équipage sera progressivement transféré à St. John's.

Le sénateur Mitchell : La Garde côtière travaille bien et étroitement avec d'autres volets du gouvernement, comme par exemple Environnement Canada et la GRC. A-t-on évalué l'incidence que cela pourrait avoir sur ces autres ministères et ce que cela signifiera pour eux?

M. Da Pont : Ces deux bâtiments sont des brise-glaces lourds, les plus gros de la flotte. Le rôle premier de ces navires, en plus du travail même de déglacage, est d'appuyer les sciences de l'Arctique. Nous n'envisageons aucune incidence de ce côté-là.

Ces bâtiments continueront d'être utilisés dans la zone de l'Atlantique comme ils l'ont été jusqu'ici. Au cours des dernières années, le *Louis S. St-Laurent* est amarré à Dartmouth lorsqu'il n'est pas dans l'Arctique. Le *Terry Fox* a été utilisé de façon sporadique, selon les conditions qui exigent un brise-glace lourd. Nous en avons vu un exemple récent à Terre-Neuve.

Nous nous penchons sur la possibilité d'attribuer davantage de tâches à ces navires. Ils sont surtout restés à quai pour des raisons budgétaires. Un brise-glaces lourd n'est pas très bien adapté aux patrouilles des pêches ni aux missions de recherche et de sauvetage où la vitesse est plus importante. C'est ainsi que l'utilisation efficace des brise-glaces lourds est limitée. Il nous faut d'autre part

very large vessels with a larger crew than many of our other vessels, they are a more costly response to certain situations. Thus, we try to balance that out.

The Chairman: Mr. Murray, when you appeared before the House of Commons committee, you were asked about a report dated April 1, 2007. It was an internal report that made no mention of redeployment. The minister's announcement was April 12.

Can I assume, deputy minister, that your advice to the minister upon which he acted, was somewhere between April 1 and April 12?

Mr. Murray: I am not sure of the time frame with the minister. Mr. Da Pont may recollect. If the announcement was to be April 12, we would not announce it on April 1.

Mr. Da Pont: We had several drafts of the business plan tabled with you, and we used those for consultations with industry and users of our services, within and outside government. There was an April 1 draft of that document. It did not include reference to moving icebreakers because the announcement was not made until April 12. It would have been inappropriate to include material in a draft business plan before the actual announcement.

It is included in the final version of the business plan released after the minister's announcement.

The Chairman: We are interested in a cost-benefit analysis and that is what the Auditor General was interested in. Is there any documentation that existed before the announcement was made?

Mr. Da Pont: Is that in terms of moving the icebreakers?

The Chairman: Yes.

Mr. Da Pont: Yes, there is a long history to that. The first study on moving the icebreakers was done in 1997, commensurate with the decision to close the Dartmouth base. There have been a number of studies completed since then, so there is a fair bit of documentation. As the deputy minister indicated, we used many of those studies. We will be releasing the documentation upon which we based the advice to the minister. It is in translation and should be available soon.

The Chairman: Could you make that available to us?

Mr. Da Pont: Yes, we will.

Mr. Murray: I might have confused things, but one of the senators asked for it and I had said that we would be pleased to provide it. We will be providing it to the House of Commons Standing Committee on Fisheries and Oceans.

The Chairman: In that cost-benefit analysis, was there any other vessel redeployment or relocation discussions?

être prudents car les très gros navires, qui comptent des équipages plus nombreux que plusieurs de nos autres bateaux, sont une solution plus coûteuse dans certaines situations. Nous nous efforçons donc de tenir compte de cela pour maintenir un équilibre.

Le président : Monsieur Murray, lorsque vous avez comparu devant le comité permanent de la Chambre des communes, on vous a interrogé au sujet d'un rapport daté du 1^{er} avril 2007. Il s'agit d'un rapport interne qui ne fait aucunement mention de redéploiement. L'annonce du ministre est venue le 12 avril.

Puis-je en conclure, monsieur le sous-ministre, que les conseils sur lesquels le ministre s'est fondé lui avaient été donnés entre le 1^{er} et le 12 avril?

M. Murray : Je ne suis pas certain des dates pour ce qui est des communications avec le ministre. M. Da Pont s'en souviendra peut-être. Si l'annonce devait être faite le 12 avril, nous n'aurions pas fait d'annonce le 1^{er} avril.

M. Da Pont : Nous avons eu plusieurs ébauches du plan d'activités que nous vous avons remis, et nous nous en sommes servis aux fins de consultations avec l'industrie et les usagers de nos services, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du gouvernement. Il y a eu une ébauche du 1^{er} avril de ce document. Cette ébauche n'a pas fait état du déménagement des brise-glaces car l'annonce n'a été faite que le 12 avril. Il n'aurait pas été approprié d'inclure de la documentation là-dessus dans une ébauche de plan d'activités avant que l'annonce n'ait été faite officiellement.

Cette question figure cependant dans la version finale du plan d'activités qui a été déposée après l'annonce par le ministre.

Le président : Cela nous intéresserait de voir une analyse coûts-avantages, et cela intéressait également la vérificatrice générale. Existait-il quelque documentation avant que l'annonce ne soit faite?

M. Da Pont : Au sujet du déménagement des brise-glaces?

Le président : Oui.

M. Da Pont : Oui, il y a derrière cela une longue histoire. La première étude portant sur le déménagement des brise-glaces remonte à 1997, en même temps que la décision de fermer la base de Dartmouth. Plusieurs études ont été effectuées depuis, alors il existe une documentation plutôt conséquente. Comme l'a indiqué le sous-ministre, nous avons utilisé nombre de ces études. Nous allons distribuer la documentation sur laquelle nous nous sommes fondés pour conseiller le ministre. Elle est en train d'être traduite et devrait être disponible bientôt.

Le président : Pourriez-vous la mettre à notre disposition?

M. Da Pont : Oui, nous le ferons.

M. Murray : J'ai peut-être confondu les choses, mais un sénateur en a fait la demande et j'ai dit que nous nous ferions un plaisir de vous fournir cela. Nous allons fournir cette documentation au Comité permanent des pêches et des océans de la Chambre des communes.

Le président : Dans cette analyse coûts-avantages, est-il question du redéploiement ou du déménagement d'autres navires?

Mr. Da Pont: Is that in terms of potentially moving other vessels?

The Chairman: Yes.

Mr. Da Pont: No. The focus was just on the icebreakers as the issue was tied to beginning the work required at the Bedford Institute of Oceanography.

Mr. Murray: With respect to tying those issues together, it may have been in the April 12 announcement, in addition to announcing the move of the two icebreakers, the minister did announce the stationing plans for the 17 new vessels to which Mr. Da Pont has referred; in other words, by region where the various new vessels were to be stationed. That may be the connection that you are recollecting. Therefore, we announced where the 17 vessels would be and, in the context of that stationing announcement, the move of the two icebreakers; and that was all done by the minister in Newfoundland on the April 12.

The Chairman: Am I correct in assuming that the Dartmouth base would not be used by any vessels and therefore closed down once the icebreaker redeployment is done?

Mr. Da Pont: Not at all. We still have a significant number of vessels in Dartmouth. After the move, we will still have six or seven large vessels; in fact, we have about 25 vessels overall in the Maritime region. It will still be one of our biggest facilities.

The Chairman: Earlier you spoke of environmental problems with the building. That is still a problem that has to be corrected. You are not saving by redeploying the vessels.

Mr. Da Pont: There is a difference between the Dartmouth base, which we are divesting and will no longer have and the new facility to be built at the Bedford Institute of Oceanography. It would be cheaper to build a new building at BIO than to refurbish the existing facility at the Dartmouth base given its age, condition and the broader environmental issues to be addressed as part of that.

The issue in relation to the icebreakers was only to save an extra \$10 million for building additional wharf space at BIO. We still must build some wharf space there, and that work will start this year. The benefit is cost avoidance, and that was at the heart of the decision.

The Chairman: We are looking for analysis done by you prior to the public announcement on April 12. Will this documentation show the analysis that was completed prior to that date?

Mr. Da Pont: Yes.

The Chairman: Thank you. That will be very helpful to us.

M. Da Pont : Vous voulez parler de la possibilité du déménagement d'autres navires?

Le président : Oui.

M. Da Pont : Non. Nous ne nous sommes intéressés qu'aux brise-glaces, étant donné que la question était liée au démarrage des travaux requis à l'Institut océanographique de Bedford.

M. Murray : Pour ce qui est de lier ces deux choses, il se pourrait que, dans le cadre de l'annonce du 12 avril, en plus d'annoncer le déménagement des deux brise-glaces, le ministre ait annoncé le plan de placement des 17 nouveaux navires dont a fait état M. Da Pont; en d'autres termes, la distribution, par région, des divers nouveaux navires. C'est peut-être là qu'il y avait un lien pour ce qui est du déploiement. C'est ainsi que nous avons annoncé où allaient être les 17 navires et, dans le contexte de cette annonce de déploiement, le déménagement des deux brise-glaces; et tout cela a été fait par le ministre à Terre-Neuve le 12 avril.

Le président : Ai-je raison de supposer que la base de Dartmouth ne sera pas utilisée par quelque navire que ce soit et qu'elle fermera, une fois terminé le redéploiement des brise-glaces?

M. Da Pont : Pas du tout. Nous avons toujours un nombre important de navires à Dartmouth. Après le déménagement, nous aurons encore six ou sept gros navires. En fait, nous avons en tout quelque 25 navires dans la région des Maritimes. Cette base demeurera l'une de nos plus grosses installations.

Le président : Vous avez parlé tout à l'heure de préoccupations environnementales relativement à l'immeuble. Cela demeure donc un problème à régler. Vous n'y échappez pas en redéployant les navires.

M. Da Pont : Il y a une différence entre la base de Dartmouth, dont nous nous départissons et que nous n'aurons plus, et les nouvelles installations devant être construites à l'Institut océanographique de Bedford. Il sera meilleur marché de construire un nouvel immeuble à l'IOB que d'avoir à remettre en état les installations existantes à la base de Dartmouth, étant donné leur âge, leur état ainsi que les questions environnementales plus vastes à y résoudre.

La question relative aux brise-glaces avait pour seul objet d'économiser 10 millions de dollars de plus relativement à la construction d'espaces de quais supplémentaires à l'IOB. Il nous faudra toujours y construire des espaces de quais, et les travaux vont commencer cette année. L'avantage de notre choix est que cela permettra d'éviter certains coûts, et c'est cela qui a été au cœur de la décision.

Le président : Nous sommes à la recherche d'une analyse faite par vous avant l'annonce publique du 12 avril. Cette documentation montrera-t-elle l'analyse qui a été faite avant cette date?

M. Da Pont : Oui.

Le président : Merci. Cela nous sera très utile.

Senator Moore: I want to clarify something you said, Mr. Da Pont. The chairman asked about the future of the Dartmouth base. You are talking about building a new facility at the Bedford Institute of Oceanography. Is the Dartmouth base to be closed and everything to be transferred to the Bedford Institute?

Mr. Da Pont: Yes. That was the decision made 10 years ago.

Senator Moore: The Dartmouth base will be closed?

Mr. Da Pont: Yes, and divested.

Senator Moore: What will be included in the new facility at BIO? Are you building new wharfs or buildings to support the vessels?

Mr. Da Pont: We will be building an expansion to the existing wharf at BIO that will cost about \$10 million. That work will begin this year and be finished by the end of next year.

In addition, we are costing the various options for a facility. I hope to have those options by the end of this fiscal year.

Senator Moore: I believe you said, Mr. Murray, that you recommended to the minister deployment of the two icebreakers. Was that recommendation in writing?

Mr. Murray: Yes.

Senator Moore: What was the date of that?

Mr. Murray: I do not know. We can provide that. There is a limit to how much information can be given with regard to ministerial advice, but given the unique situation of this in that there was a sense that this was politically driven, which it absolutely was not, we can provide the committee with the date of that memo. It was late February or early March, but I do not remember the exact date.

Senator Moore: It is important to know that.

Mr. Da Pont: It was in the time period of late February or early March.

Senator Moore: Was a Treasury Board submission required?

Mr. Da Pont: No, this was an operational decision that did not require any authorities.

Senator Moore: A deployment such as this obviously impacts families, businesses and the municipality. Was there any consultation with the municipalities? Did they know this was happening?

Mr. Da Pont: No, there was no prior consultation with the municipalities.

Le sénateur Moore : J'aimerais tirer au clair une chose que vous avez dite, monsieur Da Pont. Le président vous a interrogé au sujet de l'avenir de la base de Dartmouth. Vous parlez de construire de nouvelles installations à l'Institut océanographique de Bedford. Est-il prévu que la base de Dartmouth soit fermée et que tout soit transféré à l'Institut de Bedford?

M. Da Pont : Oui. C'est là la décision qui a été prise il y a 10 ans.

Le sénateur Moore : La base de Dartmouth va être fermée?

M. Da Pont : Oui, et cédée.

Le sénateur Moore : Qu'est-ce qui sera inclus dans les nouvelles installations à l'IOB? Allez-vous construire de nouveaux quais ou de nouveaux édifices pour appuyer les navires?

M. Da Pont : Nous allons agrandir le quai existant à l'IOB, et il nous en coûtera environ 10 millions de dollars. Ces travaux vont débuter cette année et seront terminés d'ici la fin de l'année prochaine.

Nous sommes par ailleurs en train d'évaluer le coût de différentes options pour ce qui est des installations. J'espère avoir ces options d'ici la fin de l'exercice financier en cours.

Le sénateur Moore : Je pense que vous avez dit, monsieur Murray, avoir recommandé au ministre le déploiement des deux brise-glaces. Cette recommandation a-t-elle été faite par écrit?

M. Murray : Oui.

Le sénateur Moore : Et cela aurait été fait à quelle date?

M. Murray : Je ne sais pas. Nous pourrions vous fournir cela. Il y a une limite quant aux renseignements qui peuvent être fournis relativement aux conseils donnés au ministre, mais compte tenu de la situation tout à fait unique entourant cette question, en ce sens que d'aucuns ont l'impression qu'il y a des motifs politiques qui sous-tendent la chose, ce qui n'est absolument pas le cas, nous pourrions fournir au comité la date de cette note de service. C'était fin février ou début mars, mais je ne me souviens pas de la date exacte.

Le sénateur Moore : Il est important de connaître cela.

M. Da Pont : C'était entre fin février et début mars.

Le sénateur Moore : Cela a-t-il nécessité une présentation au Conseil du Trésor?

M. Da Pont : Non, il s'est agi d'une décision opérationnelle qui n'exigeait aucune autorisation.

Le sénateur Moore : Un déploiement comme celui-ci aura bien sûr une incidence sur les familles, les entreprises et la municipalité. Y a-t-il eu des consultations avec les municipalités? Savaient-elles ce qui se passait?

M. Da Pont : Non, il n'y a eu aucune consultation préalable avec les municipalités.

Senator Moore: How are the men and women who serve in the Coast Guard paid? Are they treated as members of the Armed Forces; are they in a union?

Mr. Da Pont: They are all unionized employees. In fact, there are nine separate unions that represent various groups within Coast Guard. One union represents the ships' crews and a different one represents the ships' officers. They are all paid as normal public servants are under the provisions of collective agreements that are renegotiated on a regular basis.

Senator Murray: Under what statute are labour relations conducted between management and members of Coast Guard?

Mr. Da Pont: It is all the normal public service legislation. We are not a separate employer as are some of the other agencies.

Senator Murray: That has not changed?

Mr. Da Pont: No, it has not.

Senator Murray: It is the Public Service Staff Relations Act and all of that.

Mr. Da Pont: Yes, the package of normal public service acts.

Senator Moore: Is the wharf expansion at the Bedford Institute of Oceanography to be an elongation of the existing wharf? You need berthing space for six or seven large vessels as well as 14 or 15 smaller ones. Does BIO not have some of its own vessels?

Mr. Da Pont: They are all Coast Guard vessels.

Senator Moore: The wharf would have to be pretty substantial, considering the size of the Dartmouth facility.

Mr. Da Pont: It is not insignificant. I do not have the dimensions, but we can provide you with the plan.

Senator Moore: That would be helpful.

Mr. Da Pont: It is a substantial investment, as I said, of around \$10 million. It is a substantial expansion of the wharf.

Senator Moore: Mr. Chairman, I am hearing about a significant expansion and we are talking about cost analysis. Did you ask that we be provided with a copy of the report demonstrating that to do this is cheaper than to refurbish the existing Dartmouth base?

The Chairman: Let us clarify to ensure that we will be getting that material.

Mr. Da Pont: Yes. I wish to emphasize a couple of things. The decision to get out of the Dartmouth base was made 10 years ago. That has not been changed, and we have not revisited in any substantive way reopening that decision, given the condition of the base and the investment requirements.

Le sénateur Moore : De quelle façon les femmes et les hommes qui servent dans la Garde côtière sont-ils rémunérés? Sont-ils traités comme étant des membres des Forces armées? Sont-ils syndiqués?

M. Da Pont : Ce sont tous des employés syndiqués. Il y a en fait neuf syndicats distincts qui représentent différents groupes au sein de la Garde côtière. Un syndicat représente les membres d'équipage de navire et un autre représente les officiers de navire. Ils sont tous rémunérés comme le sont les fonctionnaires ordinaires, conformément aux dispositions des conventions collectives qui sont renégociées de façon régulière.

Le sénateur Murray : Quelle loi régit les relations de travail entre la direction et les membres de la Garde côtière?

M. Da Pont : Toutes les lois habituelles régissant la fonction publique. Nous ne sommes pas un employeur distinct, comme le sont certains autres organismes de service spéciaux.

Le sénateur Murray : Cela n'a pas changé?

M. Da Pont : Non, cela n'a pas changé.

Le sénateur Murray : C'est donc la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique et tout le reste.

M. Da Pont : Oui, la série habituelle de lois régissant l'emploi dans la fonction publique.

Le sénateur Moore : Les travaux d'agrandissement du quai à l'Institut océanographique de Bedford vont-ils prolonger le quai existant? Il vous faut des espaces de mouillage pour six ou sept gros navires ainsi que 14 ou 15 plus petits. L'IOB ne possède-t-il pas des navires qui lui sont propres?

M. Da Pont : Ce sont tous des navires de la Garde côtière.

Le sénateur Moore : Il faudra que le quai soit assez grand, étant donné la taille des installations de Dartmouth.

M. Da Pont : Il ne sera pas insignifiant. Je n'en ai pas les dimensions, mais nous pourrions vous fournir les plans.

Le sénateur Moore : Cela serait utile.

M. Da Pont : Il s'agit d'un investissement considérable, soit environ 10 millions de dollars, comme je l'ai dit. Ce qui est envisagé est une expansion assez importante du quai.

Le sénateur Moore : Monsieur le président, j'entends parler d'une expansion assez importante et nous parlons d'une analyse de coûts. Avez-vous demandé qu'on nous fournisse copie du rapport montrant que ce qui est prévu coûtera moins cher que de remettre à neuf la base existante de Dartmouth?

Le président : Précisons bien les choses afin d'être certains d'obtenir la documentation.

M. Da Pont : Oui. Je tiens à insister sur une ou deux choses. La décision de quitter la base de Dartmouth a été prise il y a de cela 10 ans. Cela n'a pas changé, et nous n'avons pas envisagé sérieusement de revenir sur cette décision, étant donné l'état de la base et les investissements qui seraient requis.

We have focused on proceeding with a new facility, and the new facility is required with or without the movement of the icebreakers. The movement of the icebreakers determined how much we would have to spend on the wharf expansion, but not whether we needed a new facility. Those are two separate issues.

Senator Moore: I take it that in the past 10 years you have spent no money on the maintenance of the Dartmouth base.

Mr. Da Pont: To the best of my knowledge, expenditures were minimal, only to meet any occupational health and safety issues that came forward. Therefore, understandably, the facility has continued to deteriorate.

Senator Mitchell: For clarification, you are saying that it will cost \$10 million to enhance or upgrade BIO's facilities. How much will it cost to create the facilities necessary for the two icebreakers in Newfoundland? Do I simply add \$10 million to that cost to find out what it would have cost to put it at BIO?

Mr. Da Pont: We are spending \$10 million to expand the wharf at BIO. Had we kept the icebreakers there, we would have had to spend at least \$20 million. In Newfoundland, we are not spending anything for facilities. We will be able to accommodate the *Terry Fox* at the existing Coast Guard base. We have arranged for a lease at Argentia that will cost about \$30,000 to \$40,000 a year. There will be minimal expenditure there to get a power hookup, and that is about it.

We have also confirmed that, if there is need, there are other berthing facilities in St. John's Harbour that we could use to accommodate both vessels at fairly low cost, so we are not planning any building of facilities or infrastructure in St. John's. We will either use what we have at the base or readily available berthing space. By the way, we checked in Halifax, and that space is not available in the Halifax-Dartmouth area.

Senator Moore: I believe the answer was that the Dartmouth wharves need \$10 million more to refurbish than the cost of setting up in Newfoundland.

Senator Mitchell: BIO needed \$10 million more.

Senator Moore: What is the cost of establishing the base in Newfoundland? I am confused about the \$10 million. Are you saying that to refurbish Dartmouth would have cost \$30 million, but Bedford would have cost \$20 million?

Nous nous sommes concentrés sur le projet de construction de nouvelles installations, et ces nouvelles installations sont nécessaires, que les brise-glaces déménagent ou non. Le déménagement des brise-glaces a déterminé combien il allait nous falloir dépenser pour agrandir le quai, mais il n'a pas du tout été un facteur quant à la nécessité pour nous de disposer de nouvelles installations. Ce sont deux questions distinctes.

Le sénateur Moore : Si je comprends bien, vous n'avez, au cours des 10 dernières années, rien dépensé sur l'entretien de la base de Dartmouth.

M. Da Pont : À ma connaissance, les dépenses ont été minimes, se limitant à ce qu'il fallait faire pour répondre aux préoccupations en matière de santé et de sécurité au travail qui nous étaient soumises. En conséquence, ce qui se comprend, les installations ont continué de se détériorer.

Le sénateur Mitchell : Aux fins d'éclaircissement, vous dites que cela va coûter 10 millions de dollars pour augmenter ou améliorer les installations à l'IOB. Combien cela coûtera-t-il de créer les installations nécessaires pour les deux brise-glaces à Terre-Neuve? Dois-je simplement ajouter 10 millions de dollars à ce coût-là pour déterminer ce qu'il en aurait coûté pour installer cela à l'IOB?

M. Da Pont : Nous dépensons 10 millions de dollars pour agrandir le quai à l'IOB. Si nous y avions maintenu les brise-glaces, il nous aurait fallu dépenser au moins 20 millions de dollars. À Terre-Neuve, nous ne dépensons rien pour les installations. Nous allons pouvoir accueillir le *Terry Fox* à la base existante de la Garde côtière. Nous avons négocié un bail à Argentia qui nous coûtera environ 30 000 \$ à 40 000 \$ par an. Il y aura là une dépense minimale pour un raccordement électrique, et ce sera à peu près tout.

Nous avons également confirmé que, en cas de besoin, il y a d'autres installations de mouillage dans le port de St. John's que nous pourrions utiliser pour abriter les deux navires à un coût relativement faible, alors nous ne prévoyons pas construire d'installations ou d'infrastructure à St. John's. Nous utiliserons ou ce que nous avons à la base ou des espaces de mouillage facilement disponibles. Soit dit en passant, nous avons vérifié à Halifax, et de tels espaces ne sont pas disponibles dans la région de Halifax-Dartmouth.

Le sénateur Moore : Je pense que la réponse est que les quais à Dartmouth auraient exigé des travaux de remise en état qui se seraient chiffrés à 10 millions de dollars de plus que les coûts d'installation à Terre-Neuve.

Le sénateur Mitchell : L'IOB aurait exigé 10 millions de dollars de plus.

Le sénateur Moore : Quel est le coût de l'établissement de la base à Terre-Neuve? Je suis confus quant aux 10 millions de dollars. Êtes-vous en train de dire que les travaux de remise en état à Dartmouth auraient coûté 30 millions de dollars, mais que Bedford aurait coûté 20 millions de dollars?

Mr. Murray: Mr. Butler is acting as commissioner, but his day job is assistant commissioner for Newfoundland and Labrador. He was heavily involved in the analysis of Argentia and of the base in St. John's and St. John's itself.

Perhaps Mr. Da Pont could start the answer and then Mr. Butler might want to speak about the work done in Newfoundland.

Mr. Da Pont: Simply put, in St. John's, we are not planning to build any facilities or spend any money on capital infrastructure. There are some modest costs that would be involved, which I mentioned, \$30,000 to \$40,000 per vessel for berthing space that is commercially available should we need it.

Senator Moore: This is on a lease basis?

Mr. Da Pont: That is right. We would be able to accommodate the *Terry Fox* at the Coast Guard base in St. John's. For the *Louis S. St-Laurent*, the plan is to have the vessel berth at Argentia, and the cost of leasing there is \$30,000 to \$40,000 a year. We do not envision any significant infrastructure costs. We do envision a cost for the five-year transition period, which we estimate to be \$500,000 to \$700,000, to deal with the commitment to crew out of Halifax as a one-time measure to help ease the transition.

In Halifax-Dartmouth, for wharves, we have to spend \$10 million at the BIO facility. To have kept the icebreakers there, we would have had to spend \$20 million at least. Maybe that is where the confusion lies, because they are both \$10 million figures. I can appreciate that it causes confusion because the figure happens to be the same.

Senator Moore: You have a jetty in St. John's where the *Terry Fox* will be berthed, and if you need extra space there, you have a lease arrangement nearby?

Mr. Da Pont: Yes.

Senator Moore: In Argentia, where the *Louis S. St-Laurent* will be berthed, you are leasing that wharf at a cost of \$30,000 to \$40,000? Is that cost not nailed down?

John Butler, Acting Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard, Fisheries and Oceans Canada: I do not have the exact number with me, but I recollect it is \$40,000. We have a written quote from the Argentia Management Authority, as well as from the St. John's Port Authority, and that information will be made available. I believe Commissioner Da Pont has the right number.

The other point Admiral Murray was speaking to, which he wanted me to comment on, is that Coast Guard is able to support these vessels, both in Argentia and in St. John's. We have a base similar to the Dartmouth base in St. John's, where we have our technicians and our vessel-support people.

M. Murray : M. Butler est commissaire par intérim, mais son travail de jour est celui de commissaire adjoint pour Terre-Neuve-et-Labrador. Il est beaucoup intervenu dans l'analyse d'Argentia et de la base à St. John's et de St. John's même.

Peut-être que M. Da Pont pourrait donner un début de réponse, après quoi M. Butler voudrait peut-être parler du travail fait à Terre-Neuve.

M. Da Pont : Pour dire les choses simplement, à St. John's, nous ne comptons pas construire d'installations ni dépenser d'argent sur des immobilisations. Il y aura, comme je l'ai mentionné, certains coûts modestes, par exemple 30 000 \$ à 40 000 \$ par navire pour des postes à quai qui seraient disponibles sur le marché en cas de besoin.

Le sénateur Moore : Postes qui seraient loués à bail?

M. Da Pont : C'est exact. Nous serions en mesure d'accueillir le *Terry Fox* à la base de la Garde côtière à St. John's. Dans le cas du *Louis S. St-Laurent*, le plan est d'avoir un poste à quai à Argentia, et son coût de location à bail y sera de 30 000 \$ à 40 000 \$ par an. Nous n'envisageons aucun coût d'infrastructure significatif. Nous prévoyons cependant un coût pour la période de transition de cinq ans, coût qui se situera entre 500 000 \$ et 700 000 \$, compte tenu de l'engagement à baser les équipages à Halifax comme mesure ponctuelle pour faciliter la transition.

À Halifax-Dartmouth, pour ce qui est de quais, il nous faudrait dépenser 10 millions de dollars aux installations de l'IOB. Pour y garder les brise-glaces, il nous aurait fallu dépenser au moins 20 millions de dollars. C'est peut-être là que réside la confusion, car les deux chiffres sont de 10 millions de dollars. Je peux comprendre que cela puisse semer la confusion, du fait que les deux chiffres soient identiques.

Le sénateur Moore : Vous avez une jetée à St. John's où pourra être amarré le *Terry Fox*, et si vous avez besoin d'espaces supplémentaires là-bas, il y a des possibilités de location à bail à proximité?

M. Da Pont : Oui.

Le sénateur Moore : À Argentia, là où sera amarré le *Louis S. St-Laurent*, vous louez ce quai à un coût de 30 000 \$ à 40 000 \$? Ce coût n'a-t-il pas pu être fixé?

John Butler, sous-commissaire intérimaire, Garde côtière canadienne, Pêches et Océans Canada : Je n'ai pas le chiffre exact avec moi, mais je crois me souvenir que le montant est de 40 000 \$. Nous avons un prix par écrit de l'Argentia Management Authority ainsi que de l'administration portuaire de St. John's, et ces renseignements seront mis à votre disposition. Je pense que le commissaire Da Pont a le bon chiffre.

L'autre élément dont parlait l'amiral Murray, et sur lequel il voulait que je me prononce, est le fait que la Garde côtière soit en mesure d'appuyer ces navires, tant à Argentia qu'à St. John's. Nous avons une base semblable à la base de Dartmouth à St. John's, et nous y avons nos techniciens et nos spécialistes du soutien des navires.

In Argentia, there are obviously fewer Coast Guard people. There is a marine communications and traffic services centre a short distance away where we have our electronics technicians. The Argentia Management Authority has an extensive docking capacity. They also have storage buildings in case we need to store any equipment in support of that ship.

The other thing you have to remember is that these are ships quite capable of moving. If, for any reason, we need to bring a ship to St. John's for work, we can do that. We have access to wharf space where we can support the ship, either the *Louis S. St-Laurent* or the *Terry Fox*.

On the other hand, as the commissioner pointed out, if the refit of these ships is in Quebec or in Halifax, they are quite capable of picking up and going to these locations. They are quite self-contained. The wharf is just a place to secure them so that some of the shore-based work can carry on.

Senator Stratton: We have a couple of lakes in Manitoba with Coast Guard.

Mr. Butler: One of our senior captains is from Saskatchewan.

Senator Stratton: I had a next door neighbour from the Prairies who served in submarines during the Second World War. Why in the world we do it, we do not know.

I would like to get back to the real reason for you being here — at least my perception of that — which is the report of the Auditor General and how you can assure us that the actions you are taking will overcome her concerns and the time frames, if you are in the middle of a restructuring and you realize that you tried to do too much with too few. Where are we with respect to being able to complete this restructuring so we do not have to deal with the Auditor General or have you back again at committee?

Mr. Da Pont: There is certainly no doubt that the Auditor General found a number of significant management issues. For me, having been affiliated with Coast Guard for a number of years prior to coming into the job, one of the biggest issues is the aging infrastructure. That is at the heart of many of the issues that the Auditor General raised in terms of maintenance and some of our practices.

Our large-vessel fleet is not in the best of condition. Twenty-two out of the 40 vessels are over 25 years old; 18 are between 15 and 25 years old. That is not the profile we want in a fleet. It is like having an old car: It can still do the job, but it will be out of service longer and more will have to be spent on maintenance to keep it doing the job.

The fleet renewal package has been approved. The 16 new vessels, when they arrive, will make a significant improvement in that situation. In the meantime, since that will take a number of years, we have put a larger amount of money into vessel refit. A

À Argentia, il y a bien évidemment moins de gens de la Garde côtière. Il se trouve un centre de services de communications et de trafic maritime à très peu de distance de là où nous avons nos techniciens en électronique. L'Argentia Management Authority a une capacité de mise à quai énorme. Elle a également des immeubles d'entreposage au cas où il nous faille entreposer du matériel pour le soutien de ce navire.

L'autre chose dont il nous faut nous rappeler est que ce sont des navires qui sont tout à fait capables de se déplacer. Si, pour quelque raison, il nous faut faire venir un navire à St. John's pour du travail, nous pouvons le faire. Nous avons accès à des espaces de mouillage où nous pourrions assurer le soutien au navire, qu'il s'agisse du *Louis S. St-Laurent* ou du *Terry Fox*.

D'un autre côté, comme l'a souligné le commissaire, si le radoub de ces navires se fait à Québec ou à Halifax, ceux-ci sont tout à fait capables de s'y rendre. Ils sont tout à fait autonomes. Le quai est simplement un endroit où les amarrer pour pouvoir y travailler à partir de la terre ferme.

Le sénateur Stratton : Nous avons au Manitoba un ou deux lacs sous la surveillance de la Garde côtière.

M. Butler : L'un de nos capitaines avec ancienneté est originaire de la Saskatchewan.

Le sénateur Stratton : J'avais un voisin des Prairies qui avait servi dans les sous-marins pendant la Seconde Guerre mondiale. Pourquoi diable faisons-nous ce que nous faisons? Nous n'en savons rien.

J'aimerais revenir à la vraie raison pour laquelle vous êtes ici — en tout cas selon mon impression —, soit le rapport de la vérificatrice générale et les assurances que vous pourrez nous donner que les mesures que vous êtes en train de prendre vont régler ces préoccupations et les problèmes de délais, si vous êtes au beau milieu d'une restructuration et que vous vous rendez compte que vous avez essayé de faire trop de choses avec trop peu de gens. Où en sommes-nous quant à la possibilité de pouvoir boucler cette restructuration de façon à ce que nous n'ayons plus à traiter avec la vérificatrice générale ou à vous faire revenir devant le comité?

M. Da Pont : Il n'y a certainement aucun doute que la vérificatrice générale a relevé plusieurs sérieux problèmes de gestion. Pour moi, ayant été affilié à la Garde côtière pendant plusieurs années avant d'accéder à mon poste actuel, l'un des plus gros défis est l'infrastructure vieillissante. C'est ce qui est au cœur de nombre des problèmes qu'a soulevés la vérificatrice générale relativement à l'entretien et à certaines de nos pratiques.

Notre flottille de gros bateaux n'est pas dans le meilleur état qui soit. Vingt-deux des 40 navires ont plus de 25 ans et 18 ont entre 15 et 25 ans. Là n'est pas le profil que nous voulons avoir pour une flotte. C'est comme avoir une vieille voiture. Elle peut toujours rouler, mais elle passera plus de temps hors service et exigera plus de frais d'entretien pour pouvoir continuer de rouler.

Le programme de renouvellement de la flotte a été approuvé. Les 16 nouveaux navires, lorsqu'ils arriveront, amélioreront sensiblement la situation. Dans l'intervalle, étant donné que cela va demander plusieurs années, nous avons investi des sommes

few years ago, we were spending about \$28 million on vessel refit. This year and last year, we set budgets of close to \$60 million. We set the money up at the beginning of the year to allow for effective planning. We are spending more money on maintenance and refit to try to keep the vessels in better condition and to improve their dependability.

To be honest, given the age of the vessels, there may be unplanned breakdowns. Our people are doing the best job they can, working with the existing state of the vessels.

The second major issue is that the Auditor General felt there were five Coast Guards and that each region did its own thing. They kept numbers and budgets in a different way, had different criteria and definitions for how they managed even such matters as salary budgets and different definitions of what constitutes certain types of equipment. We are moving to standardize those aspects, but it will take time.

Senator Stratton: What kind of time frame are we talking about, one year, two years, five years?

Mr. Da Pont: It will take three to five years to standardize our practices across the country if we want to be realistic.

Senator Stratton: Thank you. That is important to know. The Auditor General is aware of the transition period that this will go through, and my biggest concern is that you would be very unhappy if you had to go through this again.

Mr. Murray: We worked closely with the Auditor General and her staff on their recommendation in the 2007 update report as opposed to the 23 recommendations. Treasury Board and the minister have agreed on the primary vehicle and the Auditor General agrees with the business plan, although she cannot take ownership of the document. One document will drive the equation in which we clearly articulate the priorities. If someone disagrees with the priorities, that business plan will be the living document that ensures that we move forward in addressing a number of these issues while we try to meet our operational requirements, which are fairly compelling. One of the problems in an organization such as the Coast Guard is that operational matters take priority. However, we have to stay on track strategically or we would be back in the kind of scenario to which you allude.

The Chairman: It is important for us to track the Auditor General's look and re-look into this in February of this year. You have prepared an analysis of the two reports, 2000 and 2004, but she came back with her team in 2006-07 and did another report, which will be our focus to determine how you are coming along with those points.

plus importantes dans le radoub des navires. Il y a quelques années, nous consacrons environ 28 millions de dollars au radoub. Cette année et l'an dernier, nous avons établi des budgets de près de 60 millions de dollars. Nous réservons les fonds en début d'année pour permettre une planification efficace. Nous dépensons de plus en plus d'argent sur l'entretien et le radoub pour essayer de maintenir ces navires en meilleur état et améliorer leur fiabilité.

Pour parler franchement, étant donné l'âge des navires, il se pourrait qu'il y ait des pannes imprévues. Nos gens font de leur mieux compte tenu de l'état actuel des navires.

La deuxième grosse question est que la vérificatrice générale avait l'impression qu'il y avait cinq Gardes côtières, chaque région faisait sa propre affaire. Chaque service tenait ses chiffres et ses budgets de façon différente, avait différents critères et différentes définitions quant à la façon de gérer des questions comme les budgets salariaux, ainsi que différentes définitions de ce qui constitue différents types de matériel. Nous nous efforçons de normaliser ces aspects, mais cela demandera du temps.

Le sénateur Stratton : De quel genre de délai parlons-nous? Un an, deux ans, cinq ans?

M. Da Pont : Il faudra compter trois à cinq ans pour normaliser nos pratiques à l'échelle du pays si nous voulons être réalistes.

Le sénateur Stratton : Merci. Cela est important à savoir. La vérificatrice générale est au courant de la période de transition que cela va demander, et ma plus grosse préoccupation est que vous seriez très malheureux s'il vous fallait revivre cela de nouveau.

M. Murray : Nous avons travaillé étroitement avec la vérificatrice générale et son personnel sur leur recommandation dans le rapport de mise à jour de 2007, par opposition aux 23 recommandations. Le Conseil du Trésor et le ministre se sont entendus sur le véhicule principal et la vérificatrice générale a entériné le plan d'activités, bien qu'elle ne puisse pas prendre en charge le document. Un document, dans lequel nous exposons clairement les priorités, sera le moteur de l'équation. Si quelqu'un conteste les priorités, le plan d'activités sera le document vivant qui veillera à ce que nous progressions vers le règlement d'un certain nombre de ces questions, tout en nous efforçant de faire face à nos exigences opérationnelles, qui sont plutôt impérieuses. L'un des problèmes dans un organisme comme la Garde côtière est que les aspects opérationnels l'emportent sur le reste. Il nous faut cependant maintenir le cap sur le plan stratégique, sans quoi nous nous retrouverons dans le genre de scénario que vous avez évoqué.

Le président : Il est important pour nous de suivre l'examen et le réexamen de la situation par la vérificatrice générale en février de cette année. Vous avez préparé une analyse des deux rapports, ceux de 2000 et de 2004, mais elle est revenue avec son équipe en 2006-2007 et a produit un autre rapport, qui est celui sur lequel nous nous concentrerons pour déterminer dans quelle mesure vous marquez des progrès face aux problèmes relevés.

Mr. Murray: We have agreed to do that with the House of Commons Standing Committee on Fisheries and Oceans. We would be delighted to make some kind of an arrangement with this committee. It encourages us as well to deliver. I suspect that at one point we will appear before the House of Commons Standing Committee on Public Accounts, which has been otherwise engaged. We would make the same offer to that committee. We provided them with the business plan, so we would be happy to do that.

The Chairman: It would be great if you could factor us in and keep us up to date, so that when we meet with you again, we will know what progress you have made and go forward from there.

You talked earlier about requests for proposals on the fleet renewal, and I believe that you mentioned four and six vessels in your analysis. Has there been any appropriation? Can you refresh our collective memory? Are funds available or is this all in the future?

Mr. Da Pont: No, the last budget and the budget before that provided funding in the fiscal framework for the acquisition of 16 large vessels, so the funding is secure. When we access it will depend on how the procurement process proceeds. The money has been provided and is secured in the fiscal framework.

The Chairman: This committee is accustomed to determining money being made available through the Main Estimates and the supply bill that flows from that. The last two budgets have included funds for fleet renewal. Have you had any appropriation of funds whereby Treasury Board has approved money flowing to DFO for the fleet renewal?

Mr. Da Pont: Yes, some funding was covered in the Estimates this year for fleet renewal. As you can appreciate, because we are in the ramp-up stage, our initial requirements are relatively small. I would expect that the decisions of this budget will be reflected in supplementary estimates later in the year.

The Chairman: When do you expect your first delivery of new vessels?

Mr. Da Pont: We are targeting to have the first of the new mid-shore patrol vessels by late 2009 and, thereafter, a new vessel every few months from that contract. We anticipate the first delivery of a new science vessel in 2011.

The Chairman: Did you say "science vessel?"

Mr. Da Pont: Yes. With apologies, I should clarify that a number of the vessels we are replacing are used primarily to support science research.

M. Murray : Nous avons convenu de faire cela avec le Comité permanent des pêches et des océans de la Chambre des communes. Cela nous ferait très plaisir de prévoir un arrangement avec le comité ici réuni. Cela nous encourage d'autre part à livrer la marchandise. Je devine que nous comparaitrons à un moment donné devant le Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes, qui a été occupé à autre chose. Nous ferions le même genre d'effort pour ce comité-là. Nous lui avons fourni le plan d'activités, alors nous serions très heureux de faire cela.

Le président : Ce serait formidable si vous pouviez nous intégrer dans le processus et nous tenir au courant, de sorte que lorsque nous vous reverrons, nous sachions quels progrès ont été réalisés afin de pouvoir poursuivre à partir de là.

Vous avez parlé tout à l'heure de demandes de propositions pour le renouvellement de la flotte, et je pense que vous avez mentionné quatre et six navires dans votre analyse. Y a-t-il eu affectation de crédits? Pourriez-vous rafraîchir notre mémoire collective? Des fonds sont-ils disponibles, ou bien tout cela va-t-il venir dans le futur?

M. Da Pont : Non, le dernier budget et le budget antérieur avaient prévu des fonds dans le cadre financier en vue de l'acquisition de 16 gros navires, alors les fonds sont assurés. Quant au moment où nous en disposerons, cela dépendra de la façon dont se déroulera le processus d'acquisition. L'argent a été réservé et il est prévu dans le cadre financier.

Le président : Le comité a l'habitude de déterminer les fonds devant être rendus disponibles à partir du Budget des dépenses principal et du projet de loi de crédits en découlant. Les deux derniers budgets ont inclus des fonds pour le renouvellement de la flotte. Avez-vous obtenu des crédits du fait que le Conseil du Trésor ait approuvé des fonds pour le MPO au titre du renouvellement de la flotte?

M. Da Pont : Oui, certains fonds ont été prévus dans le Budget des dépenses de cette année pour le renouvellement de la flotte. Comme vous pourrez le comprendre, du fait que nous n'en soyons qu'au stade préparatoire, nos besoins initiaux sont relativement limités. Je m'attendrais à ce que les décisions relatives à ce budget se trouvent reflétées plus tard dans l'année dans le Budget des dépenses supplémentaire.

Le président : Quand comptez-vous recevoir votre première livraison de nouveaux navires?

M. Da Pont : Nous visons prendre livraison du premier des nouveaux patrouilleurs mi-côtiers d'ici la fin de 2009 et, par la suite, d'un nouveau navire tous les quelques mois, dans le cadre de ce marché. Nous prévoyons prendre livraison du premier nouveau navire scientifique en 2011.

Le président : Avez-vous dit « navire scientifique »?

M. Da Pont : Oui. Toutes mes excuses. Il me faudrait préciser que plusieurs des navires que nous remplaçons servent principalement à appuyer la recherche scientifique.

The Chairman: Is that like the *Quest*, the ship that was tied up at Halifax for some time and did a great deal of research with the Bedford Institute of Oceanography?

Mr. Murray: The *Quest* is a DND research vessel. Three of the four science vessels will replace fisheries research vessels, which are old trawlers. These vessels will not be simply trawlers; they will have more capability. The fourth vessel will replace the *Hudson*, with which you might be familiar.

The Chairman: Yes.

Mr. Murray: That is our largest oceanographic research vessel. It is quite a significant shot in the arm to the science fleet to have three new fisheries research vessels and a replacement for the *Hudson*.

The Chairman: Are they the first six vessels that were announced? I am looking at your analysis of the Auditor General's report where you talk about six vessels and then about four security-oriented vessels?

Mr. Murray: In the first budget, there are four mid-shore patrol vessels for DFO patrol activities and two DFO research vessels. Elsewhere in the budget, there are four more mid-shore patrol vessels, which I alluded to earlier that we would co-op with the RCMP in the Great Lakes system. In the most recent budget, there are four additional mid-shore patrol vessels for DFO patrol activities and two science vessels, the third fisheries research vessel and the *Hudson* replacement. A hovercraft, which is a smaller vessel, will be for Quebec and is the seventeenth new vessel to which Mr. Da Pont referred.

The Chairman: Will it be used on the St. Lawrence River?

Mr. Murray: Yes.

The Chairman: In terms of the Special Operating Agency that you referred to, are you in a position to charge back for services you offer to other federal departments?

Mr. Da Pont: Yes.

The Chairman: I am trying to get you some money.

Mr. Da Pont: Yes, we do that at times. One of our legacies is the different charging policies for the same thing in different regions. Again, it is part of the five-Coast-Guard syndrome. As the Auditor General noted, we have to work more at developing a nationally consistent charging and costing policy, where there has been a fair bit of controversy. Our main challenge, and a difficulty for the recipients of our services, is fuel costs, which have increased significantly over the past few years. That is one of the costs that we should pass fully on to our clients. Developing a more precise costing model will help, but we do that now because it is expected.

Le président : Comme par exemple le *Quest*, le navire qui a été arrimé à Halifax pendant quelque temps et qui a fait beaucoup de travail de recherche avec l'Institut océanographique de Bedford?

M. Murray : Le *Quest* est un navire de recherche du MDN. Trois des quatre navires de recherche scientifique remplaceront des navires de recherche halieutique, qui sont de vieux chalutiers. Ces navires ne seront pas simplement des chalutiers; ils auront une plus grande capacité. Le quatrième navire remplacera le *Hudson*, que vous connaissez peut-être.

Le président : Oui.

M. Murray : Il s'agit de notre plus gros navire de recherche océanographique. C'est toute une bouffée d'oxygène pour la flotte scientifique que d'avoir trois nouveaux navires de recherche sur les ressources halieutiques et un navire de remplacement pour le *Hudson*.

Le président : S'agit-il des six premiers navires qui ont été annoncés? Je suis en train de regarder votre analyse du rapport de la vérificatrice générale où vous parlez de six navires, puis de quatre navires axés sur la sécurité.

M. Murray : Dans le premier budget, il y a quatre navires de patrouille mi-côtiers pour les activités de patrouille du MPO et deux navires de recherche du MPO. Ailleurs dans le budget, il y a quatre navires de patrouille mi-côtiers de plus, dont j'ai parlé tout à l'heure, et que nous exploiterons conjointement avec la GRC dans le réseau des Grands Lacs. Dans le plus récent budget, il y a quatre patrouilleurs mi-côtiers de plus pour les activités de patrouille du MPO et deux navires à vocation scientifique, le troisième navire de recherche halieutique et le navire de remplacement du *Hudson*. Un aéroglisseur, qui est un plus petit navire, sera destiné au Québec, et il s'agit du 17^e nouveau navire dont M. Da Pont a parlé.

Le président : Sera-t-il utilisé sur le fleuve Saint-Laurent?

M. Murray : Oui.

Le président : Du fait d'être un organisme de service spécial, comme vous l'avez expliqué, êtes-vous en mesure de facturer les services que vous offrez à d'autres ministères fédéraux?

M. Da Pont : Oui.

Le président : J'essaie de vous trouver de l'argent.

M. Da Pont : Oui, nous faisons cela à l'occasion. Un élément de notre bagage, ce sont les différentes politiques en matière de facturation, pour les mêmes choses, dans les différentes régions. Cela fait encore une fois partie du syndrome des cinq Gardes côtières. Comme l'a souligné la vérificatrice générale, il nous faut nous attacher davantage à l'élaboration d'une politique nationale uniforme en matière de facturation et de prix, car il y a eu en la matière beaucoup de controverses. Notre principal défi, et c'est une difficulté pour les bénéficiaires de nos services, réside dans les coûts du carburant, qui ont sensiblement augmenté au cours des dernières années. Il s'agit-là de l'un des coûts que nous devrions répercuter entièrement sur nos clients. La mise au point d'un modèle de calcul des coûts plus précis aiderait, mais nous y travaillons déjà, car c'est ce que l'on attend de nous.

The Chairman: You are working on a more precise costing mechanism in conjunction with Treasury Board. Is that correct?

Mr. Da Pont: We are working on it internally for the development, but we would have to consult with Treasury Board to ensure that they were satisfied with the mechanics of the model.

Mr. Murray: Earlier, Mr. Da Pont referred to re-establishing or reinvigorating the marine advisory structure with industry. In the context of your question, we have established an internal-to-government committee, which I chair, with all the departments and agencies that Coast Guard provides services to, such as the RCMP, National Defence, Natural Resources Canada and Environment Canada. The committee allows us to keep our feet to the fire to ensure that we meet internally the government-to-client needs. Our first meeting was well-received, and we will likely have such meetings a couple of times each year. That will be a great help.

The Chairman: You might want to look at the parallel in the Department of Justice Canada's legal services offered to other government departments. It is the same in that they charge out for their services to other departments. They were told that they had to do it; we went through that issue one or two years ago.

Could I refer you, Admiral Murray, to page 6 of your written submission? I wanted to clarify this in relation to the transformational plan. It ultimately produce a \$55 million, short-term operational release in 2005-06. Once you had the transformational plan, in 2005-06 you got an injection of \$55 million that was deemed important for operation, but then the next budget you needed only \$45 million. If you need \$55 million a year earlier for operations, are you not going the wrong way with \$45 million the next year?

Mr. Murray: The \$55 million is part of the \$99 million. We were between budget cycles and because of the argumentation put forward we received \$55 million for the entire department, a portion of which went to Coast Guard. When we got the \$99 million permanent increase, \$45 million of that went to Coast Guard. A portion of the \$55 million went to Coast Guard. The \$55 million actually relates to the \$99 million as opposed to the \$45 million.

The Chairman: We may want to reword this. It applies here as if there is \$55 million in one year, and \$99 million annexed to the department and Coast Guard \$45 million of which went to Coast

Le président : Vous œuvrez à l'élaboration d'un modèle de calcul des coûts plus précis conjointement avec le Conseil du Trésor, n'est-ce pas?

M. Da Pont : Nous y travaillons à l'interne sur le plan élaboration, mais il nous faudra consulter le Conseil du Trésor pour nous assurer que la mécanique du modèle lui convient.

M. Murray : M. Da Pont a parlé plus tôt de rétablir ou de revigorer la structure consultative maritime auprès de l'industrie. Dans le contexte de votre question, nous avons établi un comité interne au gouvernement, comité que je préside, réunissant des représentants de tous les ministères et organismes auxquels la Garde côtière assure des services, notamment la GRC, la Défense nationale, Ressources naturelles Canada et Environnement Canada. Le comité nous permet de rester sur la sellette de façon à veiller à ce que nous remplissions à l'interne les besoins gouvernement-client. Notre première rencontre a été bien reçue et nous tiendrons sans doute des réunions semblables une ou deux fois par an. Ce sera très utile.

Le président : Vous voudrez peut-être vous pencher sur une situation parallèle, celle des services juridiques que le ministère de la Justice du Canada offre à d'autres ministères gouvernementaux. C'est la même situation, en ce sens que le ministère facture ses services aux autres ministères. On lui a dit qu'il lui fallait le faire; nous avons examiné cette question il y a un ou deux ans.

Pourrais-je vous renvoyer, amiral Murray, à la page 6 de votre mémoire écrit? Je voulais tirer la situation au clair relativement à votre plan de transformation. Celui-ci s'est, en bout de ligne, soldé en 2005-2006 par un appui opérationnel à court terme de 55 millions de dollars. Une fois dotés de votre plan de transformation, en 2005-2006, vous avez bénéficié d'une injection de 55 millions de dollars, somme qui était jugée importante pour vos opérations, mais dans le cadre du budget suivant, vous n'avez eu besoin que de 45 millions de dollars. S'il vous a fallu 55 millions de dollars pour vos opérations l'année d'avant, n'allez-vous pas dans la mauvaise direction avec 45 millions de dollars l'année suivante?

M. Murray : Les 55 millions de dollars font partie des 99 millions de dollars. Nous étions entre cycles budgétaires, et, du fait des arguments que nous avons pu fournir, nous avons reçu 55 millions de dollars pour le ministère tout entier, dont une partie a été versée à la Garde côtière. Lorsque nous avons obtenu l'augmentation permanente de 99 millions de dollars, 45 millions de dollars, pris sur ce montant, sont allés à la Garde côtière. Une partie des 55 millions de dollars est allée à la Garde côtière. Les 55 millions de dollars sont rattachés, en fait, aux 99 millions de dollars par opposition aux 45 millions de dollars.

Le président : L'on voudra peut-être reformuler la chose. Sur la base du libellé, c'est comme s'il y avait eu 55 millions de dollars une année, puis un versement de 99 millions de dollars au

Guard. It reads as if you got \$10 million less to operate the second year than the first year, after your new transformational plan.

Mr. Murray: I would be happy to provide clarification.

The Chairman: We are trying to create a base upon which to track your progress.

I would like to review your five priorities that appear on page 13 and now reflected in your business plan, Mr. Da Pont. We discussed renewal of the fleet and strengthening your client focus. I wish to address the expanding security agenda. That is important. You talked about the Great Lakes and the RCMP, and I am also aware of some cooperation in the past with the Naval Reserve and the Coast Guard, particularly on the East Coast and in Saint John, New Brunswick. Does that continue and is it working well?

Mr. Da Pont: Yes, it is. Last year, for the first time in quite some time, we undertook a joint exercise in the Arctic with the navy, and we are having another exercise this summer. We have enhanced our joint work with the navy. The navy also has a role in supporting us in the patrols of the Northwest Atlantic Fisheries Organization, NAFO, area.

Mr. Murray: The maritime security agenda has moved forward significantly. We now have a truly joint operations centre located in naval headquarters on each coast. All the departments are represented, and Coast Guard is a key player; it functions well. It is a facility this committee might like to look at. We have now got all the information that comes out of our largely fishery-patrol-oriented surveillance flights; it is all provided in this centre. The information from our vessel traffic control all goes into the centre.

For the first time in many years, the *Sir William Alexander* sailed with the naval task group to Hurricane Katrina because the large support ships in the navy were both in refit or not available. It has a heavy lift capability and sailed as part of a naval task group.

On the Maritime security side — and clearly there are more players than DND and us — we are working toward having the same transparency as happens in marine search and rescue with total integration with DND in operations. That is our vision and where we are trying to get to on the maritime security side. Obviously, there are more players. We have a distance to get to where we are at on search and rescue, but that is our goal.

ministère et à la Garde côtière, dont 45 millions de dollars pour la Garde côtière. À la lecture de ce qui est écrit, on a l'impression que vous avez obtenu 10 millions de dollars de moins pour vos opérations la deuxième année par rapport à la première, après l'instauration de votre nouveau plan de transformation.

M. Murray : Je me ferai un plaisir de vous fournir des éclaircissements.

Le président : Nous essayons de créer une base à partir de laquelle suivre vos progrès.

J'aimerais revoir vos cinq priorités qui figurent à la page 13 et qui se trouvent maintenant reflétées dans votre plan d'activités, monsieur Da Pont. Nous avons discuté du renouvellement de la flotte et du renforcement de votre orientation axée sur vos clients. J'aimerais parler du programme de sécurité grandissant. Cela est important. Vous avez parlé des Grands Lacs et de la GRC, et je sais qu'il y a également eu dans le passé des collaborations entre la réserve navale et la Garde côtière, surtout le long de la côte est et à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick. Ce travail de collaboration se poursuit-il et fonctionne-t-il bien?

M. Da Pont : Oui. L'an dernier, pour la première fois depuis quelque temps, nous avons entrepris un exercice conjoint dans l'Arctique avec la marine, et nous allons en tenir un autre cet été. Nous avons renforcé notre travail conjoint avec la marine. La marine a elle aussi un rôle à jouer en nous appuyant dans le cadre de nos patrouilles dans la zone relevant de l'OPANO, l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest.

M. Murray : Le programme de sécurité maritime a sensiblement progressé. Nous avons aujourd'hui un véritable centre d'opérations interarmées situé au quartier général de la marine de chaque côte. Tous les services sont représentés, et la Garde côtière est un intervenant clé; cela fonctionne bien. Il s'agit d'un centre que le comité voudra peut-être examiner. Nous obtenons maintenant tous les renseignements en provenance de nos vols de surveillance et de patrouille, qui sont principalement axés sur les pêches; tout cela est versé au centre. Les informations en provenance de notre contrôle du trafic des navires sont elles aussi livrées au centre.

Pour la première fois depuis de nombreuses années, le *Sir William Alexander* a navigué dans le cadre du groupe opérationnel naval pour secourir les victimes de l'ouragan Katrina, car les gros bâtiments de soutien de la marine étaient au radoub ou non disponibles. Le *Sir William Alexander* a une capacité de transport de charges lourdes et a donc fait partie du groupe opérationnel naval.

En ce qui concerne le volet sécurité maritime — et il y a clairement davantage de partenaires que simplement le MDN et nous —, nous visons établir la même transparence que celle qui s'applique au travail de recherche et de sauvetage maritime, avec une intégration opérationnelle totale avec le MDN. C'est là notre vision et ce que nous nous efforçons d'établir sur le plan de la sécurité maritime. Il y a, bien sûr, d'autres intervenants. Nous avons encore du chemin à faire pour en arriver à la situation que nous connaissons relativement à la recherche et au sauvetage, mais c'est là notre objectif.

Mr. Da Pont: The Coast Guard's role is in support of maritime security. We do not have a direct mandate, but we work very closely with DND, the Canada Border Services Agency and the RCMP in a support role.

The Chairman: Unlike the United States in that regard.

Mr. Da Pont: Yes, they have a different mandate in this area.

The Chairman: Are you doing anything in the Great Lakes with the RCMP now or will that happen after you get these new ships?

Mr. Da Pont: Yes, we have a program that has been underway for a year and a half. We have been using other vessels. We have done an initial evaluation of the program with the RCMP. The first year of the program was focused on monitoring, surveillance and outreach. That remains the core of the program. The RCMP is looking at how to expand the operation. We are reviewing the type of training needed to support the program effectively. The idea would be that the program would be fully up and running when the new vessels come, so there is a ramp-up in the development of the program, but we are on the water now.

The Chairman: Do you have personnel on the water in the Great Lakes now?

Mr. Da Pont: Yes, we have a significant Coast Guard presence on the Great Lakes.

The Chairman: Is this with the RCMP?

Mr. Da Pont: Yes, we have three vessels on the Great Lakes and one on the St. Lawrence River.

Senator Moore: I want to clarify the short-term operational relief in the 2005-06 budget. The department got an extra \$55 million, and a portion of that went to Coast Guard. How much of that \$55 million went to Coast Guard?

Mr. Da Pont: I do not remember the exact figure. We will have to provide that to the committee later.

Mr. Murray: It was a significant portion. I will send you information clarifying the \$55 million and \$99 million, and it will include the amount that went to the Coast Guard. My recollection is that it was in the region of \$30 million, but I will confirm that.

Senator Moore: In the next fiscal year, 2006-07, you got an extra \$99 million, and \$45 million of that went to Coast Guard.

Mr. Murray: Yes.

Senator Moore: On page 16 of your submission, you identified one of the primary users of your service. Who is that? Was that another government agency?

M. Da Pont : Le rôle de la Garde côtière vient appuyer la sécurité maritime. Nous n'avons pas un mandat direct, mais nous travaillons très étroitement avec le MDN, l'Agence des services frontaliers du Canada et la GRC, dans le cadre d'un rôle d'appui.

Le président : Contrairement à la situation qui existe sur ce plan aux États-Unis.

M. Da Pont : Oui, la Garde côtière américaine a un rôle différent dans ce domaine.

Le président : Travaillez-vous présentement dans les Grands Lacs avec la GRC, ou bien cela viendra-t-il une fois que vous aurez ces nouveaux navires?

M. Da Pont : Oui, nous avons un programme qui est en cours depuis un an et demi. Nous avons utilisé d'autres navires. Nous avons fait une évaluation initiale du programme avec la GRC. La première année du programme a été axée sur le contrôle, la surveillance et l'extension. Cela demeure le noyau du programme. La GRC cherche à déterminer de quelle façon élargir l'opération. Nous sommes en train de revoir le genre de formation qui est requise pour appuyer le programme de façon efficace. L'idée est que le programme soit en place et fonctionnel lors de l'arrivée des nouveaux navires, alors il y a une accélération dans l'élaboration du programme, mais nous sommes déjà sur l'eau.

Le président : Avez-vous du personnel sur l'eau dans les Grands Lacs à l'heure actuelle?

M. Da Pont : Oui, nous avons une importante présence de la Garde côtière dans les Grands Lacs.

Le président : Et cela se fait-il avec la GRC?

M. Da Pont : Oui, nous avons trois navires sur les Grands Lacs et un sur le fleuve Saint-Laurent.

Le sénateur Moore : J'aimerais tirer au clair l'appui opérationnel à court terme dans le budget de 2005-2006. Le ministère a obtenu 55 millions de dollars de plus, dont une partie a été versée à la Garde côtière. Quelle part de ces 55 millions de dollars est allée à la Garde côtière?

M. Da Pont : Je ne me souviens pas du chiffre exact. Il nous faudra fournir cela au comité plus tard.

M. Murray : C'était une part importante. Je vous enverrai des renseignements tirant au clair la situation en ce qui concerne les 55 millions de dollars et les 99 millions de dollars, et j'y inclurai le montant qui a été versé à la Garde côtière. D'après mon souvenir, cela devait se chiffrer à environ 30 millions de dollars, mais je vous confirmerai cela.

Le sénateur Moore : Dans l'exercice financier suivant, soit 2006-2007, vous avez obtenu 99 millions de dollars supplémentaires, dont 45 millions de dollars ont été versés à la Garde côtière.

M. Murray : Oui.

Le sénateur Moore : À la page 17 de la version française de votre mémoire, vous évoquez un des principaux utilisateurs de vos services. De qui s'agit-il? Est-ce un autre organisme gouvernemental?

Mr. Da Pont: It is the commercial shipping industry, one of our main clients. We charge the marine service fees where they partially offset some of the services we provide.

The Chairman: Admiral Murray, Commissioner Da Pont and Mr. Butler, thank you very much for being here, answering our questions and giving us the undertakings. We look forward to reviewing that material. We wish you well on the not insignificant challenge you have ahead of you.

Mr. Murray: Thank you very much, Mr. Chairman. We enjoyed the session.

The committee adjourned.

M. Da Pont : Il s'agit de la navigation commerciale, qui est l'un de nos principaux clients. Nous facturons les droits des services maritimes, ce qui compense, en partie, le coût de certains des services que nous offrons.

Le président : Amiral Murray, commissaire Da Pont et monsieur Butler, merci beaucoup d'avoir été des nôtres, d'avoir répondu à nos questions et de nous avoir promis un suivi. Nous envisageons avec plaisir de passer en revue cette documentation. Nous vous souhaitons bonne chance face aux défis non négligeables que vous allez devoir surmonter.

M. Murray : Merci beaucoup, monsieur le président. Nous avons beaucoup aimé cette rencontre.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:

Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESSES

Fisheries and Oceans Canada:

Larry Murray, Deputy Minister;
George Da Pont, Commissioner, Canadian Coast Guard;
John Butler, Acting Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard.

TÉMOINS

Pêches et Océans Canada :

Larry Murray, sous-ministre;
George Da Pont, commissaire de la Garde côtière canadienne;
John Butler, sous-commissaire intérimaire, Garde côtière canadienne.