



Second Session  
Fortieth Parliament, 2009

Deuxième session de la  
quarantième législature, 2009

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

---

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

**Fisheries and Oceans**

**Pêches et des océans**

*Chair:*

The Honourable BILL ROMPKEY, P.C.

*Président :*

L'honorable BILL ROMPKEY, C.P.

---

Tuesday, May 12, 2009

---

Le mardi 12 mai 2009

---

**Issue No. 6**

---

**Fascicule n° 6**

**Fifth meeting on:**

The study on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans

**Cinquième réunion concernant :**

L'étude sur les questions relatives au cadre stratégique actuel et en évolution, du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada

---

WITNESSES:  
(See back cover)

---

TÉMOINS :  
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
FISHERIES AND OCEANS

The Honourable Bill Rompkey, P.C., *Chair*

The Honourable Ethel M. Cochrane, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

|             |                  |
|-------------|------------------|
| Adams       | * LeBreton, P.C. |
| Cook        | (or Comeau)      |
| * Cowan     | MacDonald        |
| (or Tardif) | Manning          |
| Hubley      | Raine            |
| Johnson     | Robichaud, P.C.  |

\*Ex officio members

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
PÊCHES ET DES OCÉANS

*Président* : L'honorable Bill Rompkey, C.P.

*Vice-présidente* : L'honorable Ethel M. Cochrane

et

Les honorables sénateurs :

|             |                  |
|-------------|------------------|
| Adams       | * LeBreton, C.P. |
| Cook        | (ou Comeau)      |
| * Cowan     | MacDonald        |
| (ou Tardif) | Manning          |
| Hubley      | Raine            |
| Johnson     | Robichaud, C.P.  |
|             | Watt             |

\* Membres d'office

(Quorum 4)

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Tuesday, May 12, 2009  
(9)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:33 p.m., in room 257, East Block, the Chair, the Honourable Bill Rompkey, P.C., presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Cochrane, Cook, Hubley, MacDonald, Manning, Raine, Robichaud, P.C., and Rompkey, P.C. (9).

*In attendance:* Claude Emery, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, March 12, 2009, the committee continued to examine the issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

**WITNESSES:***Fisheries and Oceans Canada:*

George Da Pont, Commissioner of the Canadian Coast Guard;

Wade Spurrell, Assistant Commissioner of the Canadian Coast Guard, Central and Arctic Region;

Mimi Breton, Assistant Deputy Minister, Oceans and Habitat Sector;

Sylvain Paradis, Director General, Ecosystem Science Directorate;

Burt Hunt, Regional Director, Fisheries and Aquaculture Management, Central and Arctic Region.

Mr. Da Pont made a statement and, together with Mr. Spurrell, Ms. Breton, Mr. Paradis and Mr. Hunt, answered questions.

At 7:46 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

**ATTEST:****PROCÈS-VERBAL**

OTTAWA, le mardi 12 mai 2009  
(9)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 17 h 33, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Bill Rompkey, C.P. (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Adams, Cochrane, Cook, Hubley, MacDonald, Manning, Raine, Robichaud, C.P. et Rompkey, C.P. (9).

*Également présent :* Claude Emery, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 12 mars 2009, le comité poursuit son examen des questions relatives au cadre stratégique actuel en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

**TÉMOINS :***Pêches et Océans Canada :*

George Da Pont, commissaire de la Garde côtière canadienne;

Wade Spurrell, commissaire adjoint de la Garde côtière canadienne, région du Centre et de l'Arctique;

Mimi Breton, sous-ministre adjointe, Secteur des océans et de l'habitat;

Sylvain Paradis, directeur général, Direction des sciences et des écosystèmes;

Burt Hunt, directeur régional, Gestion des pêches et de l'aquaculture, région du Centre et de l'Arctique.

M. Da Pont fait une déclaration puis, aidé de M. Spurrell, Mme Breton, M. Paradis et M. Hunt, répond aux questions.

À 19 h 46, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ :**

*La greffière du comité,*

Danielle Labonté

*Clerk of the Committee*

**EVIDENCE**

OTTAWA, Tuesday, May 12, 2009

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:33 p.m. to study issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans.

**Senator Bill Rompkey** (*Chair*) in the chair.

[*English*]

**The Chair:** We are being broadcast tonight. I want to introduce myself. I am Bill Rompkey from Newfoundland and Labrador, Chair of the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans. We have other members around the table. We have Senator Robichaud from New Brunswick; Senator Hubley from Prince Edward Island; Senator Adams, the dean of the Senate, who, unfortunately, will be no longer with us soon — he has made his final last and great contribution; Senator Cook from Newfoundland and Labrador; Senator Manning from the same province — my goodness, there are so many of us — and Senator Cochrane. However, there is quality from B.C., too. We have with us Senator Nancy Greene Raine from B.C.

We welcome our guests tonight from the Coast Guard. I will ask Commissioner Da Pont to introduce the people appearing with him.

We will want to ask questions on a number of topics. We have just produced a report that has been distributed and makes a number of recommendations for the Coast Guard and for the Arctic. We hope to get some response to some of those recommendations tonight.

We are planning a trip to the Western Arctic; we visited the Eastern Arctic last spring. We have a budget for that trip that I believe will be approved tomorrow, but we have not planned where we will go. If members of the Coast Guard could tell us where to go, in the best sense of the phrase, that would be great.

One of the things we had intended to do was to go to sea on a Coast Guard vessel, which we have not done. I do not know if there would be an opportunity to do that, but I throw that on the table for consideration. If there was an opportunity to do a small part of the Western Arctic, or even a one-day cruise and we could fit that in, it might be very useful for us to experience a period of time on a Coast Guard vessel.

We will want to ask questions on those issues. As I said, we have not gone to the Western Arctic, but we are planning on doing so. Whether we will make it this spring or next fall remains to be seen. We will end up in British Columbia. Thereafter, we are hoping to pursue the fisheries questions in British Columbia under a separate order of reference.

I now ask Commissioner Da Pont to make some opening comments, and then we will go to questions.

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le mardi 12 mai 2009

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui à 17 h 33 pour étudier des questions relatives au nouveau cadre stratégique en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada.

**Le sénateur Bill Rompkey** (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**Le président :** Notre séance de ce soir est télévisée. Je me présente : je m'appelle Bill Rompkey, de Terre-Neuve-et-Labrador, et je suis président du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans. Sont avec nous ce soir le sénateur Robichaud, du Nouveau-Brunswick; le sénateur Hubley, de l'Île-du-Prince-Édouard; le sénateur Adams, le doyen du Sénat qui, malheureusement, nous quittera bientôt — il nous a fait profiter de sa précieuse collaboration pour une dernière fois; le sénateur Cook, de Terre-Neuve-et-Labrador; le sénateur Manning, de la même province — mon Dieu, nous sommes nombreux —, et le sénateur Cochrane. Toutefois, nous avons aussi un membre des plus qualifiés venant de la Colombie-Britannique, le sénateur Nancy Greene Raine.

Nous souhaitons la bienvenue à nos invités de la Garde côtière. Je demanderai au commissaire, M. Da Pont, de nous présenter les personnes qui comparassent avec lui.

Nous poserons des questions sur un certain nombre de sujets. Nous venons de présenter un rapport qui a été distribué dans lequel nous avons formulé un certain nombre de recommandations concernant la Garde côtière et l'Arctique. Nous espérons obtenir des réactions à certaines de nos recommandations ce soir.

Nous projetons de visiter l'Arctique de l'Ouest; nous nous sommes rendus dans l'Arctique de l'Est le printemps dernier. Nous disposons d'un budget à cette fin qui devrait, je crois, être approuvé demain; toutefois, nous n'avons pas encore décidé des endroits où nous irons. Si les membres de la Garde côtière pouvaient nous proposer des endroits où nous rendre, nous serions bien contents.

Nous entendions, entre autres choses, aller en mer pour la première fois à bord d'un navire de la Garde côtière. Je ne sais pas si la chose est possible, mais je lance l'idée. Parcourir une petite partie de l'Arctique, ou même y circuler une journée complète, serait une expérience très utile pour nous.

Nous vous poserons des questions à ce sujet. Comme je l'ai dit, nous ne nous sommes pas encore rendus dans l'Arctique de l'Ouest, mais nous entendons le faire. Reste à déterminer si nous irons ce printemps ou l'automne prochain. Nous aboutirons en Colombie-Britannique. Nous espérons y traiter des questions de pêche, dans le cadre d'un autre ordre de renvoi.

Je donne maintenant la parole au commissaire Da Pont; nous passerons ensuite aux questions.

**George Da Pont, Commissioner of the Canadian Coast Guard, Fisheries and Oceans Canada:** Mr. Chair, it is a pleasure to be back with you tonight. I would like to start by introducing my colleagues from the Coast Guard. On my immediate left is Wade Spurrell, Assistant Commissioner, Central and Arctic Region; beside him — and I know he is someone that a number of the committee members already know well — is Burt Hunt, Regional Director, Fisheries and Aquaculture Management, Central and Arctic Region.

[*Translation*]

To my left, Mimi Breton, Assistant Deputy Minister, Oceans and Habitat Sector, and Sylvain Paradis, Director General, Ecosystem Science.

[*English*]

Two of us are from the Coast Guard and three of us are from other parts of the Department of Fisheries and Oceans, and we would be happy to deal with any questions that you may have.

In preparing for today, I was told that you were also interested in how the Coast Guard is doing in relation to recommendations made by the Auditor General. If you are, I prepared a brief opening statement, which I would be happy to go through, with your indulgence.

**The Chair:** I neglected to mention that. We did meet with the Auditor General, and as a result of that meeting we did have some questions. We would like to add some questions from the Auditor General as well.

**Mr. Da Pont:** I will proceed, then, with a few opening remarks that touch mostly on how we are doing in relation to the Auditor General's comments.

I know that all the members of this committee are already familiar with the concerns that had been raised by the Auditor General in 2007. In fact, she appeared before this committee not that long ago. I do not think there is any need for me to summarize for you the points that she raised. However, I wanted to underscore, as I am sure and hope you are aware, that the Coast Guard accepted fully all of her findings and recommendations.

In response to the recommendations, our then-minister at the time, the Honourable Loyola Hearn, instructed us to develop a realistic plan for responding to the Auditor General's recommendations and to assign clear responsibility and timelines for the follow-up actions. He also asked that we provide regular progress reports.

The Coast Guard has done this through the development of an integrated and comprehensive business plan that establishes our priorities. It does set, I hope, clear accountabilities and time frames, and it allocates the resources required to ensure that the commitments are implemented. These were all key issues that had been raised by the Auditor General. The business plan does so for all of the Auditor General's issues and also for the full range of Coast Guard programs and services.

**George Da Pont, commissaire de la Garde côtière canadienne, Pêches et Océans Canada :** Monsieur le président, c'est pour moi un plaisir d'être de nouveau devant vous ce soir. J'aimerais d'abord présenter mes collègues de la Garde côtière. À ma gauche, se trouve Wade Spurrell, commissaire adjoint, région du Centre et de l'Arctique; à pris place à côté de lui — une personne que certains membres du comité connaissent bien déjà — Burt Hunt, directeur régional, Gestion des pêches et de l'aquaculture, région du Centre et de l'Arctique.

[*Français*]

À ma gauche, Mimi Breton, sous-ministre adjointe, Secteur des océans et de l'habitat, et Sylvain Paradis, directeur général des sciences des écosystèmes.

[*Traduction*]

Deux d'entre nous sont de la Garde côtière et les trois autres sont affectés à d'autres secteurs du ministère des Pêches et des Océans; c'est avec plaisir que nous répondrons à vos questions.

En préparation pour aujourd'hui, on m'a dit que vous étiez intéressés à connaître la suite donnée par la Garde côtière aux recommandations de la vérificatrice générale. J'ai donc préparé un court exposé d'introduction que j'aimerais bien vous présenter, si vous me le permettez.

**Le président :** J'ai oublié de le mentionner, mais nous avons eu une rencontre avec la vérificatrice générale qui a donné lieu à certaines questions pour lesquelles nous aimerions avoir des réponses. Nous voudrions également ajouter quelques questions provenant de la vérificatrice générale même.

**M. Da Pont :** Je vais donc parler d'abord de la suite donnée aux observations de la vérificatrice générale.

Tous les membres du comité sont déjà au fait des préoccupations formulées par la vérificatrice générale en 2007. En fait, elle a comparu récemment devant votre comité. Il ne sert à rien que je résume les points qu'elle a soulevés. Toutefois, vous savez sans doute, du moins je l'espère, que la Garde côtière a accepté tous ses constats et toutes ses recommandations.

À la suite du rapport, notre ministre d'alors, l'honorable Loyola Hearn, nous a ordonné d'élaborer un plan réaliste pour donner suite aux recommandations de la vérificatrice générale, de désigner clairement les personnes chargées des mesures de suivi et d'établir un calendrier. Il a également demandé que nous lui fournissions régulièrement des rapports de situation.

La Garde côtière a donc élaboré un plan d'activités complet faisant état de ses priorités. Le plan donne clairement, je l'espère, les responsabilités dont il faut s'acquitter et les échéances à respecter; il prévoit en outre les ressources requises pour le respect des engagements. Il s'attaque à tous les points importants soulevés par la vérificatrice générale et il traite de tous les programmes et services de la Garde côtière.

We have also regularly been preparing two annual progress reports on how we are doing in relation to our business plan: one at the mid-year point and one at the year-end point. The business plan and progress reports are provided to various parliamentary committees, including this one, and are posted on the Coast Guard website; they are publicly available.

In the next few weeks, this committee should be receiving the year-end progress report for last year's business plan, along with our updated business plan for 2009-10.

*[Translation]*

In addition, last spring, the Coast Guard provided the committee with its public accounts and a detailed status report about our progress on the Auditor General's recommendations. That report was also provided to you. Another status report, describing our subsequent progress, will be produced before the summer and provided to the committee as well.

We will continue to produce reports of that kind until we have implemented all of the Auditor General's recommendations.

When I have appeared before various parliamentary committees to discuss the Auditor General's observations, I have indicated that we need probably three or four years to correct all the problems she identified. I feel that we have made good progress, but we need another year or two to finish the job.

Here are some examples of our main tasks. We have taken steps to make sure that our service levels are well understood and uniformly applied throughout the Coast Guard. That exercise was conducted in close consultation with our clients. Later this year, it will include the publication of a document describing our current levels and standards of service.

We have put considerable effort into developing common management and administration practices and a standardized organizational structure. The work is progressing well, but we will need more time to finish it.

*[English]*

We have reviewed our vessel maintenance practices and have begun to make changes to establish clearer accountabilities, to improve our overall management and to ensure that our staff have the tools to do the job. We will also increase the number of people devoted to this activity, as insufficient resources were part of the problem. Again, it will take us another couple of years to complete the work and have all the new people in place.

Finally, I believe we have made better progress on fleet renewal. In the past few budgets the government has invested \$1.4 billion to acquire up to 17 new large vessels, 12 of which will replace existing vessels that will have to be taken out of service and 5 of which will be additions to the fleet.

Nous préparons chaque année deux rapports de situation sur l'évolution de notre plan d'activités : un rapport à la moitié de l'exercice et un autre à la fin. Le plan d'activités et les rapports de situation sont fournis aux comités parlementaires, dont le vôtre, et ils sont affichés sur le site Web de la Garde côtière; ils sont donc publics.

Votre comité devrait recevoir au cours des prochaines semaines notre rapport de fin d'exercice pour le plan d'activités de l'an dernier ainsi que notre plan d'activités pour 2009-2010.

*[Français]*

De plus, au printemps dernier, la Garde côtière a remis des comptes publics au comité, un rapport de situation détaillé sur nos progrès relatifs aux recommandations de la vérificatrice générale. Ce rapport vous a également été remis. Un autre rapport de situation pour rendre compte de nos avancés depuis, sera produit avant l'été et également remis à ce comité.

Nous continuerons de produire de tels rapports jusqu'à ce que nous ayons donné suite à toutes les recommandations de la vérificatrice générale.

Lorsque je me suis présenté devant divers comités parlementaires pour discuter des constats de la vérificatrice générale, j'ai indiqué qu'il nous faudrait trois à quatre ans pour régler l'ensemble des problèmes soulevés. Je considère que nous avons fait de bons progrès, mais il nous faudra encore une autre année ou deux pour achever le travail.

Voici quelques exemples de nos principales initiatives. Nous avons pris des mesures pour nous assurer que nos niveaux de service sont bien compris et appliqués uniformément à l'échelle de la Garde côtière. Cet exercice a été réalisé en étroite consultation avec nos clients et entraînera la publication, plus tard cette année, d'un document décrivant nos niveaux et normes de service actualisé.

Nous avons consacré des efforts au développement de pratiques communes de la gestion et de l'administration et d'une structure organisationnelle normalisée. Le travail progresse bien, mais il faudra plus de temps pour tout achever.

*[Traduction]*

Nous avons passé en revue nos pratiques d'entretien des navires et nous avons commencé à apporter des changements de façon à établir clairement les responsabilités, à améliorer notre gestion dans son ensemble et à fournir à nos employés les outils dont ils ont besoin pour faire leur travail. Nous augmenterons aussi le nombre d'employés affectés à cette activité, étant donné que le problème tenait en partie à l'insuffisance des ressources. Là encore, il nous faudra deux ou trois ans pour apporter les changements et avoir tous les gens requis en place.

Enfin, je crois que nous avons fait des progrès dans le renouvellement de la flotte. Au cours des dernières années, le gouvernement a investi 1,4 milliard de dollars pour l'achat de 17 gros navires; 12 de ces navires remplaceront des navires existants qui seront mis au rancart et cinq (5) s'ajouteront à la flotte actuelle.

All of these procurement processes are underway, albeit still at fairly early stages. Frankly, while progress is certainly a bit slower than I would like, and I do find the process complicated, this is the most significant investment in fleet renewal in over 20 years.

Of special interest to this committee is that one of the new vessels will be a polar icebreaker that will replace the CCGS *Louis S. St-Laurent*. In addition, as part of the government's recent Economic Action Plan, the Coast Guard received \$175 million for some much-needed small boats and to conduct vessel life extensions and additional repairs on our larger vessels. These investments will make a big difference. They will add a number of years to the life of these vessels and will be a good bridge until we are able to replace them.

Mr. Chairman, that briefly touches on how we have approached dealing with the recommendations of the Auditor General in a systematic fashion. I have touched on three or four of the main points that the Auditor General made. We would be happy to respond to any questions.

You indicated in your opening remarks that you would be interested in visiting a Coast Guard vessel while the committee is in the Western Arctic. Subject to operational requirements, we would be very happy to try to accommodate that request. Timing may be an issue. I was told that you may be there in the third week of June.

**The Chair:** I do not think we can be certain of when we will be travelling. There is a question of the budget, which should be resolved tomorrow. There is also a question of the sitting of the Senate. I do not think we can say with any certainty that we will be going in June. It will probably more likely be in early September.

**Mr. Da Pont:** That would make arrangements easier. It is unlikely that we would have icebreakers in the Western Arctic in the third week of June. September, or even July or August, would be much more feasible. We would be happy to work with the committee around those possibilities, as you see fit.

Unless any of my colleagues have anything to add, we would be happy to answer your questions.

**Senator MacDonald:** I have some general questions about the Coast Guard with regard to the country as a whole that I have always wanted answered.

I would like to know the number of icebreakers we have across the country, particularly on the East Coast, where their fields of operation are, where their home ports are and how home ports are determined.

In the last couple of years, there was some controversy about moving a Coast Guard ship from Dartmouth to Newfoundland. I was not upset by it. I live around Halifax Harbour, and I have

Tous ces processus d'achat sont en cours, à des stades très précoces toutefois. Sincèrement, même si les choses ne progressent pas aussi rapidement que je le voudrais — et je trouve le processus compliqué —, il s'agit de l'investissement le plus important dans la flotte en plus de 20 ans.

Fait tout particulièrement intéressant pour votre comité, l'un de ces navires sera un brise-glace polaire qui remplacera le NGCC *Louis S. St-Laurent*. De plus, dans le cadre du récent Plan d'action économique du gouvernement, la Garde côtière a reçu 175 millions de dollars pour acheter quelques petits navires dont elle a grand besoin, pour prolonger la vie utile de ses navires et pour effectuer des travaux de réparation supplémentaires sur ses gros navires. Ces investissements permettront de changer bien des choses. Ils ajouteront des années à la vie utile de ces navires et nous permettront de tenir jusqu'à ce que nous ayons les moyens de les remplacer.

Monsieur le président, voilà en bref comment nous donnons suite aux recommandations de la vérificatrice générale. J'ai abordé trois ou quatre des principaux points soulevés par la vérificatrice générale. Nous serions heureux de répondre à vos questions.

Vous avez mentionné en ouverture que vous et vos collègues seriez intéressés à visiter un navire de la Garde côtière pendant votre visite dans l'Arctique de l'Ouest. Sous réserve des exigences opérationnelles, nous serions très heureux d'accéder à votre demande. Le temps de l'année pourrait poser problème toutefois. On m'a dit que vous pourriez vous trouver là-bas au cours de la troisième semaine de juin.

**Le président :** Nous ne pouvons dire avec certitude quand nous irons. Il y a la question du budget, qui devrait être résolue demain. Il y a aussi la question du moment où le Sénat siégera. Il est impossible de dire avec certitude que nous irons en juin. Il est plus probable que nous nous rendrons là-bas au début de septembre.

**M. Da Pont :** Il serait de cette façon plus facile de prendre les dispositions requises. Il est peu probable que nous aurons des brise-glaces dans l'Arctique de l'Ouest au cours de la troisième semaine de juin. La visite serait beaucoup plus facile à organiser en septembre ou même en juillet ou en août. Nous serions heureux de collaborer avec le comité pour prendre les arrangements qui vous conviendraient.

Si aucun de mes collègues n'a quelque chose à ajouter, nous sommes prêts à répondre à vos questions.

**Le sénateur MacDonald :** Il y a un certain nombre de questions générales sur la Garde côtière concernant l'ensemble du pays que j'ai toujours voulu poser.

J'aimerais connaître le nombre de brise-glaces dont nous disposons à la grandeur du pays, et tout particulièrement sur la côte est, les zones qu'ils desservent, leurs ports d'attache et la façon dont ces ports sont choisis.

Au cours des deux ou trois dernières années, un navire de la Garde côtière a été déplacé de Dartmouth à Terre-Neuve, et cette décision a suscité une certaine controverse. Je n'étais pas contre.

never understood why icebreakers operate out of Halifax Harbour when all the ice is in the Cabot Strait and on the extreme eastern coast of the country.

What criteria are used to determine where Coast Guard ships, and icebreakers in particular, operate from?

**Mr. Da Pont:** In terms of the number of icebreakers, we have two heavy icebreakers. They are the most powerful vessels that we have. One is the *Louis S. St-Laurent* and the other is the *Terry Fox*. We have five medium icebreakers that have a significant capacity. All of those are located on the East Coast. In addition, we have the *Amundsen*, which is an icebreaker but is primarily a science vessel. It is available to do icebreaking work.

**Senator MacDonald:** Is that in addition to the five?

**Mr. Da Pont:** That is one of the five. Those are our most powerful vessels.

In addition, we have a number of light icebreakers. I do not have the exact number of them off the top of my head. I believe we have 10 or 11 of them, if memory serves me well, and all but one are on the East Coast. Obviously, almost all the icebreaking is done on the East Coast.

The medium and the heavy icebreakers operate in the Arctic, largely between June and November, depending on the vessel. They all do icebreaking work south of 60 around Newfoundland, in the Gulf of St. Lawrence and in the St. Lawrence River during the winter season.

**Senator MacDonald:** I assume they work in the Cabot Strait as well.

**Mr. Da Pont:** Yes.

As to where vessels are home ported, we try to home port vessels as close as feasible to their main theatre of operations. That is the main criteria, along with where we have the facilities that support those vessels in terms of maintenance and other work they require. Like any organization, requirements change from time to time, so we do move vessels around as operational requirements and priorities change. For example, four to six years ago we moved an additional vessel to Newfoundland because of the government's priority on NAFO patrols. Should the government at some time decide those are not required on the same scale, those vessels would be deployed elsewhere.

We do not have a set of criteria beyond trying to ensure that the vessel is home ported as close as feasible to its theatre of operation, which can change, and where we have the support facilities necessary for the vessel.

**Senator MacDonald:** You did not mention in which ports the ships are located.

**Mr. Da Pont:** I can provide you a list. We have 114 vessels, and they are not all in my memory.

J'habite près du port d'Halifax et je n'ai jamais compris pourquoi les brise-glaces partent du port de cette ville, alors que la glace se trouve dans le détroit de Cabot et sur la côte située le plus à l'est du pays.

Quels critères utilisez-vous pour choisir les ports à partir desquels les navires de la Garde côtière, et les brise-glaces tout particulièrement, mènent leurs activités?

**M. Da Pont :** Nous avons deux brise-glaces lourds, qui sont les deux navires les plus puissants de notre flotte : le *Louis S. St-Laurent* et le *Terry Fox*. Nous avons cinq brise-glaces moyens, qui disposent toutefois d'une capacité importante. Tous ces navires sont basés sur la côte est. De plus, nous avons le brise-glace *Amundsen*, qui sert essentiellement de navire scientifique. Il peut aussi être utilisé pour le déglçage.

**Le sénateur MacDonald :** S'ajoute-t-il aux cinq navires dont il est question?

**M. Da Pont :** Non, il en fait partie. Ce sont nos navires les plus puissants.

Nous avons également un certain nombre de brise-glaces légers. Je ne peux pas vous dire le nombre exact, mais je crois que nous en avons 10 ou 11, si ma mémoire est bonne, et tous, sauf un, sont basés sur la côte est. À l'évidence, à peu près tout le travail de déglçage se fait sur la côte est.

Les brise-glaces moyens et lourds sont utilisés dans l'Arctique, essentiellement entre juin et novembre, selon le navire. Ils font du déglçage au sud du 60<sup>e</sup> parallèle, autour de Terre-Neuve, dans le golfe du Saint-Laurent et dans le fleuve pendant l'hiver.

**Le sénateur MacDonald :** Je présume qu'ils sont utilisés dans le détroit de Cabot également.

**M. Da Pont :** Oui.

Pour ce qui est des ports d'attache des navires, nous essayons de les choisir le plus près possible du théâtre principal de leurs opérations. C'est le critère principal, de même que la capacité des installations de recevoir ces navires et d'y permettre les travaux d'entretien et autres nécessaires. Comme toute organisation, les besoins et les priorités changent de temps à autre et nous obligent à bouger les navires. Par exemple, il y a quatre à six ans de cela, nous avons déployé un navire de plus à Terre-Neuve parce que le gouvernement accordait la priorité aux patrouilles de l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest. Si le gouvernement décidait de ne plus faire effectuer de patrouilles à une aussi grande échelle, ces navires seraient déployés ailleurs.

Nous n'appliquons pas de critères particuliers si ce n'est que le port d'attache doit être le plus près possible du théâtre d'opérations du brise-glace, qui peut changer, et de la capacité des installations d'accueillir ce genre de navire.

**Le sénateur MacDonald :** Vous n'avez pas mentionné les ports où ces navires sont basés.

**M. Da Pont :** Je peux vous fournir la liste. Nous avons 114 navires, et je ne les ai pas tous en mémoire.

**Senator MacDonald:** Growing up in Louisbourg, I would see ships from Halifax breaking ice in the gulf and the Cabot Strait. I would suspect icebreaking is a substantially more expensive proposition today than it was 60 or 70 years ago when these icebreakers came in and kept the ferry system open. What does it cost to operate a heavy icebreaker for one day? You take a ship out of Halifax and bring it to Sydney Harbour to break ice in the Cabot Strait. I always wondered why that ship was not located at Sydney Harbour where the ice was, and how much money would be saved if the ships were not trekking back and forth between Cabot Strait and Halifax Harbour.

**Mr. Da Pont:** I have a couple of points, senator.

The heavy and the medium icebreakers actually operate all over Eastern Canada in any given season. This past winter, the *Louis S. St-Laurent* has done work on the Saguenay River. It has done work in the St. Lawrence River. It has done work on both coasts of Newfoundland. It has done work off of Îles de la Madeleine. That is the case with many of our vessels. They are not tied permanently to any particular location. They work throughout the whole area.

**Senator MacDonald:** I appreciate that, but I am sure they break more ice in Sydney Harbour than in Halifax Harbour. I am convinced of that.

Why is this infrastructure not sitting in Sydney Harbour instead of Halifax Harbour where they will not have to travel? It will not take time and money to get to where the ice is located.

**Mr. Da Pont:** As you know, senator, that was one of the considerations several years ago when I made the decision to relocate the Halifax home ports of the *Louis S. St-Laurent* and the *Terry Fox* to Newfoundland where we already had facilities that could accommodate both vessels. In Halifax, the facilities would have required significant investment to maintain.

**Senator MacDonald:** Do we have the facilities in Sydney Harbour?

**Mr. Da Pont:** We do not have facilities that could accommodate the vessels.

**Senator MacDonald:** Does it make sense for the Coast Guard, since the Coast Guard College is in Sydney Harbour, for some of the Coast Guard vessels and infrastructure to also be located in Sydney Harbour?

**Mr. Da Pont:** It would be possible to look at almost any geographical location that made sense. It certainly would make sense under certain considerations. However, to be honest, my biggest problem right now is that I have more infrastructure than I need for the number of vessels and where they operate. My priority would be to shed a bit of that infrastructure, which we are maintaining at some cost when we do not need it, and have more consolidation.

**Le sénateur MacDonald :** Ayant grandi à Louisbourg, j'ai vu des navires en provenance d'Halifax briser la glace dans le golfe et dans le détroit de Cabot. Je soupçonne que le déglacage coûte beaucoup plus cher aujourd'hui qu'il y a 60 ou 70 ans, lorsque les brise-glaces s'employaient à garder la voie libre pour les traversiers. Combien vous en coûte-t-il pour faire fonctionner un brise-glace lourd pendant une journée? Vous faites sortir un navire du port d'Halifax et vous l'amenez au port de Sydney pour briser la glace dans le détroit de Cabot. Je me suis toujours demandé pourquoi ce navire n'est pas basé au port de Sydney, où se trouve la glace, et combien on pourrait économiser si ces navires ne faisaient pas l'aller-retour entre Halifax et le détroit de Cabot.

**M. Da Pont :** J'ai deux ou trois commentaires à faire, sénateur.

Les brise-glaces lourds et moyens sont en fait déployés dans tout l'Est du Canada, en toute saison. L'hiver dernier, le *Louis S. St-Laurent* a effectué du travail sur la rivière Saguenay et sur le fleuve Saint-Laurent. Il a servi à briser la glace sur les deux côtes de Terre-Neuve et au large des Îles de la Madeleine. C'est le cas de beaucoup de nos navires. Ils ne sont pas rattachés en permanence à un endroit en particulier. Ils sont affectés partout dans le secteur.

**Le sénateur MacDonald :** Je comprends, mais je suis sûr que les navires ont plus de travail à faire dans le port de Sydney que dans celui d'Halifax. J'en suis convaincu.

Pourquoi les bâtiments ne sont-ils pas basés au port de Sydney au lieu de celui d'Halifax? Ils n'auraient pas à faire tout ce déplacement. On ne perdrait pas de temps ni d'argent pour les amener là où se trouve la glace.

**M. Da Pont :** Comme vous le savez, sénateur, c'est l'un des points que j'ai pris en considération, il y a quelques années, lorsque j'ai décidé de relocaliser le *Louis S. St-Laurent* et le *Terry Fox*, qui étaient alors à Halifax, à Terre-Neuve, où nous avons les installations requises pour accueillir les deux navires. Les installations de Halifax auraient nécessité des travaux d'entretien coûteux.

**Le sénateur MacDonald :** Avons-nous les installations qu'il faut au port de Sydney?

**M. Da Pont :** Nous ne les avons pas.

**Le sénateur MacDonald :** Étant donné que son collègue se trouve au port de Sydney, la Garde côtière ne devrait-elle pas plutôt baser certains de ses navires dans le port de Sydney et y aménager l'infrastructure requise?

**M. Da Pont :** On pourrait examiner à peu près n'importe quel endroit qui était intéressant. Sydney serait sûrement intéressant à certains égards. Toutefois, pour être honnête, le plus gros problème que j'ai actuellement tient à ce que l'infrastructure que j'ai est trop importante pour le nombre de navires dont je dispose et les endroits où ils font leur travail. En fait, ma priorité serait de me débarrasser d'une petite partie de cette infrastructure que nous entretenons inutilement et de regrouper des opérations.

Investing in a new base or new infrastructure would not, in my view, be a priority or a good investment at this point.

**Senator MacDonald:** It would not, unless you consolidate.

**Mr. Da Pont:** We have worked at trying to consolidate. As an organization, we have already done a fair bit of that in the last 10 years or so.

**Senator MacDonald:** What about smaller harbours, such as Louisbourg Harbour? It is basically an ice-free port but is really close to the icefield. You have a small Coast Guard base there. Could some of these smaller vessels be based in a more appropriate place?

**Mr. Da Pont:** Almost anyone would have a view on that. Our own preference and my preference for efficiency and cost-effectiveness would be to base the vessels and to group as many of them as we can in a consolidated site where maintenance and other facilities are available. I would not want to have to duplicate electronics workshops and other workshops over a series of different sites.

**Senator MacDonald:** Of course not.

**Mr. Da Pont:** It would not be efficient.

One of our considerations is building hubs around which the maintenance of those vessels can be done the most efficiently. I think you see many people moving in that direction as part of cost control.

Obviously, if efficient use of taxpayers' dollars was not a primary consideration, we could look at having more bases, more locations. However, there is a very significant cost to doing that, and it does not give you anything more in terms of delivering the program or the service.

**Senator Hubley:** I would like to get the timelines on the replacement for the *Louis S. St-Laurent*. The February 2008 budget announced that funding was in place to replace the *Louis S. St-Laurent* with a new polar icebreaker. What is the length of that process and where do we stand today?

**Mr. Da Pont:** Those are excellent questions and not as easy and straightforward to answer as one might think.

The length of time it takes to replace a particular vessel depends, in large part, on the size and complexity of the vessel. Replacing a vessel like the *Louis St-Laurent*, which is a very big, complex vessel — and given that there is no existing proven design to start with — will take us a significant amount of time.

We have begun the process and are looking at replacing the *Louis S. St-Laurent* in 2017. It would take about nine years from the budget announcement to the actual arrival of a new polar icebreaker, which is an awfully long time.

Investir dans une nouvelle base ou une nouvelle infrastructure ne serait pas, à mon avis, un objectif prioritaire ni un bon investissement à l'heure actuelle.

**Le sénateur MacDonald :** À moins de regrouper des opérations.

**M. Da Pont :** Nous avons essayé de regrouper des opérations. Notre organisation y est parvenue dans une assez bonne mesure au cours des dix dernières années.

**Le sénateur MacDonald :** Et les petits ports, comme celui de Louisbourg? Il n'y a pour ainsi dire aucune glace, mais le port est situé vraiment près du champ de glace. La Garde côtière y a une petite base. Certains des petits navires ne pourraient-ils pas être basés à un endroit plus approprié?

**M. Da Pont :** À peu près tout le monde aurait une opinion sur cette question. Personnellement, par souci d'efficacité et de rentabilité, je préférerais regrouper le plus de navires possible dans un port disposant des installations requises pour l'entretien et les autres services. Je ne voudrais pas avoir les mêmes ateliers d'électronique et autres ateliers dans une série de ports différents.

**Le sénateur MacDonald :** Naturellement.

**M. Da Pont :** Ce ne serait pas efficace.

Nous songeons notamment à aménager des plaques tournantes où l'entretien de ces navires pourrait être fait de la façon la plus économique possible. Beaucoup de gens adoptent ce mode de fonctionnement pour restreindre leurs coûts.

Évidemment, si l'utilisation judicieuse de l'argent des contribuables n'était pas une considération de premier ordre, nous pourrions avoir plus de bases. Toutefois, nous devrions assumer un coût important et notre capacité d'exécuter le programme et de fournir le service ne s'en trouverait pas meilleure pour autant.

**Le sénateur Hubley :** J'aimerais connaître l'échéance fixée pour le remplacement du *Louis S. St-Laurent*. Dans son budget de février 2008, le gouvernement a annoncé que le budget était disponible pour remplacer le navire par un nouveau brise-glace polaire. Quelle devrait être la durée de ce processus, et où en sommes-nous aujourd'hui?

**M. Da Pont :** Voilà d'excellentes questions auxquelles il n'est ni simple ni facile de répondre toutefois, comme vous pouvez l'imaginer.

Le temps nécessaire pour remplacer un navire dépend, en grande partie, de sa taille et de sa complexité. Or, le *Louis S. St-Laurent* est un navire très gros et complexe, et il n'existe pas de plan éprouvé à partir duquel on pourrait commencer les travaux; il faudra donc pas mal de temps pour le remplacer.

Nous avons entrepris le processus dans le but de remplacer le *Louis S. St-Laurent* en 2017. Il faudra attendre environ neuf ans entre le moment où l'annonce a été faite dans le budget et l'arrivée d'un nouveau brise-glace polaire, ce qui est affreusement long.

The first stage in that process is to spend a fair bit of time, which we have been doing for the better part of a year, to clearly define the operational requirements and what the vessel has to be capable of doing. It will not just be a straight replacement for the existing vessel.

Again, that does take a fair bit of thinking because we are looking at a vessel that will be operating from 2017 probably to around 2050 or 2060. When you are trying to define the operational requirements of the vessel, it is not just for today's situation. You are trying to build a vessel, recognizing that it is a government asset for that period of time, and trying to assess what might be needed.

In that case, we will then have to go through a design phase. Once we have defined the requirements of what we want the vessel to do, we will issue a request for proposal for someone to design that vessel and then subsequently to build it.

For smaller vessels that are less complicated, or where there is a proven design, the process would be much shorter. The process really does vary, senator, from vessel to vessel.

**Senator Hubley:** Is there any place in Canada that has the capability of building this vessel when it is designed, or will we be going outside of the country to do that?

**Mr. Da Pont:** It will definitely be built in Canada. The capability is there. In fact, the government's shipbuilding policy requires that all of our vessels are built in Canada.

**Senator Adams:** You mentioned navy ships. I remember the Prime Minister announcing that Nanisivik would be used as a deep-sea port in the Arctic. Mention was made about the ability to build vessels that would break ice up to two metres thick. Are the Coast Guard and the Department of Transport looking into that? Are we waiting for the government to make a decision? Where do we stand on that issue? We would like to have it up in Nunavut in the future.

The last time you were here, we talked about training Inuit to work with the Coast Guard or on their ships. Some Inuit are good at operating boats and getting out on the ice.

We settled the land claims. We want to protect our land, and we do not expect anybody to come up there to do it for us. We are all Canadians. I would like to see something up there in the future, with people having more control of the area up there and not having to come down south.

**Mr. Da Pont:** Senator, I know that you had raised some of these issues the last time I was here. I did check, and you will be happy to know that there are eight Inuit working with the Coast Guard now. We have tried in the last few years to have targeted recruit programs for Inuit. Perhaps we have not tried as hard as should have, but our success has been a bit modest. One reason is that at the moment almost all of our jobs in the Arctic are

La première étape du processus prendra considérablement de temps, et c'est ce que à quoi nous nous employons depuis une bonne partie de la dernière année, à savoir définir clairement les exigences opérationnelles et les opérations que le navire devra effectuer. Il ne s'agit pas de remplacer tout simplement le navire existant.

Là encore, il faut beaucoup réfléchir, parce que nous voulons avoir un navire qui sera en service de 2017 jusqu'à probablement 2050 ou 2060. Ce ne sont pas les exigences opérationnelles d'aujourd'hui que nous essayons de définir. Nous essayons de construire un navire qui sera utile au gouvernement pour toute cette période de temps et nous devons évaluer ce que seront les besoins.

Nous passerons ensuite à l'étape de la conception. Lorsque nous aurons décidé de ce que nous voulons que le navire fasse, nous lancerons une demande de propositions pour la conception du navire et une autre, pour sa construction.

Pour les petits navires qui sont moins complexes, ou pour lesquels il existe un plan éprouvé, le processus serait beaucoup plus court. Le processus varie vraiment, sénateur, d'un navire à un autre.

**Le sénateur Hubley :** Y a-t-il un endroit au Canada où ce navire pourra être construit une fois la conception effectuée, ou devons-nous le faire construire à l'extérieur du pays?

**M. Da Pont :** Il sera assurément construit au Canada. Nous avons la capacité. En fait, la politique de construction navale du gouvernement requiert que tous les navires soient construits au pays.

**Le sénateur Adams :** Vous avez mentionné les navires de la Marine. Je me souviens que le premier ministre a annoncé que le port de Nanisivik serait utilisé comme port en eau profonde dans l'Arctique. On a parlé de la capacité de construire des navires capables de briser de la glace de deux mètres d'épaisseur. La Garde côtière et le ministère des Transports examinent-ils la situation? Attendons-nous que le gouvernement prenne une décision? Quelle est notre position à ce sujet? Nous aimerions que ces opérations soient effectuées au Nunavut dans l'avenir.

La dernière fois que vous êtes venu ici, nous avons parlé de former des Inuits pour les faire travailler avec la Garde côtière ou sur ses navires. Certains Inuits sont habiles pour faire fonctionner des bateaux et pour s'extirper de la glace.

Nous avons réglé les revendications territoriales. Nous voulons protéger notre territoire et nous ne nous attendons pas à ce que quelqu'un le fasse pour nous. Nous sommes tous des Canadiens. J'aimerais que quelque chose du genre se passe un jour au Nunavut, que les gens aient plus de contrôle sur le secteur et n'aient pas à venir dans le Sud.

**M. Da Pont :** Sénateur, vous avez soulevé certaines de ces questions à mon dernier passage ici. J'ai bel et bien vérifié, et vous serez heureux d'apprendre que huit Inuits travaillent actuellement pour la Garde côtière. Au cours des dernières années, nous avons essayé de recruter des Inuits au moyen de programmes ciblés; peut-être n'avons-nous pas essayé assez fort, mais nous avons quand même obtenu un succès modeste. Le problème tient pour le

seasonal. People are only there for part of the year, and they often work the rest of the year in our operations south of 60. We have not had much success at this point in persuading too many Inuit to look at those sorts of arrangements. It is one of the limitations.

We are trying to put more effort into improving the diversity of the Coast Guard and to doing outreach to Inuit and other Aboriginal communities. I hope to put more effort into that over the next few years.

The other initiative you may be interested in is that the Canadian Coast Guard Auxiliary is in a number of Arctic communities now. We are working to expand the number of communities that have a Coast Guard Auxiliary because the interest is certainly there. That is another area we are working on to improve our presence in the community, but also to involve northerners in parts of our operation.

**Senator Adams:** You did not mention anything about Nanisivik.

**Mr. Da Pont:** The government has announced a DND project around Nanisivik. It is being run and managed by the Department of National Defence.

**The Chair:** Was that not to be transferred to the Department of Transport, though?

**Mr. Da Pont:** I am not aware of that, Mr. Chair, although I am not completely current with the project. I know they have been both been involved. I am not current with where that project stands exactly.

**Senator Adams:** I have another location, in case you want to go ahead. If you build ships that cannot break the two metres of ice in Nanisivik, you will never get out there in the wintertime. We were out there last year in June. I have a picture of the harbour.

Mr. Hunt, you are familiar with the people up in Nunavut, and I know we have discussed the Freshwater Fish Marketing Corporation in Winnipeg.

DFO did a lot of work with the Arctic char, especially in Pangnirtung and Cambridge Bay, and they are doing research. At that time, we talked with the Nunavut government about the inshore fishery and doing research on the future of the commercial fishery. We now have a new organization called the Arctic Fishery Alliance, with members from about four communities — Grise Fiord, Resolute and Arctic Bay, and Baffin Island. It is coming along quite successfully. They have the quotas this year from DFO, but they cannot buy the equipment for the ships. Every year they do some research, and DFO has a budget to do research. According to DFO, the line for the 0A fishing area crosses the mouth of Grise Fiord. You have some quotas there for turbot. It may be that you have nothing to do

moment à ce que presque tous les emplois dans l'Arctique sont saisonniers. Les gens ne restent là-bas qu'une partie de l'année et travaillent souvent le reste du temps à nos opérations au sud du 60° parallèle. Nous n'avons pas réussi jusqu'à maintenant à persuader beaucoup d'Inuits d'accepter ce genre d'arrangement. C'est un des obstacles que nous rencontrons.

Nous déployons des efforts accrus pour améliorer la représentation de tous les membres de la société dans la Garde côtière et pour entrer en communication avec les collectivités inuites et autochtones. J'espère faire davantage à cet égard au cours des prochaines années.

Vous serez peut-être également intéressés d'apprendre que la Garde côtière auxiliaire est maintenant présente dans un certain nombre de collectivités de l'Arctique. Nous essayons d'augmenter la présence de la Garde côtière auxiliaire, parce qu'il y a un intérêt certain là-bas. Voilà donc d'autres mesures que nous prenons pour accroître notre présence dans les collectivités, mais aussi pour faire participer des habitants du Nord à une partie de nos opérations.

**Le sénateur Adams :** Vous n'avez rien dit au sujet de Nanisivik.

**M. Da Pont :** Le gouvernement a annoncé la réalisation d'un projet du ministère de la Défense nationale près de Nanisivik. Le projet est dirigé et géré par le MDN.

**Le président :** Ne devait-il pas être transféré au ministère des Transports, toutefois?

**M. Da Pont :** Je n'ai pas eu vent de la chose, monsieur le président, mais je ne suis pas complètement au fait du projet. Je sais que les deux ministères y ont été mêlés, mais ne je sais pas qui s'en occupe exactement.

**Le sénateur Adams :** J'ai un autre endroit à proposer, au cas où vous voudriez aller de l'avant. Si vous construisez des navires qui ne peuvent briser de la glace épaisse de deux mètres à Nanisivik, vous n'irez jamais là-bas en hiver. Nous y étions l'an dernier, en juin. J'ai une photo du port.

Monsieur Hunt, vous connaissez les gens du Nunavut, et je sais que vous avez parlé avec les responsables de l'Office de commercialisation du poisson d'eau douce à Winnipeg.

Le ministère des Pêches et des Océans a fait beaucoup de travail concernant l'omble chevalier, tout particulièrement à Pangnirtung et à Cambridge Bay, et il réalise actuellement des travaux de recherche. Nous avons parlé avec le gouvernement du Nunavut de la pêche sur le littoral et de la possibilité de faire des travaux de recherche sur l'avenir de la pêche commerciale. Nous avons maintenant une nouvelle organisation appelée Arctic Fishery Alliance, composée de membres de quatre collectivités — le fjord Grise, Resolute, la baie de l'Arctique et l'Île de Baffin. L'organisation progresse très bien. Le MPO lui a délivré des quotas cette année, mais l'Alliance ne peut acheter l'équipement requis pour les navires. Chaque année, elle fait un peu de recherche, et le MPO dispose d'un budget pour la recherche. Selon le MPO, la

with that, but it might have some connection with your job up there in Nunavut, Mr. Hunt.

**Burt Hunt, Regional Director, Fisheries and Aquaculture Management, Central and Arctic Region, Fisheries and Oceans Canada:** Since this is my first opportunity to speak, I will say how pleased I am to be back with you folks. This is my third visit. One of those was when I was area director in Iqaluit, and we had a pleasant picnic on the shores of the Sylvia Grinnell River with some of the group. That is going back I suppose six or eight years. The second meeting was here a year ago, and I think you had supper after that meeting. Now I have come to this meeting, and not only have we had supper, but we also had birthday cake. I do not know what comes next.

With regard to your questions, Senator Adams, you are entirely correct. We have had a great deal of interest, and that interest was evident last year when I spoke to you. One of the planks in the Nunavut government's initiatives, as well as the department's initiatives, is economic development in Nunavut of one kind or another. We have seen progress and hopefully we are making progress by the day in all of our relations with the Nunavut government, with our management boards and with the hunter-trapper associations in those locations. In fact, we worked with those four HTAs, as they were referred to, to have them issue licensing arrangements to those hunter-trapper associations so they can explore for turbot. After all, this is literally on their doorstep.

You heard much about turbot on my last visit. The numbers are in thousands of tonnes of available resource. As my science friends will attest, we are continuing the quest for more resources, and the majority of that benefit would fall to Nunavut.

We think that the area Senator Adams refers to is one of the more productive areas in the North. Research there costs a small fortune. It has to be planned years ahead. We are hoping that in conjunction with those hunter-trapper associations, we will be able to generate some of the information we need to make sensible decisions. The truth is that we started out working with them at a modest harvest, which they went out and tried. We are convinced that we are not jeopardizing the resource because we have basic information about the resource. We then put everything that we have learned together with our best science and with the traditional knowledge from the community and the results of that experimental fishery and hopefully come up with additional quota and resources.

Last year was the first opportunity for that, and the results are still coming in. It was essentially a mixed result. Some communities were more active than others.

ligne de la zone de pêche 0A passe par l'embouchure du fjord Grise. Il y a quelques quotas là-bas pour le turbot. Ces faits ne vous intéressent peut-être pas, mais ils sont néanmoins en lien avec les emplois dont vous parlez au Nunavut, monsieur Hunt.

**Burt Hunt, directeur régional, Gestion des pêches et de l'aquaculture, région du Centre et de l'Arctique, Pêches et Océans Canada :** Comme c'est la première occasion que j'ai de prendre la parole, je vais d'abord vous dire que je suis très heureux d'être de retour devant vous. C'est la troisième fois que je participe à vos travaux. La première fois, j'étais directeur de secteur à Iqaluit, et j'ai eu un agréable pique-nique sur les bords de la rivière Sylvia Grinnell avec quelques membres de votre groupe. Cela remonte à six ou huit ans, je suppose. La deuxième fois, il y a un an, je crois que vous avez soupé ensemble après la réunion. Aujourd'hui, non seulement avons-nous soupé ensemble, mais nous avons également eu un gâteau d'anniversaire. Je me demande ce qui viendra après.

Pour répondre à vos questions, sénateur Adams, vous avez tout à fait raison. L'intérêt est grand, et il était évident l'année dernière lorsque je vous ai parlé. Les initiatives du gouvernement du Nunavut ainsi que celles du ministère visent entre autres le développement économique du Nunavut sous une forme ou sous une autre. Nous avons vu des progrès et nous espérons progresser tous les jours dans nos relations avec le gouvernement du Nunavut, avec nos conseils de gestion et avec les associations locales de chasseurs et de trappeurs. En fait, nous avons travaillé avec les quatre ACT, comme elles ont été appelées, pour que des licences soient accordées aux associations de chasseurs et de trappeurs afin qu'elles partent à la recherche de flétan noir. Après tout, il est question de ce qui se trouve véritablement à leur porte.

Nous avons beaucoup parlé du flétan noir au cours de ma dernière visite. La ressource disponible se chiffre en milliers de tonnes. Comme mes amis scientifiques l'attesteront, nous continuons à chercher davantage de ressources, et c'est surtout le Nunavut qui en profiterait.

Nous pensons que la région dont parle le sénateur Adams compte parmi les plus productives du Nord. Effectuer des recherches là-bas coûte une petite fortune. Il faut tout planifier des années à l'avance. Avec l'aide des associations de chasseurs et de trappeurs, nous espérons réussir à obtenir certains des renseignements dont nous avons besoin pour prendre de bonnes décisions. En vérité, nous avons commencé à travailler avec elles en faisant une petite pêche, ce qu'elles ont tenté. Nous sommes convaincus que nous ne mettons pas la ressource en péril, car nous possédons des connaissances de base à son sujet. Nous compilons ensuite tout ce que nous avons appris grâce à nos meilleures données scientifiques et aux connaissances traditionnelles de la collectivité ainsi qu'aux résultats de la pêche expérimentale pour, nous l'espérons, parvenir à générer un quota et des ressources supplémentaires.

Il a été possible de le faire pour la première fois l'année dernière, et nous continuons à recevoir les résultats. En gros, les résultats sont mitigés. Certaines collectivités étaient plus actives que d'autres.

The infrastructure costs are immense, and we do have problems — that is, “we” the fishermen, if I could speak for them — equipping ourselves to go out and tackle that resource, and that remains one of the problems.

I know that the INAC Northern Strategy is looking into funding to do some of that. Certainly, the Government of Nunavut is working on it. We had very good meetings with our co-managers, the Nunavut Wildlife Management Board, as well as the Government of Nunavik, in January and again in March. We are heading down a road. As my friend Mr. Da Pont mentioned, it takes a long time to build an icebreaker; well, it also takes a long time to build a fishery. We are not striding, but we are moving down those roads.

**The Chair:** Are you talking about breakwaters and that sort of thing?

**Mr. Hunt:** Yes, some of that. You heard since my last visit that the budget announced the Pangnirtung development. Senator Adams has referred to Pangnirtung. Of course, that has been somewhat the centre of the fishery. One of our problems is that the fish harvested offshore of Baffin Island are processed elsewhere. They frequently go to Greenland, for instance, and we are simply not able to cope with it.

**The Chair:** If we had shore facilities in Nunavut, we would be harvesting there.

**Mr. Hunt:** That was announced, in part, for Pangnirtung. That development is going ahead.

**The Chair:** Seven sites were recommended.

**Mr. Hunt:** The discussion with the Nunavut government did indeed pull up seven sites. Nunavut, of course, would have liked to have seven sites approved. I think the government carefully weighed the various options initially, and I say “initially” guardedly. Initially, the move is on with Pangnirtung as the somewhat centre of this activity, but the other locations are not off the table, if you will. Those discussions are ongoing. It will take time and money, but we have not given up on any of that.

**Senator Adams:** Maybe you are not responsible. I do not know what is happening at Pangnirtung. There used to be ice fishing on the sea, but I think nothing has happened in the last four or five years.

Maybe you do not have anything to do with it; it is up to the minister to make decisions.

The ice fishing quotas used to be 150 tonnes. When I was up there, I remember one time I went about 60 miles out onto the sea by Ski-doo. In the last three or four years, the climate has changed and that area is not frozen. There is usually fishing in the wintertime using the hooking method, and we have not been able to do that for the last three or four years now. That issue was ongoing between Nunavut and the department. My question is with respect to those quotas and the fish plant in Pangnirtung.

Les coûts d'infrastructure sont énormes, et nous avons de la difficulté — par « nous », j'entends les pêcheurs, si je peux me permettre de parler en leur nom — à nous équiper pour travailler avec la ressource, ce qui demeure une des difficultés.

Je sais que la Stratégie pour le Nord d'AINC étudie le financement nécessaire pour y arriver. Le gouvernement du Nunavut travaille certainement sur la question. Nous avons eu de très bonnes rencontres avec nos cogestionnaires, le Conseil de gestion des ressources fauniques du Nunavut ainsi que le gouvernement du Nunavik, en janvier, puis en mars. Nous avons entrepris des démarches. Mon ami M. Da Pont a mentionné qu'il faut beaucoup de temps pour bâtir un brise-glace; eh bien, il faut aussi beaucoup de temps pour établir une pêche. Nous n'avancions pas vite, mais nous avançons.

**Le président :** Parlez-vous de brise-lames et de ce genre de chose?

**M. Hunt :** Oui, en partie. Vous avez appris depuis ma dernière visite que le budget parle du développement de Pangnirtung. Le sénateur Adams a aussi mentionné Pangnirtung. Bien sûr, cet endroit s'est établi en quelque sorte comme le centre de la pêche. Une de nos difficultés est que le poisson pêché au large de l'île de Baffin est transformé ailleurs. Il va souvent au Groenland, par exemple, et nous ne pouvons simplement pas nous en occuper.

**Le président :** Si nous avions des installations côtières au Nunavut, c'est là que nous pêcherions.

**M. Hunt :** C'est ce qui a été annoncé, en partie, pour Pangnirtung. Le développement va de l'avant.

**Le président :** Sept sites ont été recommandés.

**M. Hunt :** En effet, la discussion avec le gouvernement du Nunavut a donné sept sites. Bien sûr, le Nunavut aurait aimé qu'ils soient tous approuvés. Je pense que le gouvernement a étudié soigneusement les diverses possibilités au départ, et j'emploie l'expression « au départ » avec circonspection. Au départ, on va de l'avant avec Pangnirtung puisqu'il s'agit en quelque sorte du centre de la pêche, mais les autres lieux n'ont pas été oubliés, si vous voulez. Les discussions continuent. Il faudra du temps et de l'argent, mais rien n'a été abandonné.

**Le sénateur Adams :** Peut-être que la question n'est pas de votre ressort. J'ignore ce qui se passe à Pangnirtung. Avant, on pêchait sous la glace qui recouvrait la mer, mais je pense qu'il ne s'est rien passé au cours des quatre ou cinq dernières années.

Peut-être que vous n'avez rien à voir là-dedans; c'est au ministre qu'il incombe de prendre des décisions.

Avant, les quotas de pêche sous la glace étaient de 150 tonnes. Je me rappelle une fois, quand j'étais là-bas, où j'ai parcouru environ 60 milles en motoneige sur la mer. Pendant les trois ou quatre dernières années, le climat a changé et la région n'a pas gelé. Habituellement, on y pêche avec hameçon durant l'hiver, mais il n'a pas été possible de le faire au cours des trois ou quatre dernières années. Le Nunavut et le ministère n'ont toujours pas réglé la situation. Ma question touche les quotas et l'usine de transformation du poisson de Pangnirtung.

**Mr. Hunt:** You are entirely correct; the fishery in Cumberland Sound, as the large sound in front of Pangnirtung is named, is a lucrative fishery and has been effective in its day. As you indicated, global warming has changed the ice conditions out there. While it was very convenient for the residents of Pangnirtung to fish in Cumberland Sound and provide fish to essentially feed the fish plant and keep it alive for many more months of the year, ice conditions have been such that they have not been able to fish or travel out there. Like so many things, this is one of our concerns with global warming.

There is some wish to use that allocation otherwise and go fish in Cumberland Sound in the summer season. However, there are a great number of sensitivities with the community. As you heard last year, and I will say again, we do not do that in terms of running roughshod over the community. We listen as closely as we can in order to meet the interests.

The clash is with the whale populations in Cumberland Sound. You can picture a gillnet fishery going on in Cumberland Sound with beluga whales, in particular, that are feeding the population of the town. We do not want to suffer the consequences of that, so that discussion is active and ongoing.

As to whether you see that as a viable option or not depends on which side of the fence you come down, whether you are primarily a narwhal and beluga user or a turbot user. The discussion is ongoing, shall we say, and has not been resolved.

We wish, frankly, that we could fish in a winter fishery because it does not have the same concern. As Senator Adams indicated, it is largely a longline fishery, which is a line with a number of baited hooks. Of course, you do not run into the whale problem that you could potentially in the summertime.

[Translation]

**Senator Robichaud:** Mr. Hunt, let me take this opportunity to thank you for your hospitality when we came to the area where you are responsible for fisheries management.

When we travel to the Western Arctic, what new challenges in fisheries management will we find there, if there are any?

[English]

**Mr. Hunt:** The situation is not entirely different, but it is very much different. In terms of structure, we have many of the same structures that were created under the Nunavut Land Claims Agreement in terms of management boards and institutions of public government, as they are called.

Western Nunavut has one land claim and essentially one Nunavut Wildlife Management Board. There are a number of other boards for managing different things, but in the west, it evolved many decades earlier. The original land claim in the west

**M. Hunt :** Vous avez tout à fait raison; la pêche de la baie Cumberland — c'est le nom de la grande baie qui fait face à Pangnirtung — est lucrative et avait à l'époque un bon rendement. Comme vous l'avez dit, l'état des glaces a changé là-haut en raison du réchauffement climatique. Il était très commode pour les habitants de Pangnirtung de pêcher dans la baie Cumberland et, essentiellement, de fournir le poisson nécessaire pour nourrir l'usine de transformation et la garder en vie pour une plus grande partie de l'année; or, dernièrement, l'état des glaces empêche de pêcher ou de s'y déplacer. C'est là une de nos nombreuses préoccupations causées par le réchauffement climatique.

Certains souhaiteraient utiliser le quota d'une autre façon et aller pêcher dans la baie Cumberland au cours de l'été. Toutefois, c'est une question très délicate pour la collectivité. Je répète ce que j'ai dit l'an dernier, nous n'agissons pas sans prendre en compte les intérêts de la collectivité; nous lui accordons la plus grande attention possible afin de la soutenir.

Le problème touche les populations de baleines qui habitent la baie Cumberland. Vous pouvez vous imaginer la pêche au filet maillant faite dans la baie Cumberland et visant en particulier le béluga, qui nourrit les habitants de la ville. Nous ne voulons pas subir les conséquences d'une telle situation; c'est pourquoi nous poursuivons la discussion.

La détermination de la viabilité de l'option dépend de quel côté du débat vous vous trouvez : utilisez-vous avant tout le narval et le béluga, ou le flétan noir? Disons que la discussion se poursuit et que nous n'avons toujours pas trouvé de solution.

Pour être honnête, nous aimerions pouvoir pêcher l'hiver parce que nous évitons ainsi ces préoccupations. Comme l'a dit le sénateur Adams, la pêche sous la glace est principalement faite à la palangre, la palangre étant une ligne munie d'hameçons appâtés. Évidemment, la préoccupation liée aux baleines n'entre pas en ligne de compte, comme elle pourrait le faire pendant l'été.

[Français]

**Le sénateur Robichaud :** Je profite de l'occasion, monsieur Hunt, pour vous remercier de votre hospitalité lorsque nous sommes allés sur le territoire qui est sous votre responsabilité pour la gestion des pêches. Nous avons beaucoup apprécié.

Lors du voyage que nous ferons dans l'Ouest de l'Arctique, quels seront les défis à relever vis-à-vis de la gestion des pêches dans cette zone, si nouveaux défis il y a?

[Traduction]

**M. Hunt :** La situation n'est pas entièrement différente, mais les divergences sont tout de même nombreuses. Sur le plan de la structure, une grande partie des mêmes éléments ont été mis en place en vertu de l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut, comme ce qu'on appelle les conseils de gestion et les institutions du gouvernement populaire.

Le Nunavut de l'Ouest a une revendication territoriale et, essentiellement, un Conseil de gestion des ressources fauniques du Nunavut. Un certain nombre d'autres conseils gèrent différentes choses, mais dans l'Ouest, ils ont évolué plusieurs décennies plus

was developed during the 1970s and signed in the 1980s with the Inuvialuit Final Agreement, the IFA. Under that, there is a quasi-equivalent of the Nunavut Wildlife Management Board called the Fisheries Joint Management Committee. That land claim was followed by the Gwich'in settlement, under which there is the Gwich'in Renewable Resources Board, on through to the Sahtu land claim and now the Tlicho claim, which is the Dogrib claim area on the west side of Great Slave Lake. You will recognize that some of that area is unsettled yet. We hear much in the news about the Deh Cho and their claim area. They are having their share of conflicts with the pipeline developers.

We do not have a similar issue in terms of the economic development from the commercial fishery in the east, which is one of our primary focuses in economic development; it is seen as a golden opportunity. We do not have that same opportunity in the west.

We have the Great Slave Lake fishery, which has existed for decades and goes back probably into the Depression years when people were forced out of the quasi-desert of the south and went north to fish where it was still green.

I have Metis friends who came up from Saskatchewan in the 1950s to fish on Great Slave Lake. It is a fishery that still has probably 70 fishers and families fishing on it, but it is not a char or turbot fishery; it is very much a small-boat fishery with people fishing basically whitefish, pike and pickerel, when they can find it, in canoes on the Buffalo River.

**Senator Robichaud:** Is it all marketed by the Freshwater Fish Marketing Corporation?

**Mr. Hunt:** That is yet another issue because the Freshwater Fish Marketing Corporation operates a plant in Hay River on the south shore of Great Slave Lake. In its day, it was a going concern.

In the early 1990s, I was co-chair of the Great Slave Lake Advisory Committee with a man named Johnny Nault, who was a Saskatchewan Metis. We had so many fishermen coming to us that we had to have a lottery, of sorts, for applicants. Then once we got them into the lottery, we had to apply a strict set of criteria such that if you did not grow up in a fishing family, you did not go fishing.

A year ago, I received a note from that board asking us to ease the regulations that I was in part responsible for injecting on people 15 years ago because they cannot get people to fish. Whitefish is worth a few cents a pound. The cost of everything, no surprise to anyone, has literally gone through the roof. People who could fish and make a dollar before simply cannot do so any longer, and there is no interest in doing those kinds of things. That is a product of hard work and work ethic, working from morning to night, feeding your family, and that was all okay then.

tôt. La revendication territoriale originale de l'Ouest a été formulée dans les années 1970 et signée dans les années 1980, avec la Convention définitive des Inuvialuits, ou la CDI. Celle-ci prévoit un organisme qui équivaut presque au Conseil de gestion des ressources fauniques du Nunavut, le Comité mixte de gestion de la pêche. Cette revendication territoriale a été suivie du règlement de la revendication territoriale des Gwich'in, en vertu duquel l'Office des ressources renouvelables des Gwich'in a été créé; puis, il y a eu la revendication territoriale du Sahtu, suivie récemment de la revendication des Tlicho ou de la région revendiquée par les Dogrib, qui se trouve à l'Ouest du Grand lac des Esclaves. Vous remarquerez qu'une partie de la région demeure en suspens. Les nouvelles parlent beaucoup des Deh Cho et de la région qu'ils revendiquent; ils doivent se battre contre les promoteurs de pipelines.

Dans l'Est, le développement économique est centré en partie sur la pêche commerciale, qui est vue comme une occasion en or. Dans l'Ouest, la situation n'est pas la même, et la même occasion ne se présente pas.

Il y a la pêche dans le Grand lac des Esclaves, qui se fait depuis des décennies et qui date probablement des années de la Crise, période à laquelle les gens ont été forcés de quitter le quasi désert du Sud et sont partis dans le Nord pour pêcher là où tout était encore vert.

J'ai des amis métis qui sont venus de la Saskatchewan dans les années 1950 pour pêcher dans le Grand lac des Esclaves. Il y a probablement encore 70 pêcheurs et familles qui travaillent là, mais ils ne pêchent pas l'omble ou le flétan noir; ils ont de petits bateaux, des canoës, et ils pêchent essentiellement le corégone, le brochet et le doré dans la rivière Buffalo, quand ils peuvent en trouver.

**Le sénateur Robichaud :** Est-ce que tout est commercialisé par l'Office de commercialisation du poisson d'eau douce?

**M. Hunt :** C'est là un autre problème parce que l'Office de commercialisation du poisson d'eau douce exploite une usine à Hay River, sur la côte sud du Grand lac des Esclaves. C'était un problème constant à l'époque.

Au début des années 1990, je coprésidais le Comité consultatif du Grand lac des Esclaves avec un homme nommé Johnny Nault, un Métis de la Saskatchewan. Le nombre de pêcheurs qui se présentaient devant nous était si élevé que nous avons dû faire un genre de loterie pour les candidats. Une fois les gens inscrits à la loterie, nous avons dû appliquer des critères stricts, comme le fait que la personne ne pouvait pas pêcher si elle ne venait pas d'une famille de pêcheurs.

Il y a un an, j'ai reçu une note du conseil qui nous demandait de relâcher les règlements que j'avais contribué à imposer 15 ans plus tôt parce qu'on n'arrive plus à trouver de pêcheurs. Le corégone vaut quelques sous la livre. Personne ne sera surpris d'entendre que tous les coûts ont véritablement monté en flèche. Les gens qui pouvaient pêcher et faire un peu d'argent auparavant n'y arrivent tout simplement plus, et personne ne veut faire ce genre de chose. Il faut avoir une bonne éthique du travail, travailler fort du matin au soir, nourrir sa famille — toutes des

People have other options now. If you can work in a diamond mine for dozens of dollars an hour, why get up before the birds, go to bed long after the birds and barely eek out a living? It has all changed.

In regard to the Freshwater Fish Marketing Corporation, I do not know what their plans are because I do not have jurisdiction over freshwater and have not heard from them recently. They encouraged us to change some boundaries and change some seasons last year in order to get the production into the plant. I feel a threat for the viability for the plant in Hay River because of the nature of the fishery and the way things have gone and the trifling bit of money that is in a pound of whitefish these days, which probably is unchanged from the Depression years. It is not there any longer.

That is the commercial fishery.

There are a couple of smaller lakes in the neighbourhood of Great Slave Lake. Tathlina Lake and Kakisa Lake are the other two commercial operations but nothing of the scale that you see in the east.

Using that as an opener, when and if you decide to go there, we can arrange a get-together with those folks who are suffering that trauma. You would certainly get a feel for that fishery as well.

A number of communities are involved in inter-community trade, if you will, but that is not a commercial trade in the sense of the product going down to Winnipeg and being marketed to the soul food market in the U.S. That is a whole different thing. It is an in-the-community type of trade.

Senator Adams referred earlier to Cambridge Bay. That is the Arctic char fishery, such as goes on in the east.

There are certainly many things we could find for you to do. You would find it interesting to meet with some of the management boards. We have, by and large, very good relations with them in the pursuit of trials with their management plans. We have populations of Dolly Varden. Senator Adams has heard of Dolly Varden before, but most people have not. Dolly Varden is a form of Arctic char that is being considered as a species at risk, not because of commercial overfishing but simply because the communities have needed the fish and climatic events and geographic events — in one case a landslide that closed off the spawning area — have conspired to make it difficult for those communities to have a sufficient supply of Dolly Varden as they migrate past them, which they have done for centuries and seem to be failing to do now.

choses qui étaient acceptables avant. Mais maintenant, les gens ont d'autres options. S'il est possible de travailler dans une mine de diamants et de faire une douzaine de dollars l'heure, pourquoi se lever avant le soleil, se coucher longtemps après et à peine réussir à joindre les deux bouts? Tout a changé.

Pour ce qui est de l'Office de commercialisation du poisson d'eau douce, je ne connais pas ses plans parce que l'eau douce n'est pas de mon ressort et je n'ai pas reçu de ses nouvelles récemment. L'an dernier, il nous a recommandé de modifier certaines limites et certaines saisons afin de permettre à l'usine de produire. Je sens que la viabilité de l'usine de Hay River est menacée étant donné le style de pêche, la façon dont les choses se sont passées et la valeur insignifiante d'une livre de corégone ces temps-ci, valeur qui est probablement la même qu'à l'époque de la Crise. Il n'y a plus rien.

Voilà pour la pêche commerciale.

Il y a aussi quelques petits lacs à proximité du Grand lac des Esclaves. Les lacs Tathlina et Kakisa sont les deux autres exploitations commerciales, mais elles n'ont pas du tout l'importance de celles de l'Est.

En commençant avec ces points, si vous décidez de vous rendre là-bas, nous pourrions organiser une rencontre avec les gens qui connaissent ces immenses difficultés. Vous obtiendriez certainement aussi un aperçu de la pêche qui se fait là.

Certaines collectivités échangent entre elles, si l'on peut dire, mais il ne s'agit pas d'un échange commercial dans le sens où le produit est envoyé à Winnipeg pour être commercialisé sur le marché américain des aliments qui nourrissent l'âme. C'est tout à fait différent; c'est un échange qui se fait à l'intérieur de la collectivité.

Le sénateur Adams a fait allusion plus tôt à Cambridge Bay. C'est là que l'on pêche l'omble chevalier, comme on le fait dans l'Est.

Nous pourrions certainement vous trouver bien des choses à faire. Je pense que vous trouveriez intéressant de rencontrer quelques conseils de gestion. Dans l'ensemble, nous entretenons de très bonnes relations avec eux lorsque nous organisons des essais dans le cadre de leurs plans de gestion. Nous avons des populations de Dolly Varden. Le sénateur Adams a déjà entendu parler des Dolly Varden, mais ce n'est pas le cas pour la plupart des gens. Le Dolly Varden est une sorte d'omble chevalier que l'on juge en péril, non pas parce qu'il a été surpêché commercialement, mais simplement parce que les collectivités ont eu besoin de ce poisson et que des phénomènes climatiques et géographiques — dans un cas en particulier, un glissement de terrain a bloqué la zone de frai — se sont ligués pour rendre difficile l'approvisionnement en Dolly Varden lorsque ces poissons traversent les eaux des collectivités au cours de leur migration, chose qu'ils ont faite pendant des siècles et qu'ils semblent avoir cessé de faire maintenant.

The Fisheries Joint Management Committee is a progressive board. That is not to say the others are not, but they meet regularly. Gwich'in could do the same; Sahtu could do the same. We could have a colourful agenda for you to speak to people in the east in a general fashion.

All of these folks, incidentally, are affected by the Mackenzie Valley pipeline development. In the case of the Inuvialuit, they have a financial interest in that pipeline.

Other things you have heard in the news include the trapped whales in the Husky Lakes two winters ago. We have worked on some measures with the Fisheries Joint Management Committee and the hunter and trapper association from Tuktoyaktuk to herd the whales out of the Husky Lakes in the fall. We hope we are not patting ourselves on our back. I say "we" generously because the hunter and trapper association herded 100 whales out of the Husky Lakes that would likely have been frozen in, and we would have had another nasty bit of newspaper press and, of course, damage to the resource had that not occurred. We are making progress on some interesting fronts, but we could have an event-filled few days in the west as well.

**Senator Robichaud:** I am sure we will.

With climate change and the way the ice is receding from the shores, the season is getting longer and there is more open water. Are there any issues in the Beaufort Sea? I have heard that some species are coming through there and they were not in the past. Will climate change have an impact on the people, on the whales, on the fish stocks and the way of life over there?

[Translation]

**Sylvain Paradis, Director General, Ecosystem Science Directorate, Fisheries and Oceans Canada:** It is quite clear that we do not have very good knowledge of all the biodiversity in the Arctic because not much research has been done. But with the arrival of ArcticNet and the Amundsen, we have done a lot of research to find the kinds of species, what happens in migration, and so on. Researchers in ArcticNet, together with researchers from DFO, other Canadian universities and several international teams, are now looking at migrations. One researcher was trying to compare the biodiversities in the east and the west in order to see, when the passage is open, what kind of migration would take place and what kind of invasions he could observe: which species would dominate the others.

We have a feeling that there are changes in those species, but, since we have no comprehensive knowledge of Arctic biodiversity in its entirety, we are not able to identify all the direct changes.

Le Fisheries Joint Management Committee est un conseil novateur. Cela ne veut pas dire que les autres ne le sont pas, mais ses membres se réunissent régulièrement. Gwich'in et Sahtu pourraient faire de même. Nous pourrions vous préparer un programme coloré qui vous permettrait de parler en termes généraux aux gens de l'Est.

Soit dit en passant, tout ces gens sont touchés par la construction du pipeline de la vallée du Mackenzie. Dans le cas des Inuvialuits, ils ont des intérêts financiers dans ce pipeline.

Les autres sujets dont vous avez entendu parler dans les nouvelles comprennent les baleines qui sont restées coincées dans les lacs Husky il y a deux hivers. Nous nous sommes entendus avec le Fisheries Joint Management Committee et l'association des chasseurs et des trappeurs sur un certain nombre de mesures à prendre pour rassembler les baleines et les forcer à quitter les lacs à l'automne. J'espère que nous n'avons pas l'air de manquer d'humilité. Je dis « nous » très généreusement, car ce sont les membres de l'association des chasseurs et des trappeurs qui ont rassemblé les baleines et les ont incitées à quitter les lacs Husky, sans quoi elles auraient probablement été emprisonnées par les glaces; nous aurions fait les frais d'une autre vague de publicité négative dans les journaux et, bien entendu, nos ressources en auraient souffert. Bien que nous accomplissions des progrès sur certains fronts intéressants, je suis certain que nous pourrions également passer quelques journées animées dans l'Ouest.

**Le sénateur Robichaud :** Je n'en doute pas du tout.

En raison du changement climatique et de la manière dont les glaces s'éloignent des côtes, la saison se prolonge et il y a plus d'eau libre. Y a-t-il des problèmes dans la mer de Beaufort? J'ai entendu dire que certaines espèces empruntent maintenant alors qu'elles ne le faisaient pas dans le passé. Le changement climatique aura-t-il des répercussions sur la population, les baleines, les stocks de poissons et le mode de vie là-bas?

[Français]

**Sylvain Paradis, directeur général, Direction des sciences des écosystèmes, Pêches et Océans Canada :** Il est assez clair qu'on n'a pas une très bonne connaissance de toute la biodiversité de la zone arctique parce qu'on n'a pas fait beaucoup de recherches, mais avec la venue de ArcticNet et de l'Amundsen, on a fait beaucoup de recherches pour trouver les types d'espèces et de migration, ce qui s'y passe, et cetera. Les chercheurs de ArcticNet, conjointement avec les chercheurs de DFO et des autres universités canadiennes et de plusieurs équipes internationales sont en train d'observer les mouvements migratoires. On avait un chercheur qui essayait de découvrir le type de biodiversité dans l'Est et dans l'Ouest pour voir lorsque le passage serait ouvert quelle sorte de migration aurait lieu et qu'elle sorte d'invasion il pourrait observer; quelles espèces allaient prendre le contrôle sur d'autres.

On sent qu'il y a des changements dans les espèces en question, mais comme on n'a pas la connaissance globale de toute la biodiversité de l'Arctique, on n'est pas capable de déceler tous les changements directs.

In a recent interview, Mr. Fortier, from ArcticNet, talked about some species migrating from south to north. We are beginning to see this on the west coast where some varieties of salmon are beginning to move towards Yukon rivers where they were not historically found. We know that climate change will bring changes to the north.

**Senator Robichaud:** Is it possible that fishing for certain species could become viable at some stage?

**Mr. Paradis:** In the last two or three years, the department has become more and more committed to scientific investments in the north because we know that there is going to be increasing pressure. Two years ago, the minister recommended a realignment of resources in fisheries science programs; researchers were moved to the north to find species and look at the commercial possibilities. A lot of work was also done on marine mammals because everything is always done in close cooperation with joint management committees. People had raised those concerns.

[English]

In the Beaufort Sea, we implemented an ecosystem research initiative, an ERI, where we looked specifically at what is going on with the Beaufort Arctic transformation. All priorities are set jointly with the co-management board. Usually, we have community members coming out with us because they have an incredible knowledge of what is happening in the field. They can actually point to specific transformations in the ecosystem. All of those things are taking place.

In the last budget, on top of the harbour construction, we received additional fishery science funding to actually deploy scientific operations around the harbour.

[Translation]

There are a lot of changes. We feel that there is considerable pressure. The government has asked the Department of Indian Affairs and Northern Development to develop new plans. We are about to see the establishment of what is called the Canadian Research Institute. The plans are in place.

[English]

There is a lot going on in the North in terms of improving our understanding. We do not have the fine details of all the transformation we will be facing up there.

[Translation]

**Senator Robichaud:** When it has been established that there are fish stocks that can be commercially developed, are we going to use our experiences in the east to good effect? Interests from outside the region, whom we had asked to fish on an experimental

Monsieur Fortier de ArcticNet parlait dans une entrevue dernièrement de mouvement migratoire pour aller du Sud vers le Nord de certaines espèces. On a commencé à l'observer sur la côte ouest avec certaines espèces de saumon qui sont en train de bouger vers le Yukon, espèces qui n'étaient pas dans les rivières historiquement. On sait qu'il va y avoir des modifications dans le Nord avec les changements climatiques.

**Le sénateur Robichaud :** Il se peut qu'à un moment donné certaines pêches deviennent viables pour certaines espèces?

**M. Paradis :** Depuis deux ou trois ans, le ministère a redoublé d'ardeur pour faire des investissements scientifiques dans le Nord parce qu'on sait qu'il va y avoir une pression plus grande. Il y a deux ans, le ministre avait recommandé un réalignement des ressources du programme scientifique des pêches où l'on a déplacé des chercheurs vers le Nord pour trouver les espèces, les impacts commerciaux, aussi beaucoup de recherches sur les mammifères marins parce que c'est toujours fait très étroitement avec les comités de cogestion. Les gens avaient soulevé ces préoccupations.

[Traduction]

Dans la mer de Beaufort, nous avons entrepris un projet de recherche sur l'écosystème, un PRE, dans le cadre duquel nous avons examiné précisément l'ampleur que prenait la transformation de l'Arctique dans la région de la mer de Beaufort. Toutes les priorités sont établies de concert avec le conseil de cogestion. Habituellement, les membres de la collectivité nous accompagnent parce qu'ils sont incroyablement conscients de ce qui se passe sur le terrain. Ils peuvent vraiment nous montrer du doigt les transformations que subit l'écosystème. Toutes ces activités se déroulent en ce moment.

Outre l'argent pour la construction du port, nous avons reçu dans le dernier budget des fonds supplémentaires pour les sciences halieutiques qui nous permettront de mener des activités scientifiques autour du port.

[Français]

Il y a beaucoup de modifications. On sent qu'il y a une pression très grande. Le gouvernement a demandé au ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien de développer de nouveaux plans. On est en train d'assister à la création de ce qu'on appelle l'Institut de recherche canadienne. Les plans sont en place.

[Traduction]

Beaucoup de projets sont entrepris dans le Nord dans le but d'améliorer notre compréhension. Nous ne connaissons pas encore tous les détails des changements auxquels nous devons faire face là-bas.

[Français]

**Le sénateur Robichaud :** Lorsqu'on aura établi qu'il y a des stocks de poissons qui peuvent être exploités commercialement, est-ce qu'on va profiter de l'expérience qu'on a eue dans l'Est? Des intérêts extérieurs de la région à qui on avait demandé de

basis, ended up getting more or less permanent quotas. That caused a lot of problems in the communities. Can we hope that that will not happen again in this region?

[English]

**Mr. Hunt:** It is interesting that you ask that question, senator. We have had southern interest in pursuing commercial opportunities in the Beaufort in the same experimental way that we talked about with regard to the hunter-trapper associations. The interest quickly waned when we advised them that we would be looking for the benefits of this development to remain in the adjacent areas. That has not gone away entirely, but the idea was exactly your point: "It is in my backyard, and I should be the beneficiary of it."

Frankly, our relationships with the Fisheries Joint Management Committee, with the Gwich'in Renewable Resources Board, et cetera, is good enough, consistent enough and communicative enough that they are involved in any of these decisions.

The minister is the one who ultimately makes these decisions, but I dare say there would be a lot of discussion with our co-management partners before any decision was made in the direction of enshrining an interest from outside the region. That is not to say it could not be done with someone who was interested in buddying up to work with the local interests. I cannot fetter and say things for sure, but it seems to me that our co-management partners would be very critical of an arrangement that went around them and did not involve them from the beginning. Therefore, I think we would see a decision that would sit well with you in that circumstance.

**Senator Robichaud:** I hope this happens the way you are saying it will.

**Senator Raine:** I find this all fascinating. I am new to the world of fishing and the Coast Guard.

I want to skip back to the Coast Guard and the Western Arctic. I note on the map that the Pacific region includes a little piece of the Beaufort Sea. Is that administered by the B.C. region, or is it rolled in with the Central and Arctic Region based out of Sarnia?

**Mr. Hunt:** You will get sick of hearing where I have been, but I used to be the area director in Whitehorse and, therefore, part of the Pacific region. My head office in those days was in Vancouver. We had a map that showed what you are looking at, but there was an operating arrangement under which the north slope of Yukon was administered out of the Central and Arctic Region, which is my region now.

**Senator Raine:** That makes sense.

faire des pêches expérimentales ont fini par obtenir des quotas plus ou moins permanents; ce qui cause beaucoup de malaises avec les communautés. Est-ce qu'on peut espérer que cela ne se reproduira pas dans cette région?

[Traduction]

**M. Hunt :** Je trouve intéressant que vous posiez cette question, sénateur. Certains entrepreneurs du Sud ont manifesté de l'intérêt à l'égard des possibilités d'affaires qu'offre la région de la mer de Beaufort, et ils l'ont fait de la même manière expérimentale que celle dont nous avons parlé à propos des associations de chasseurs et de trappeurs. Cet intérêt s'est rapidement estompé lorsque nous leur avons mentionné que nous voudrions nous assurer que les avantages restent dans les régions adjacentes. Ces manifestations d'intérêt n'ont pas complètement disparu, mais l'idée coïncide exactement avec votre argument : « Si cela doit avoir lieu dans ma cour, je devrais être en mesure d'en bénéficier. »

En toute honnêteté, les rapports que nous entretenons avec le Fisheries Joint Management Committee, le Renewable Resources Board de Gwich'in, et cetera, sont suffisamment bons, suffisamment stables et suffisamment communicatifs pour que nous les fassions participer à toutes ces décisions.

En fin de compte, c'est le ministre qui prend ces décisions, mais j'ose dire qu'avant d'en prendre une qui consacrerait un intérêt externe à la région, nous aurions de nombreuses discussions avec nos cogestionnaires. Cela ne veut pas dire que le projet ne pourrait pas être amorcé par un entrepreneur intéressé à collaborer avec des intérêts locaux. Je ne peux en aucun cas entraver le pouvoir de la ministre ou donner des garanties, mais il me semble que nos cogestionnaires verraient d'un mauvais œil une entente conclue sans eux ou à laquelle ils n'ont pas participé dès le départ. Par conséquent, je pense que la décision que nous prendrions dans une telle circonstance vous plairait.

**Le sénateur Robichaud :** J'espère que cela se passera comme vous le dites.

**Le sénateur Raine :** Je trouve tout cela fascinant. Je suis une nouvelle-venue dans le monde des pêches et de la Garde côtière.

J'aimerais revenir à la Garde côtière et à l'Arctique de l'Ouest. Je remarque sur la carte que la région du Pacifique comprend une petite partie de la mer de Beaufort. Est-elle administrée par la région de la Colombie-Britannique, ou est-elle comprise dans la région du Centre et de l'Arctique qui est administrée à partir de Sarnia?

**M. Hunt :** Vous en aurez bientôt assez d'entendre tous les noms des endroits où j'ai vécu, mais j'ai déjà été directeur de secteur à Whitehorse et, par conséquent, je faisais partie de la région du Pacifique. Mon bureau central à cette époque était à Vancouver. Notre carte indiquait exactement ce que vous êtes en train de regarder, mais nous avions une entente de service selon laquelle le versant nord du Yukon était administré par la région du Centre et de l'Arctique, qui est maintenant ma région.

**Le sénateur Raine :** C'est logique.

**Mr. Hunt:** That exists in a within-department document, so I suppose it could be subject to change. However, I do not see anyone, in these days of scant resources, looking to expand their turf and have more work to do and more responsibility. At this time, the simple answer is that it is administered by us out of our Inuvik office and by Central and Arctic Region, which is essentially my region now, having left the Pacific region in 2000.

**Mr. Da Pont:** The Coast Guard regions are roughly analogous to those of DFO, but not exactly. For Coast Guard operations, it is all in our Central and Arctic Region.

**Senator Raine:** It is the same in this case.

**Mr. Da Pont:** Yes.

**Senator Raine:** I cannot help but wonder why the Western Arctic has its regional headquarters in Sarnia. I am sure there is a good reason for it, but it does seem a bit strange.

**Mr. Da Pont:** I will start with the Coast Guard side. That is not a surprising question, senator, since I know it has been raised before.

The Coast Guard has about 70 people who work in the Arctic, generally between June and November. That does not include the people on the vessels in the Arctic. These are people who are shoreside.

The main reason it has been operated out of a different area is that it has been a seasonal operation, and it has been hard to rationalize having a permanent, ongoing infrastructure in the North under those circumstances. As circumstances change over time, I am sure we will review it, but it has been administratively efficient for running a seasonal operation.

Our people are up there in the field. Rather than duplicating the administrative apparatus, it is located in Sarnia.

**Senator Raine:** Search and rescue is an ongoing problem. It is a long way to go from Sarnia to do a search and rescue.

**Mr. Da Pont:** I will ask my colleague, Mr. Spurrell, to explain a bit about how search and rescue works in the North.

**Wade Spurrell, Assistant Commissioner of the Canadian Coast Guard, Central and Arctic Region, Fisheries and Oceans Canada:** Our colleagues in National Defence are responsible for the management of search and rescue cases, and cases in the Central Region and in the Arctic Region are run out of the Rescue Coordination Centre in Trenton. There are three; one in Trenton, one in the Pacific region and one on the East Coast in Halifax, with a couple of sub-centres in Quebec City and Newfoundland.

**M. Hunt :** Cette entente est inscrite dans un document interne du ministère, alors j'imagine qu'elle pourrait changer. Toutefois, je ne connais personne qui, en cette période de ressources limitées, cherche à élargir son territoire et à assumer un surcroît de travail et de responsabilités. Pour l'instant, la réponse est tout simplement que cette partie est administrée par nous, à partir de notre bureau d'Inuvik, et par la région du Centre et de l'Arctique, qui est essentiellement ma région puisque j'ai quitté celle du Pacifique en 2000.

**M. Da Pont :** Les régions patrouillées par la Garde côtière sont à peu près les mêmes que celles qui relèvent du MPO, mais pas tout à fait. En ce qui concerne les activités de la Garde côtière, elles relèvent toutes de la région du Centre et de l'Arctique.

**Le sénateur Raine :** Ce sont les mêmes dans ce cas-là.

**M. Da Pont :** Oui.

**Le sénateur Raine :** Je ne peux m'empêcher de me demander pourquoi le bureau régional de l'Arctique de l'Ouest est à Sarnia. Je suis certaine qu'il y a une bonne raison à cela, mais cela semble effectivement un peu étrange.

**M. Da Pont :** Je vais commencer par parler de la Garde côtière. Votre question n'a rien de surprenant, sénateur, car je sais qu'elle a déjà été posée.

La Garde côtière emploie 70 personnes qui travaillent habituellement dans l'Arctique de juin à novembre. Ce chiffre ne comprend pas les équipages des navires qui patrouillent l'Arctique. Il ne s'agit que des gens qui travaillent sur la côte.

La principale raison pour laquelle la Garde côtière est administrée à partir d'une autre région, est que ses activités sont saisonnières et qu'il aurait été difficile, dans ces circonstances, de justifier l'établissement d'un bureau permanent dans le Nord. Au fur et à mesure que la situation évoluera, je suis certain que nous réexaminerons cette décision, mais, d'un point de vue administratif, cet arrangement nous permet, pour le moment, de gérer efficacement les activités saisonnières de la Garde côtière.

Nos gens sont là-bas sur place. Pour éviter le chevauchement administratif, les installations sont à Sarnia.

**Le sénateur Raine :** La recherche et le sauvetage représentent un problème constant. Il y a loin de Sarnia pour se rendre sur place faire de la recherche et du sauvetage.

**M. Da Pont :** Je vais demander à mon collègue, M. Spurrell, d'expliquer un peu comment fonctionnent les activités de recherche et sauvetage dans le Nord.

**Wade Spurrell, commissaire adjoint de la Garde côtière canadienne, Région du Centre et de l'Arctique, Pêches et Océans Canada :** Nos collègues de la Défense nationale sont responsables de la gestion des dossiers de recherche et sauvetage, et les incidents qui se produisent dans la Région du Centre et de l'Arctique sont traités par le Centre de coordination de sauvetage de Trenton. Il y a trois de ces centres, dont un à Trenton, un dans la région du Pacifique et un sur la côte est, à Halifax, en plus de deux centres

Management of search and rescue is across a very wide area. However, our resources in the region would be tasked through our normal command and control structure.

**Senator Raine:** They are not sitting around waiting; they are out doing others things.

**Mr. Spurrell:** That is correct.

**Mr. Da Pont:** The Arctic is such a large region. As I mentioned, we normally have seven icebreakers there and some smaller vessels. That is not many vessels for a very large region. If we had an incident that required search and rescue, whoever was closest would be tasked to respond to it. In the North, a great deal of air support is required for almost any search and rescue operation, and that comes primarily from the DND bases in the North.

**The Chair:** There was an incident in our province recently, and there is a lot of discussion now about where equipment should be placed. I think the same sort of thing applies to the North. We heard testimony when we were up there from John Amagoalik, who was in an accident in the Arctic. The fixed wing aircraft could find them, but it took a helicopter to remove them from where they were. The helicopter came from Trenton, Ontario. It did not make a lot of sense to us that the equipment was placed in Trenton for use in the Arctic.

The question is the strategic location of equipment. I understand how search and rescue works and that DND is the coordinating area, and that Transport and Fisheries are part of it as well. Our concern was the physical location of equipment, how long it took to get from point A to point B, and whether you could do an effective job, particularly with the opening up of the Arctic now.

**Mr. Da Pont:** That is a legitimate concern. I cannot and I will not try to speak for DND. I will limit my comments to the Coast Guard side of the operation, where some of the issues are the same.

The positive news is that overall we have one of the best search and rescue systems in the world. I think the committee is aware of that fact.

**The Chair:** Absolutely.

**Mr. Da Pont:** There are tremendously professional people in the Coast Guard, DND, the auxiliary and elsewhere. We should be proud of the work they do.

At the same time, there is no doubt that Canada is huge, and we cannot predict where incidents will take place. Every time an incident takes place in an area that is more difficult to get to, questions are raised about the response time.

I know that National Defence has a process similar to ours. Every six to eight years we do a search and rescue needs analysis. We look at the number of incidents in a particular area, the

secondaires, un à Québec et l'autre à Terre-Neuve. La gestion des activités de recherche et sauvetage couvre un très vaste territoire. Cependant, les ressources de notre région reçoivent leurs missions de notre structure normale de commande et de contrôle.

**Le sénateur Raine :** Ils ne restent pas assis sans rien faire en attendant; ils sont occupés à d'autres tâches.

**M. Spurrell :** C'est bien ça.

**M. Da Pont :** L'Arctique est une région si vaste. Comme je l'ai mentionné, nous y avons normalement sept brise-glaces et quelques plus petits navires. Ce n'est pas beaucoup pour un si grand territoire. S'il se produisait un incident qui exigeait une intervention de recherche et sauvetage, on ferait appel à ceux qui se trouvent le plus près des lieux de l'incident. Dans le Nord, presque toutes les opérations de recherche et sauvetage exigent beaucoup d'appui aérien, lequel nous est fourni principalement par les bases de la MDN qui se trouvent dans le Nord.

**Le président :** Il s'est produit un incident dans notre province, récemment, et il y a beaucoup de discussions au sujet de l'endroit où devrait se trouver l'équipement. Je crois que c'est la même chose dans le Nord. Quand nous y étions, nous avons entendu le témoignage de John Amagoalik, qui a été victime d'un accident dans l'Arctique. L'aéronef à voilure fixe a pu les trouver, mais il a fallu un hélicoptère pour les recueillir et les ramener. L'hélicoptère est venu de Trenton, en Ontario. À nos yeux, il n'était pas très sensé que l'équipement devant servir dans l'Arctique se trouve à Trenton.

La question est l'emplacement stratégique de l'équipement. Je comprends comment fonctionnent les activités de recherche et sauvetage, et je comprends que le MDN se charge de la coordination et que les ministères des Transports et des Pêches interviennent aussi. Nous nous interrogeons sur l'emplacement de l'équipement, sur le temps qu'il faut pour se rendre du point A au point B, et sur la possibilité d'un travail efficace, en particulier compte tenu de l'ouverture de l'Arctique.

**M. Da Pont :** C'est une préoccupation légitime. Je ne peux pas parler pour le MDN et je ne le ferai pas. Je limiterai mes commentaires aux activités de la Garde côtière, qui connaît les mêmes problèmes.

Ce qui est positif, c'est que nous avons, dans l'ensemble, l'un des meilleurs systèmes de recherche et sauvetage dans le monde. Je crois que vous le savez.

**Le président :** Absolument.

**M. Da Pont :** On trouve des personnes extrêmement professionnelles au sein de la Garde côtière, du MDN, des services auxiliaires et autres. Nous devrions être fiers du travail qu'ils accomplissent.

Parallèlement, nous savons tous que le Canada est immense et que nous ne pouvons prévoir où se produiront les incidents. Chaque fois qu'un incident survient dans un secteur plus difficile à atteindre, on soulève des questions au sujet du délai de réaction.

Je sais que la Défense nationale a un processus semblable au nôtre. Tous les six à huit ans, nous réalisons une analyse des besoins en recherche et sauvetage. Nous nous penchons sur le

differing patterns of traffic and so forth. We try to identify where requirements might be and to shift resources to the extent we can to accommodate that.

We did that recently. For example, we will be opening a new search and rescue station on the North Shore of Quebec to address that issue. There is no doubt that there are challenging areas where we probably do not have sufficient coverage. I would say Labrador would be one, perhaps parts of Lake Superior and, certainly, parts of the North. We will have to look at how to provide better services, keeping in mind the extremely challenging distances.

There are legitimate considerations, but it is very difficult to have an asset everywhere you think you might need it in a country this large.

**Senator Raine:** Can you update us on the situation with the dispute between Canada and the U.S. in terms of the border in the Beaufort Sea?

**Mr. Da Pont:** I am afraid I could offer comments, but I am not supposed to. I will have to defer to my colleagues in the Department of Foreign Affairs to address that issue.

**Senator Raine:** I was thinking more about how it affects what we are doing up there. I understand the Coast Guard has a very good relationship with the Coast Guard in Alaska, so that is good to hear.

**Mr. Da Pont:** That is very much so.

On an operational level in terms of our work and joint work between the Canadian Coast Guard and the U.S. Coast Guard, the dispute has not had an impact on the ground. I can give you one very good example.

This past summer, the *Louis S. St-Laurent* spent 40-odd days doing some important sea mapping work in support of Canada's claim, under the Law of the Sea, to the Continental Shelf. For about half that period, it worked jointly with a U.S. icebreaker, the *Healy*.

From an operational perspective we cooperate very well, notwithstanding the fact that, obviously, our countries have different positions on some pretty key issues.

**Senator Raine:** There is a bit of concern, then, that fisheries might be impacted with the development of energy resources up there.

**Mr. Hunt:** Yes, insofar as it is disputed and where the line is disputed. It is not an aspect of our commercial fishery because, as mentioned, we do not have a commercial fishery at this point in time.

There is an issue because the United States is looking at measures that would not allow a fishery unless there was sufficient baseline information in order to launch a fishery, and our approach is very much the precautionary principle.

nombre d'incidents dans un secteur particulier, sur les divers courants de circulation, et cetera. Nous essayons de déterminer où sont les besoins et de déplacer les ressources en fonction de ces besoins, dans la mesure où nous en sommes capables.

Nous l'avons fait récemment. Par exemple, nous ouvrirons une nouvelle station de recherche et de sauvetage sur la Côte Nord, au Québec, pour répondre aux besoins. Il ne fait aucun doute qu'il existe des secteurs difficiles que nos services ne couvrent pas suffisamment. Je dirais que le Labrador en est un, et peut-être certaines parties du lac Supérieur et, à n'en pas douter, certaines régions du Nord. Nous devons explorer les façons de fournir un meilleur service tout en n'oubliant pas les distances extrêmement problématiques.

Il y a des considérations légitimes, mais dans un pays aussi vaste, il est très difficile d'avoir des ressources partout où on pourrait en avoir besoin.

**Le sénateur Raine :** Pouvez-vous faire le point sur le différend entre le Canada et les États-Unis concernant la frontière dans la mer de Beaufort?

**M. Da Pont :** Je le pourrais, mais j'ai peur de ne pas y être autorisé. Je laisserai donc mes collègues du ministère des Affaires étrangères traiter de la question.

**Le sénateur Raine :** Je pensais plutôt aux répercussions du différend sur nos activités là-bas. Je crois comprendre que la Garde côtière entretient d'excellentes relations avec la Garde côtière américaine en Alaska; c'est une bonne nouvelle.

**M. Da Pont :** En effet.

Le différend n'a pas eu de répercussion sur les opérations ni les travaux et les activités conjointes entre les Gardes côtières canadienne et américaine. Je peux d'ailleurs vous donner un très bon exemple.

L'été dernier, le *Louis S. St-Laurent* a passé une quarantaine de jours à exécuter d'importants travaux de cartographie marine afin d'appuyer les vues du Canada sur le plateau continental en vertu du droit maritime. Pendant environ la moitié de cette période, il travaillait conjointement avec le brise-glace américain, le *Healy*.

Nous coopérons donc très bien dans le cadre de nos opérations, malgré le fait que, de toute évidence, nos pays ont adopté des positions divergentes sur des questions très importantes.

**Le sénateur Raine :** Il est donc à craindre que les pêches ne subissent les contrecoups du développement des ressources énergétiques dans cette région.

**M. Hunt :** Oui, dans la mesure où la frontière est contestée et selon de l'endroit qui fait l'objet du litige. La pêche commerciale n'est pas touchée, car, comme on l'a indiqué, il n'y en a pas pour l'instant.

Un problème se pose parce que les États-Unis cherchent des mesures qui interdiraient la pêche à moins que des informations de base suffisantes justifient le lancement de telles activités, et notre approche repose beaucoup sur le principe de précaution.

Recognizing our shortcomings in the way of research and our limited resources, we have opted to say that we can have a very conservative and very safe fishery in order to develop that. That issue is simmering out there and may be the subject of some of your discussions with the Fisheries Joint Management Committee, should you take the trip up there and have that discussion. That dispute is out of my hands and the commissioner's hands, and I do not speculate on it.

To quickly clarify the Sarnia issue, please recognize that fisheries management — my gig — is located out of Winnipeg. I field many questions about working for Fisheries and Oceans and being in Winnipeg. Of course, you will recognize that we have jurisdiction for inland waters as well, not in terms of fisheries management in the southern provinces, but, certainly, across the Arctic. We also have habitat responsibilities across the country, and, therefore, in a strange sort of a way, Winnipeg is an exactly logical place for us to be. Fisheries management is located in Winnipeg, not in Sarnia. My boss is in Sarnia, of course, and our corporate headquarters is in Sarnia, but my staff and I are located in Winnipeg or Burlington, in the case of the aquaculture manager. Our aquaculture is on Manitoulin Island in the area of the Great Lakes; some is scattered across the prairies. Likewise, our science group has two centres of excellence within Central and Arctic Region. They are located in the Freshwater Institute at the University of Manitoba and at the Canadian Centre for Inland Waters with the Department of the Environment in Burlington. It is not quite as illogical as it sounds with our being in Tuktoyaktuk and Sarnia being a long way away. We also have localized offices, which you will visit, no doubt.

**The Chair:** Our feeling was that with what is happening in the Arctic now, with the ice moving out, the traffic that we think will come and the attention that is being paid, the departments should be moving their operations. There was probably a time when the Arctic could be managed from the south, but our feeling is that the time has come to move Canadian headquarters north to the degree that we can.

I realize that some of the operations are seasonal, but would you not agree that the seasons will get longer? I agree that some of the recruitment is seasonal and that people have to do work elsewhere, but if Inuit are recruited into the Coast Guard — and I am glad to see that they are — they have things that they need to do in the Arctic in the wintertime as well. It would fit their pattern and way of life very well.

**Senator Cook:** I have a two-pronged question. I would like to go back to the discussion of the icebreaker that was budgeted for in 2006. If I understand your interaction with Senator Hubley, are you saying that the design for that ship has not been perfected yet?

**Mr. Da Pont:** Yes, senator, that is exactly it. There has not been much new worldwide icebreaker construction for quite some time. Some Scandinavian countries on the Baltic have done some,

Reconnaissant le fait que nos recherches et nos ressources sont lacunaires, nous avons décidé de dire que nous pouvons avoir des activités de pêche très conservatrices et très sécuritaires afin de développer cet aspect. Le conflit couve là-bas, et vous pourriez en discuter avec le Comité mixte de gestion de la pêche si vous décidez de vous rendre dans la région. Cette affaire ne relève plus ni de moi ni du commissaire; je ne me prononcerai donc pas sur la question.

Pour clarifier rapidement la question de Sarnia, sachez que la gestion des pêches — ma spécialité — s'effectue à Winnipeg. Je dois répondre à de nombreuses questions au sujet du travail avec Pêches et Océans Canada et notre présence à Winnipeg. Bien sûr, vous reconnaîtrez que les eaux intérieures relèvent également de notre compétence, pas en ce qui concerne la gestion des pêches dans les provinces du Sud, mais assurément dans l'Arctique. Nous avons également des responsabilités en ce qui concerne l'habitat à l'échelle du pays, ce qui fait que, assez curieusement, il est tout à fait logique que nous soyons à Winnipeg. La gestion des pêches est à Winnipeg et non à Sarnia. Mon supérieur et notre administration centrale se trouvent à Sarnia, bien sûr, mais moi et mon personnel travaillons à Winnipeg ou, dans le cas du gestionnaire de l'aquaculture, à Burlington. L'aquaculture s'effectue sur l'île Manitoulin, dans la région des Grands Lacs, et dans diverses régions des Prairies. De même, notre groupe scientifique a deux centres d'excellence dans les régions du Centre et de l'Arctique. Ils se trouvent à l'Institut Freshwater de l'Université du Manitoba et au Centre canadien des eaux intérieures, du ministère de l'Environnement, à Burlington. Il n'est donc pas si illogique que nous soyons à Tuktoyaktuk, alors que Sarnia est si loin. Nous avons également des bureaux locaux, que vous visiterez sans doute.

**Le président :** Nous avons l'impression qu'avec ce qui se passe actuellement dans l'Arctique, la fonte des glaces, l'augmentation prévue du trafic et l'attention que suscite cette région, les ministères devraient déplacer leurs activités. À une époque, il était peut-être possible de gérer l'Arctique à partir du Sud, mais nous croyons que le temps est venu de déplacer l'administration centrale du Canada dans le Nord, dans la mesure où nous le pouvons.

Je comprends que certaines activités sont saisonnières, mais ne croyez-vous pas que les saisons s'allongeront? Je conviens qu'une partie des postes sont saisonniers et que les employés doivent travailler ailleurs, mais si les Inuits sont recrutés dans la Garde côtière — et je suis heureux de voir qu'ils le sont —, ils ont également de quoi s'occuper dans l'Arctique une fois l'hiver venu. Cette formule cadrerait très bien avec leurs habitudes et leur mode de vie.

**Le sénateur Cook :** J'ai une question qui comprend deux facettes. J'aimerais revenir à la discussion sur le brise-glace dont le financement était prévu dans le budget de 2006. Si je comprends ce que vous avez dit au sénateur Hubley, on n'a pas encore terminé la conception de ce navire?

**M. Da Pont :** Effectivement, monsieur le sénateur. Il ne se construit pas beaucoup de brise-glaces dans le monde depuis un certain temps. Quelques pays scandinaves donnant sur la mer

but the ice conditions there are much lighter than the operative conditions in the Canadian Arctic. They are not exactly a model that we can take as is.

The other major design issues have been around nuclear icebreakers. Again, that is quite different from what we are looking at.

We will be looking at a design for a suitable icebreaker. Our approach in acquiring vessels is if there is a proven design for the type of vessel that we are trying to get, that would be our preference because it obviously speeds things up, and we would be getting a tested vessel. In this case, there is no proven design that we can just take as is and then begin construction.

**Senator Cook:** Is it a priority for the department?

**Mr. Da Pont:** It is very much a priority for the government, for the department and for the Coast Guard.

**Senator Cook:** Forgive me for not knowing or understanding, but I come from Newfoundland and Labrador where a Hibernia platform was put together. We have seen two budgets since then, and they have towed Hibernia out to sea. With modern mechanisms, I find it incredible that someone cannot obtain a design and get on with the job so that construction can be completed. I am not being facetious. If we believe in the formula of climate change, there will not be any ice left up there if we do not start soon. If a design has not been agreed to, following which the icebreaker will take nine years to build, the people on Baffin Island will be mowing lawns by that time. I just do not understand.

**Mr. Da Pont:** Senator, you raise a very good point. Believe me, my objective is to try to get that vessel, and the other vessels that we have been funded to receive, as quickly as possible.

**Senator Cook:** We are told that there are nuclear ships of various descriptions. Surely, in this global village, we can have some interaction with the emerging economies of China or Russia and other countries located up in that icefield.

**Mr. Da Pont:** We have been doing that with some of the Scandinavian countries and with Korea, which is looking at icebreaker construction, but the challenge is not just the design. The challenge is that we must be clear about the capabilities of the vessel.

I go back to the point I made earlier. We are trying to imagine a vessel that we will have from 2017 to maybe 2060 and our needs and requirements over that period of time. We are not looking at saying, "We currently have the *Louis S. St-Laurent*; why not build something exactly like that?"

Factoring in what you need with regard to a very significant government asset, because it is an \$800-million expenditure, you have to ensure you are getting it right. You are trying to get the best value for the country in terms of the vessel you need.

**Senator Cook:** I understand that.

Baltique en ont construit quelques-uns, mais les glaces y sont beaucoup moins épaisses que dans l'Arctique canadien. Ce n'est donc pas exactement un modèle que nous pouvons adopter tel quel.

Nous nous sommes également intéressés aux brise-glaces nucléaires. Mais ici encore, c'est très différent de ce que nous voulons.

Nous chercherons un modèle de brise-glace convenant à nos besoins. Lorsqu'il s'agit d'acquérir des navires, nous préférierions trouver un modèle éprouvé pour le type de navire que nous cherchons, car, de toute évidence, le processus irait plus vite et nous aurions un navire ayant fait ses preuves. Dans le cas présent, il n'existe pas de modèle éprouvé que nous pouvons simplement utiliser tel quel pour commencer ensuite la construction.

**Le sénateur Cook :** Est-ce une priorité pour le ministère?

**M. Da Pont :** C'est une grande priorité pour le gouvernement, pour le ministère et pour la Garde côtière.

**Le sénateur Cook :** Pardonnez mon ignorance et mon incompréhension, mais je viens de Terre-Neuve-et-Labrador, où une plateforme Hibernia a été construite. Depuis, deux budgets ont été déposés et la plateforme Hibernia a été acheminée en mer. Avec les mécanismes modernes dont nous disposons, je trouve incroyable que l'on ne puisse trouver de modèle et entreprendre la construction. Sans faire de blague, si la formule de changement climatique s'avère exacte, il ne restera plus de glace dans le Nord si nous ne commençons pas bientôt. Si nous ne nous entendons pas sur un concept, en tenant compte qu'il faut neuf ans pour construire le brise-glace, les habitants de l'île de Baffin vont tondre le gazon le temps qu'on y arrive. Je ne comprends tout simplement pas.

**M. Da Pont :** Sénateur, c'est une excellente remarque. Croyez-moi, mon objectif est de tenter d'obtenir aussi rapidement que possible ce navire et les autres vaisseaux pour lesquels nous avons reçu des fonds.

**Le sénateur Cook :** On nous a parlé de divers modèles de navires nucléaires. Dans le village global, nous avons certainement des échanges avec les économies émergentes de la Chine, de la Russie ou d'autres pays présents dans ce champ de glace.

**M. Da Pont :** Nous avons discuté de la question avec certains pays scandinaves et la Corée, qui s'intéressent à la construction de brise-glaces; mais le problème ne vient pas seulement de la conception; il faut connaître les capacités dont nous voulons doter ce navire.

Je vais revenir à ce que j'ai dit plus tôt. Nous essayons d'imaginer un navire que nous utiliserons de 2017 jusqu'à environ 2060, et de prévoir nos besoins et nos exigences pendant cette période. Nous ne voulons pas construire une réplique du *Louis S. St-Laurent*.

Lorsque l'on cherche à déterminer ses besoins en fonction d'un investissement gouvernemental substantiel, parce qu'il s'agit d'une dépense de 800 millions de dollars, il faut être certain de ne pas se tromper. Il faut essayer d'obtenir le meilleur navire possible pour le pays.

**Le sénateur Cook :** Je comprends.

Let me go to the issue of infrastructure now. If you want to think outside the box, given the acceleration of climate change, is there a point in time where I could see that ship based in Pangnirtung Harbour or some such place on Baffin Island, or should we be looking at what we have: Goose Bay, Labrador, for example, with an existing infrastructure in the form of airfields, docks and the like? Should we not be looking at those kinds of ports to service the Arctic?

**Mr. Da Pont:** Yes, I would agree with that. In fact, we try to do that now in terms of how we place our vessels.

To go to the chairman's comments a little earlier, as climate change progresses, there is little doubt in my mind that at some point the Coast Guard will have a northern operation based full time in the North. It is inevitable. The issue is when does it become feasible, over what time frame? These are the considerations that we have been looking at.

**Senator Cook:** There are many elements. Thirty thousand Canadians live up there and will be impacted by climate change in ways that we have not even discussed or talked about. My primary concern is for the people, how they make their living and how this will impact on them. It will not be 2022 because it will take nine years after you decide on the design.

**Mr. Da Pont:** We are under way. I expect that the whole process will be completed by 2017. That is our target. It is nine years from the budget announcement, yes.

**Senator Cook:** There are many things that I do not understand about the Coast Guard. I understand surveillance, search and rescue and icebreakers, but I will end with this: that terrible morning when I got a phone call from home about the helicopter crash. My daughter called and said that a helicopter had gone down on the way to Hibernia, and I said: "Oh, no." Her next words were, "But the Coast Guard is there, mom." It is a telling statement that a young woman was giving some measure of comfort by saying, "But the Coast Guard is there, mom."

I think your mission is laudable, but I think we could be doing so much more if we were not hampered by red tape.

**Mr. Da Pont:** Thank you for your views.

**Senator Cochrane:** Where are the major Coast Guard facilities located in the North?

**Mr. Da Pont:** We basically have one major facility, and that is a base in Hay River.

**Senator Cochrane:** How many Coast Guard vessels operate in that region every year?

**Mr. Da Pont:** Two vessels operate along the Mackenzie River every season, and they do mostly aids-to-navigation work. There is a vessel called the *Nahidik* that operates almost every season

Laissez-moi passer maintenant à la question des infrastructures. Avec un peu d'imagination, pourrait-on envisager, compte tenu de l'accélération des changements climatiques, un moment dans l'avenir où ce navire serait amarré dans le port de Pangnirtung ou quelque part sur l'île de Baffin, ou devrions-nous nous tourner vers les infrastructures existantes, comme celles qui se trouvent à Goose Bay, au Labrador, par exemple, sous la forme de terrains d'aviation, de docks et d'installations semblables? Ne devrions-nous pas penser à ce genre de ports pour desservir l'Arctique?

**M. Da Pont :** Oui, je suis d'accord avec vous. En fait, c'est ce que nous essayons de faire présentement lorsque nous planifions l'affectation de nos navires.

Pour en revenir aux commentaires que le président a faits un peu plus tôt, à mesure que les changements climatiques progressent, il fait peu de doute dans mon esprit que la Garde côtière aura un jour une base d'opération à temps plein dans le Nord. C'est inévitable. La question est de savoir quand ce sera possible et du temps qu'il faudra. Voilà les points dont nous tenons compte.

**Le sénateur Cook :** Il y a de nombreux éléments. Il y a 30 000 Canadiens qui vivent dans cette région et qui subiront les répercussions des changements climatiques de manières que nous n'avons même pas encore envisagées ou débattues. Ce qui me préoccupe le plus, ce sont les gens, comment ils vivront et quelles seront les répercussions qu'ils subiront. Ce ne sera pas en 2022, parce qu'il faudra neuf ans pour construire le navire une fois que vous en aurez choisi le modèle.

**M. Da Pont :** Le processus est en cours et devrait prendre fin en 2017. C'est notre objectif. Et c'est effectivement neuf ans après l'annonce faite dans le budget.

**Le sénateur Cook :** Il y a beaucoup de choses que je ne comprends pas au sujet de la Garde côtière. Je comprends la surveillance, les activités de recherche de sauvetage et les brise-glaces, mais je terminerai avec ce terrible matin, lorsque j'ai reçu un appel téléphonique de la maison au sujet de l'écrasement d'un hélicoptère. Ma fille m'a appelée pour me dire qu'un hélicoptère s'était abîmé en mer alors qu'il faisait route vers Hibernia, et je me suis exclamée « Oh non! » Elle m'a ensuite dit : « Mais la Garde côtière est là, maman. » Le fait qu'une jeune fille choisisse ces mots pour rassurer sa mère en dit long.

Je crois que votre mission est louable, mais que nous pourrions faire beaucoup plus si nous n'étions pas embourbés dans la bureaucratie.

**M. Da Pont :** Je vous remercie de vos observations.

**Le sénateur Cochrane :** Où sont situées les grandes installations de la Garde côtière dans le Nord?

**M. Da Pont :** Nous en avons essentiellement une seule, une base située à Hay River.

**Le sénateur Cochrane :** Combien de navires de la Garde côtière sont en opération dans cette région chaque année?

**M. Da Pont :** Deux navires parcourent la rivière Mackenzie à chaque saison, effectuant principalement de l'aide à la navigation. Il y a également un navire appelé *Nahidik*, qui effectue des travaux

doing science work in the Beaufort Sea. I mentioned that every year we have seven icebreakers from south of 60 in the Arctic. They are in various parts of the Arctic, including the Western Arctic, depending on the year and the operation.

**Senator Cochrane:** That is good; so we have seven vessels.

**Mr. Da Pont:** We have a capacity for seven, but they are not always there. The *Sir Wilfrid Laurier* works mostly in the Western Arctic on an ongoing basis. The *Louis S. St-Laurent* and others are there from time to time. It depends on what the vessel is being tasked to do in any year, and it varies from year to year.

**Senator Cochrane:** My other question is about communication and cooperation with the U.S. Coast Guard in the Western Arctic. In a typical year, are U.S. Coast Guard icebreakers on the northern side of Alaska?

**Mr. Spurrell:** Our colleagues in the U.S. Coast Guard do operations in the Arctic, as the commissioner just mentioned. Last year, the *Healy*, which has a U.S. Coast Guard science role, conducted joint operations with us, but that is the only large vessel I am aware of that does operations now. I am not in a position to really comment on the complete operational capacity of the U.S. Coast Guard.

**Senator Cochrane:** Does the U.S. have a system like our NORDREG?

**Mr. Da Pont:** The U.S. does have an equivalent of our vessel-controlled traffic system and our vessel-reporting systems. They are fairly comparable to ours. Theirs are mandatory. As you know in the Arctic at the moment, NORDREG has been voluntary. Legislation and regulations are being put in place to make it mandatory.

**The Chair:** That was a good question; very helpful.

**Senator Robichaud:** How soon can we expect NORDREG to be enforced?

**Mr. Da Pont:** That partly depends on how quickly the legislative and regulatory framework is approved, but we are aiming, as I understand it, to have it in place for next year.

**Senator Robichaud:** We were told that you did not need any legislation to put that through, that Transport Canada had the authority to do so.

**Mr. Da Pont:** I think we need a regulatory regime for it, as I understand it.

**Mr. Spurrell:** Our friends at Transport Canada have a file on the NORDREG issue. Last week I was in a session where our colleagues in transport were consulting with the industry, getting feedback on proposed changes. That is about all the information I can pass along to the committee.

**The Chair:** I had a briefing this morning from Transport Canada on another bill, and the person from the department said that they expected to have them in place by 2010.

**Mr. Da Pont:** Yes.

scientifiques dans la mer de Beaufort pratiquement à chaque raison. J'ai indiqué qu'à chaque année, nous avons dans l'Arctique sept brise-glaces qui viennent du sud du 60<sup>e</sup> parallèle. Ils sillonnent diverses régions de l'Arctique, y compris sa partie occidentale, dépendamment de l'année et des activités.

**Le sénateur Cochrane :** Fort bien; nous avons donc sept navires.

**M. Da Pont :** Nous avons une capacité de sept, mais ils ne sont pas toujours là. Le *Sir Wilfrid Laurier* est principalement affecté à l'Arctique occidental. Le *Louis S. St-Laurent* et les autres y sont de temps en temps. Tout dépend de ce que le navire doit faire au cours de l'année, et ses activités varient d'une année à l'autre.

**Le sénateur Cochrane :** Mon autre question concerne la communication et la coopération avec la Garde côtière américaine dans l'Arctique occidental. Habituellement, au cours de l'année, est-ce que ses brise-glaces se trouvent dans le Nord de l'Alaska?

**M. Spurrell :** Nos collègues de la Garde côtière américaine mènent des opérations dans l'Arctique, comme le commissaire vient de l'indiquer. L'an dernier, le *Healy*, un navire américain à vocation scientifique, a réalisé des activités conjointes avec nous, mais, à ce que je sache, c'est le seul grand navire qui mène actuellement des opérations. Je ne suis pas en mesure de vraiment faire des commentaires sur la capacité opérationnelle globale de la Garde côtière américaine.

**Le sénateur Cochrane :** Est-ce que les Américains ont un système comme notre NORDREG?

**M. Da Pont :** Ils ont effectivement un équivalent de notre système de contrôle du trafic maritime et de préparation de rapports, qui se compare assez bien au nôtre et est obligatoire. Comme vous le savez, l'application du NORDREG est actuellement volontaire dans l'Arctique. On s'emploie à mettre en place une loi et un règlement pour le rendre obligatoire.

**Le président :** C'était une bonne question, très pertinente.

**Le sénateur Robichaud :** Quand croyez-vous que NORDREG sera obligatoire?

**M. Da Pont :** Cela dépend en partie de la rapidité avec laquelle le cadre législatif et réglementaire est approuvé, mais d'après ce que je comprends, l'objectif est de le mettre en place l'an prochain.

**Le sénateur Robichaud :** On nous avait dit qu'il n'était pas nécessaire d'adopter de loi pour implanter ce système, que Transports Canada avait le pouvoir de le faire.

**M. Da Pont :** D'après ce que je comprends, je crois que nous avons besoin d'un régime de réglementation pour y parvenir.

**M. Spurrell :** Nos amis à Transports Canada ont un dossier sur la question de NORDREG. La semaine dernière, j'ai participé à une séance au cours de laquelle nos collègues du domaine des transports ont consulté l'industrie pour connaître son avis sur les changements proposés. C'est à peu près tout ce que je peux vous dire.

**Le président :** J'ai reçu une séance d'information de Transport Canada ce matin sur un autre projet de loi, et le représentant du ministère a indiqué que la mise en place était prévue pour 2010.

**M. Da Pont :** En effet.

**The Chair:** However, I agree with Senator Robichaud. We had testimony earlier that you did not need legislation and it could be done by regulation.

**Mr. Da Pont:** I will not debate the mechanism, but my understanding is we are aiming to have it in place on a mandatory basis for 2010. If it is possible to do so earlier and in a different way, as Mr. Spurrell has said, Transport Canada is the regulatory arm on this matter.

**Senator Manning:** My understanding is that the Coast Guard was given special operating agency status back in April 2005, which was designed to change the way the Coast Guard operated. In other committees in which I am involved, the government is looking at that type of operation for other agencies.

Has the reorganization been completed? How much independence does the Coast Guard have from DFO and how is that working up to now?

**Mr. Da Pont:** I think that most components of the special operating agency status have now been implemented. We are not a full independent agency with our own separate piece of legislation. We are a special operating agency within DFO.

Practical changes have come out of that status. Prior to that change, the Coast Guard reported through the various regional operations of the Department of Fisheries and Oceans. With the change, all of the Coast Guard operations now report to the commissioner, and they are separate and apart from the DFO structure.

It has given the Coast Guard a lot more operational and financial independence. We are still linked and are part of the department, of course, but it has given us a greater ability to manage our budget.

It has also enabled us to get special authorities from Treasury Board Secretariat that suit Coast Guard requirements but are not required or used in the rest of the department. A couple of those have been put in place since that time.

It has been successful in dealing with what were perceived as difficult issues, primarily some of the financial ones, but also many of the issues the Auditor General raised when she was before this committee — that there were five Coast Guards and they had different practices and procedures. We are well on the way to standardizing that situation. Obviously, we had many years of a highly decentralized organization, so it will take us another couple of years to standardize the rest of our procedures.

It has put us on a good route to deal with those issues and begin to deliver a basket of common services right across the country.

**Senator Manning:** I want to discuss search and rescue as a follow-up to our chair's questions. I believe you said that a search and rescue needs analysis is completed every three or four years.

**Le président :** Je suis toutefois d'accord avec le sénateur Robichaud. On nous a affirmé plus tôt qu'il n'était pas nécessaire d'adopter une loi et qu'un règlement pourrait suffire.

**M. Da Pont :** Je ne débattrai pas du mécanisme, mais je crois que notre objectif est de rendre la mesure obligatoire pour 2010. Il est possible de le faire plus tôt et de s'y prendre de manière différente, comme M. Spurrell l'a indiqué. Transports Canada se charge de l'aspect réglementaire de la question.

**Le sénateur Manning :** D'après ce que j'ai compris, la Garde côtière est devenue un organisme de service spécial en avril 2005 afin de modifier son fonctionnement. Dans d'autres comités dont je fais partie, le gouvernement envisage la même solution pour d'autres organismes.

Est-ce que la réorganisation est terminée? À quel point la Garde côtière est-elle indépendante de Pêches et Océans Canada, et comment les choses se passent-elles jusqu'à présent?

**M. Da Pont :** Je crois que la plupart des éléments du statut d'organisme de service spécial ont maintenant été mis en œuvre. Nous ne sommes pas un organisme entièrement indépendant régi par sa propre loi, mais un organisme de service spécial relevant de Pêches et Océans Canada.

Ce statut a entraîné des changements d'ordre pratique. La Garde côtière faisait auparavant rapport par l'entremise des diverses unités régionales de Pêches et Océans Canada. Toutes ces unités font maintenant rapport au commissaire et sont distinctes de la structure du ministère.

Ce changement a accordé à la Garde côtière une indépendance opérationnelle et financière beaucoup plus grande. Nous faisons toujours partie du ministère, avec lequel nous sommes bien sûr toujours liés, mais nous pouvons mieux gérer notre budget.

Nous pouvons également obtenir du Secrétariat du Conseil du Trésor des pouvoirs spéciaux qui nous permettent de répondre à nos besoins, mais qui ne sont pas utiles au reste du ministère. Quelques-uns de ces pouvoirs ont été mis en œuvre depuis.

Ce changement de statut a réussi à résoudre ce que l'on percevait comme étant des problèmes difficiles, surtout de nature financière, mais également de nombreux points que la vérificatrice générale avait soulevés lorsqu'elle a témoigné devant le comité — c'est-à-dire qu'il y avait cinq Gardes côtières ayant des pratiques et des procédures différentes. Nous avons fait beaucoup de progrès afin de normaliser la situation. De toute évidence, nous avons été très décentralisés pendant de nombreuses années; il nous faudra donc encore quelques années pour normaliser le reste de nos procédures.

Nous sommes donc en bonne voie de régler ces questions et de commencer à offrir une gamme de services communs à l'échelle nationale.

**Le sénateur Manning :** Je voudrais parler de recherche et de sauvetage, dans la foulée des questions de notre président. Je crois avoir compris qu'une analyse des besoins en matière de recherche et de sauvetage est effectuée tous les trois ou quatre ans?

**Mr. Da Pont:** It is usually a bit longer; five, six or seven years.

**Senator Manning:** Is that needs analysis completed across the country or just in regions?

**Mr. Da Pont:** Yes, it is done systematically across the country. The most recent one was finished about a year ago, and the results are publicly available and posted on the website.

**Senator Manning:** Some of my colleagues have raised the issue of the Cougar helicopter crash in Newfoundland. We have had several fishing boat incidents over the past few years, and the location of the search and rescue unit in Gander has been raised as an issue. The response time is what causes the questions.

Yesterday I was in St. John's, Newfoundland, with Minister MacKay to make an announcement on infrastructure. The media raised a question concerning a relocation of efforts. As you know, the government has agreements with Cougar helicopters as a backup plan.

I understand that Gander operates a certain time per day and that the response time during the day operations is one thing and the response time after they close their offices is another.

When you are on the sea, as most of you are fully aware, an accident does not happen between 8 a.m. and 4 p.m. or 9 a.m. and 3 p.m. It can happen at any time. If we were to look at ways of improving search and rescue — and I will use the example of Newfoundland and Labrador — we should emphasize our actual operations along with new locations.

In this needs analysis, which I will be getting a copy of now that I know it is available, is that discussed? The concern with several of the fishing boat accidents we have had was that they happened at night, and bringing people in and getting them in the helicopters creates time delays. I do not know if I am asking the question the right way, but I hope you know where I am going.

**Mr. Da Pont:** Senator, I think I understand where you are coming from. Obviously, I cannot get too much into what the Department of National Defence has in terms of its arrangements and how it positions its assets. I cannot speak for them on that issue.

The SAR needs analysis we have done just deals with the maritime portion and the Coast Guard portion. In fact, my view is that that may be a bit of a weakness in how we do that stuff. I have spoken to National Defence about this matter. In the future, I would like us to do it systematically, covering both their side of the operation and ours, because only doing it covering the Coast Guard's side obviously does not give you the full picture.

**M. Da Pont :** C'est généralement un peu plus; c'est plutôt cinq, six ou même sept ans.

**Le sénateur Manning :** Est-ce que cette analyse des besoins est faite à l'échelle du pays, ou seulement dans les régions?

**M. Da Pont :** Oui, c'est systématiquement à l'échelle nationale. La plus récente a été achevée il y a environ un an, et les résultats sont versés dans un site Web et accessibles au public.

**Le sénateur Manning :** Certains de mes collègues ont parlé de l'accident d'hélicoptère Cougar à Terre-Neuve. Nous avons eu plusieurs incidents avec des bateaux de pêche depuis quelques années, et on a parlé du fait que l'unité de recherche et de sauvetage se trouve à Gander comme d'un problème. C'est le délai de réaction qui suscite les questions.

Hier, j'étais à St. John's, à Terre-Neuve, avec le ministre MacKay pour faire une annonce relativement à l'infrastructure. Les médias ont posé une question au sujet de l'installation ailleurs de l'unité. Vous savez que le gouvernement a conclu des ententes avec les hélicoptères Cougar, en guise de plan d'urgence.

Je crois comprendre que l'unité de Gander est en activité pendant une certaine période de la journée et que le délai de réponse pendant la journée est une chose, et après la fermeture des bureaux c'en est une autre?

Quand on est en mer, la plupart d'entre vous le savez très bien, un accident n'arrive pas entre 8 et 16 heures ou 9 et 15 heures. Il peut arriver n'importe quand. Si nous voulions chercher des moyens d'améliorer les activités de recherche et de sauvetage — et j'emploierais l'exemple de Terre-Neuve-et-Labrador — nous devrions nous concentrer sur nos opérations en tant que telles, et aussi sur de nouveaux emplacements.

Dans cette analyse des besoins, dont je me procurerai une copie maintenant que je sais qu'elle est accessible, en est-il question? Ce qui nous inquiète, en rapport avec plusieurs accidents qu'ont eus des bateaux de pêche, c'est que ces accidents sont survenus pendant la nuit, et il faut du temps pour faire intervenir des gens et les amener sur place en hélicoptère. Je ne sais pas si je pose la question correctement, mais j'espère que vous voyez ce que je veux dire.

**M. Da Pont :** Sénateur, je pense vous comprendre. Bien évidemment, je ne peux pas en dire tellement sur les arrangements qu'a pris le ministère de la Défense nationale et la manière dont il positionne ses actifs. Je ne peux pas parler en son nom à ce sujet.

L'analyse des besoins en matière de recherche et de sauvetage que nous avons effectuée porte uniquement sur la partie maritime de l'intervention et celle de la Garde côtière. De fait, à mon avis, notre méthode accuse peut-être quelque faiblesse. J'en ai parlé à la Défense nationale. À l'avenir, nous aimerions que ce soit fait systématiquement, en couvrant à la fois leur partie des opérations et la nôtre, parce que le fait de ne s'occuper que de celle de la Garde côtière ne brosse évidemment pas un tableau d'ensemble de la situation.

In terms of response times — and, senator, I know you are aware of this — the tasking is done often to the asset that is the closest and can get there the quickest, whether it is a Coast Guard vessel, an auxiliary vessel or a vessel of opportunity.

What is required and the timeliness of the response time are functions of those factors. I know that it is very difficult whenever there are unsuccessful cases and where lives are lost. Both National Defence and ourselves review the search and rescue response and how it was conducted in all of those situations, and we examine whether there are ways to improve the service. We do that on an ongoing basis.

I go back to the point we have made several times now. Geographically, Canada is a very large country. The conditions are often challenging, and it is very difficult to guarantee coverage at all times and in all places. That is the challenge.

**Senator Manning:** I certainly accept that. Coming from the Province of Newfoundland and Labrador, I fully realize that in trying to cover our geography alone, you cannot have a search and rescue helicopter in every port.

Are you telling me that the Department of National Defence decides on the setup, the timing of operations and so on?

**Mr. Da Pont:** We work very closely with them. Actual operations are run by what is called the Joint Rescue Coordination Centre, of which there are three in the country. They are run by National Defence, but Coast Guard personnel are embedded in those centres, and they task all cases using whatever asset or combination of assets is appropriate for the particular situation.

They have a pretty wide range. They task assets without asking me or without asking senior DND people. They have been given authority to deliver what is needed to deal with the specific situation as quickly as possible.

We position our assets, our vessels, and National Defence decides where it puts its air support assets. Generally, that tends to be done by each of us. We do try to run an integrated operation that is mutually supportive.

**Senator Manning:** We always hear of the tragedies, and so we should, but I do realize that search and rescue personnel provide a great service to our province and our country and do some wonderful work in dangerous situations. There is no doubt about that.

I would like to take a few moments to talk about the planned procurement of vessels and follow up on Senator Cook's question. Do you have some idea of when the mission profile will be completed for the new icebreakers? Is there a time limit?

En ce qui concerne les délais d'intervention — et sénateur, je sais que vous le savez — la tâche est souvent confiée à l'actif qui est le plus près et qui peut arriver sur place le plus rapidement, que ce soit un navire de la Garde côtière, un navire auxiliaire ou un navire de passage.

Les besoins et la rapidité d'intervention sont fonction de ces facteurs. Je sais combien c'est difficile quand il y a des échecs et que des vies sont perdues. La Défense nationale et nous-mêmes nous penchons sur les délais d'intervention de recherche et de sauvetage et la manière dont le tout s'est déroulé dans toutes ces situations, et nous cherchons s'il y a des moyens d'améliorer le service. Nous le faisons systématiquement.

Je reviens à ce que nous avons déjà dit à plusieurs reprises. Au plan géographique, le Canada est un très vaste pays. Les conditions sont souvent rigoureuses, et il est très difficile de garantir l'intervention en tout temps et en tout lieu. C'est le défi qui se pose.

**Le sénateur Manning :** Je peux tout à fait le comprendre. Comme je viens de Terre-Neuve-et-Labrador, je peux parfaitement comprendre que même si on veut couvrir toute notre superficie géographique, on ne peut avoir un hélicoptère de recherche et de sauvetage à chaque port.

Dites-vous que c'est le ministère de la Défense nationale qui décide de l'organisation, du déroulement des opérations, et cetera?

**M. Da Pont :** Nous travaillons en très étroite collaboration avec eux. Les opérations en tant que telles sont dirigées par ce qui est appelé un Centre conjoint de coordination de sauvetage, et il y en a trois au pays. Ils sont dirigés par la Défense nationale, mais du personnel de la Garde côtière y est intégré, et ils répartissent toutes les opérations en exploitant au mieux tous les actifs ou toutes les combinaisons d'actifs pertinentes pour la situation du moment.

Ils ont un champ d'action assez vaste. Ils répartissent les actifs sans me poser de question et sans en poser aux gens du MDN. Ils sont habilités à faire le nécessaire pour composer avec la situation particulière avec la plus grande célérité.

Nous positionnons nos actifs, nos navires, et la Défense nationale décide où elle positionne ses actifs d'intervention aérienne. Généralement, nous faisons cela chacun de notre côté. Nous essayons de mener une opération intégrée en nous appuyant mutuellement.

**Le sénateur Manning :** Nous entendons toujours parler de tragédies, et c'est normal, mais je suis tout de même conscient que le personnel de recherche et de sauvetage fournit un service phénoménal à notre province et à notre pays et fait des choses incroyables dans des conditions dangereuses. Cela ne fait pas le moindre doute.

J'aimerais prendre quelques moments pour parler de l'achat prévu de navires et faire le suivi de la question du sénateur Cook. Avez-vous une idée du moment où sera achevé le profil de mission sera achevé pour les nouveaux brise-glaces? Y a-t-il une échéance?

**Mr. Da Pont:** We have actually completed a good, solid mission profile. In fact, it is also available on our website.

Perhaps I had better check. I know it is posted on our internal site. I am not sure if it is posted on the external site, but we can make that available.

We have done that part of the thinking and are now in the process of taking that mission profile and translating it into a more technical piece, which would be the statement of operational requirements.

**Senator Manning:** You may not be able to answer this question, but I will ask it anyway. How many departments are involved in putting this ship to paper in order to get it out to tender?

**Mr. Da Pont:** That is a very good question. There are perhaps more than I would care to have sometimes.

The Coast Guard is the major entity that determines the operational requirements. The Department of Public Works and Government Services is responsible for and manages the important parts of the overall procurement process. Industry Canada has a strong interest in looking at various industrial and regional benefits tied to every procurement. In our case, we look for the involvement of departments and agencies with an interest and a role in the vessels. Obviously, one of our key functions for a polar icebreaker is to have a good capacity for conducting Arctic science, so our science colleagues would be involved. We would look for involvement from NRCan and the Department of the Environment.

A vessel of that nature is a Government of Canada asset, so we would involve many government departments to participate in defining the operational requirements so as to ensure that the vessel is able to meet not just the needs and programs of the Coast Guard, but a variety of Government of Canada programs run by other departments. That does make the process a little more complicated. However, I go back to the fact that this is an \$800-million investment in something that we will have for 50 years, and it is important that we get the most out of it.

**Senator Manning:** Based on your answer to that question, I can see why it has taken several years to get to this point. To be honest, I am surprised you are as far along as you are.

I serve on the Security and National Defence Committee as well. We heard some witnesses a few weeks ago concerning contracts for the procurement of vessels for Navy. One of the requirements that the government has put forward is that these vessels be built in Canada. When we talked to the shipyard industry across the country, they mentioned the boom and bust cycle they go through. When we tender for these ships, there are not as many shipyards as there are Wal-Marts, so we are limited as to where we can construct these vessels.

**M. Da Pont :** Nous avons en fait dressé un bon profil de mission, bien solide. Il est d'ailleurs aussi accessible dans notre site Web.

Peut-être devrais-je le vérifier. Je sais qu'il est affiché dans notre site interne. Je ne suis pas sûr qu'il le soit dans le site externe, mais nous pourrions y veiller.

Nous avons achevé ce volet de réflexion, et nous en sommes maintenant à nous fonder sur ce profil de mission pour en faire un instrument plus technique, soit un énoncé de besoins opérationnels.

**Le sénateur Manning :** Peut-être ne pourrez-vous pas répondre à cette question, mais je la poserai de toute façon. Combien de ministères contribuent à coucher cet énoncé sur papier, pour que puisse être lancé un appel d'offres?

**M. Da Pont :** C'est une excellente question. Il y en a peut-être plus que je ne le souhaiterais parfois.

La Garde côtière est la principale entité qui définit les besoins opérationnels. Le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux est responsable des parties importantes du processus général d'approvisionnement, et il gère celui-ci. Industrie Canada s'intéresse à cerner les divers avantages que présente chaque approvisionnement pour l'industrie et les régions. Dans notre cas, nous rechercherions la participation de ministères et d'organismes qui ont un intérêt et un rôle relativement aux navires. De toute évidence, l'une des fonctions clés, de notre point de vue, pour un brise-glace polaire, est qu'il doit avoir une bonne capacité de recherche scientifique en Arctique; donc nos collègues scientifiques y participeraient. Nous chercherions à y intéresser NRCan et le ministère de l'Environnement.

Un navire de cette nature est un actif du gouvernement du Canada, alors nous inviterions de nombreux ministères à participer à la définition des exigences opérationnelles afin de nous assurer que le navire puisse répondre non seulement aux besoins de la Garde côtière relativement à ses programmes, mais aussi à une gamme de programmes publics que dirige notre ministère. Cela complique un peu le processus. Cependant, je reviens au fait que c'est un investissement de 800 millions de dollars dans quelque chose que nous aurons une cinquantaine d'années, et il est important que nous en tirions le meilleur parti.

**Le sénateur Manning :** D'après votre réponse à cette question, je peux voir pourquoi il a fallu plusieurs années pour en venir à ce point-ci. Pour être franc, je suis étonné que vous soyez si avancés.

Je siège aussi au Comité de la sécurité et de la défense nationale. Nous avons entendu des témoins il y a quelques semaines au sujet d'un contrat d'approvisionnement de navires pour la Marine. L'une des exigences du gouvernement est que ces navires doivent être construits au Canada. Dans nos entretiens avec des représentants de l'industrie de la construction navale de partout au pays, ils ont parlé des hauts et des bas que connaît leur industrie. Quand nous faisons des appels d'offres pour ces navires, il n'y a pas autant de chantiers navals qu'il y a de Wal-Mart, alors nous sommes limités quant aux endroits où il nous serait possible de faire construire ces navires.

Senator Cook talked about the GPS built for Hibernia, the floating platform, the major part of which came from Korea. My brother is an electrician, and he worked on that project. They had to strip out everything in that vessel and replace it to meet Canadian standards. Going outside the country creates its own problems.

My concern is for the shipyards. The one in Newfoundland and Labrador in Marystown is always looking for work, and I am sure there are others. I believe this vessel has been designed to be built in Canada. Has any thought been given to the ability of a shipyard or a number of shipyards to build the various parts of the vessel? I am trying to get my head around how that process works because I am not familiar with it, knowing full well that we are limited in our capability to be able to build such a vessel.

**Mr. Da Pont:** Again, these are some very good questions. When a request for proposal is put out to build the vessel, any shipyard can bid. It is at the moment an open, competitive process. Realistically, only a handful of yards in Canada now would have the capability to build a vessel like a polar icebreaker, but it would be an open, competitive process.

I agree completely with your observations of a boom and bust cycle, and I am grateful for the very significant investments in the Coast Guard and in the fleet in the last few budgets. They are the first investments since about the mid-1980s, so we have had a significant gap.

The shipyards obviously cannot maintain capacity, so whenever we enter the boom part of the cycle, as we are now, part of what the shipyards have to do is rebuild their capacity. In a sense, government pays for that because it is built into the bids submitted by the shipyards.

This is not the most efficient way to procure vessels. It would be better if we could move to an ongoing, more predictable program rather than the boom and bust cycle that we have seen. That is a function, obviously, of the investment decisions that are made at any one time.

**Senator Manning:** I am concerned about the ongoing discussions with the Canadian Navy relating to the contract for the Joint Support Ship Project, or JSS. I understand that that is ready to go at any given time. If you have a contract for JSS and a contract for a new polar ship at the same time, again, we are limited in our shipyards. Can you give us a ballpark estimate as to when you believe that we will be ready to seek bids for the construction of the new vessels?

**Mr. Da Pont:** For the polar icebreaker, we are targeting, I believe, 2012 or 2013. I have the figure here for putting out a request for proposal for "a build."

Le sénateur Cook a parlé du GPS construit pour Hibernia, la plateforme flottante, dont la plus grande partie venait de la Corée. Mon frère est électricien, et il a travaillé sur ce projet. Ils ont dû complètement dépouillé ce navire et tout remplacé pour l'adapter aux normes canadiennes. Le fait de sortir du pays comporte ses propres problèmes.

Ce qui me préoccupe, ce sont les chantiers navals. Celui de Terre-Neuve-et-Labrador, à Marystown, est toujours à la recherche de travail, et je ne doute pas qu'il y en ait d'autres. Je crois que ce navire a été planifié pour être construit au Canada. Est-ce qu'on a pensé à la capacité d'un chantier naval, ou de plusieurs chantiers navals, de construire les divers éléments du navire? J'essaie de comprendre le déroulement du processus, parce que je ne le connais pas très bien, en étant parfaitement conscient que nous sommes limités dans notre capacité de construire pareil navire.

**M. Da Pont :** Voilà encore d'excellentes questions. Quand un appel d'offres est émis pour la construction d'un navire, n'importe quel chantier naval peut présenter une proposition. C'est pour l'instant un processus ouvert et compétitif. Si on veut être réalistes toutefois, seulement une poignée de chantiers navals du Canada auraient actuellement la capacité de construire un navire comme un brise-glace polaire, mais ce serait un processus ouvert et compétitif.

Je suis tout à fait d'accord avec vos observations sur les hauts et les bas de l'industrie, et je suis reconnaissant des très importants investissements, dans les derniers budgets, qui ont été réservés à la Garde côtière et la flotte. Ce sont les premiers investissements depuis environ le milieu des années 1980, alors le besoin est grand.

Les chantiers navals ne peuvent évidemment pas entretenir la capacité, alors quand on entre dans une période d'expansion, comme actuellement, les chantiers navals doivent d'abord, notamment, rétablir leur capacité. En un sens, le gouvernement paie pour cela, parce que c'est intégré aux propositions que soumettent les chantiers navals.

Ce n'est pas le moyen le plus efficace qui soit d'acheter des navires. Ce serait mieux si nous pouvions adopter un programme continu et plus prévisible plutôt que de passer par des périodes d'expansion et de ralentissement comme nous en avons connues. C'est en tout temps, évidemment, un facteur des décisions d'investissement qui sont prises.

**Le sénateur Manning :** Je me préoccupe du dialogue continu avec la Marine canadienne au sujet du contrat pour le Projet de navire de soutien interarmées, ou NSI. À ce que j'ai compris, il est prêt à être lancé n'importe quand. Si on a un contrat pour le NSI et un contrat pour un nouveau navire polaire en même temps, encore une fois, nous sommes limités avec nos chantiers navals. Pouvez-vous nous donner une estimation approximative de quand vous pensez que nous serons prêts à lancer un appel d'offres pour la construction d'un nouveau navire?

**M. Da Pont :** Pour le brise-glace polaire, nous visons, je crois, 2012 ou 2013. J'ai le chiffre ici pour le lancement d'une demande de propositions pour une « construction ».

**Senator Manning:** You are hoping to have it completed in 2017.

**Mr. Da Pont:** That is right.

**Senator Manning:** It will take three or four years.

**Mr. Da Pont:** Yes, for the build process.

[*Translation*]

**Senator Robichaud:** I was speaking recently to a shipyard owner. I asked him about the announcement that several vessels of different sizes are to be built, and I gather that the smaller ones can be built in yards that are not able to build icebreakers of the size you were talking about.

The person told me that the problem was not that they cannot build them, but rather that, when people like that are asked to submit a bid, there is no way the yards that are not as big as others can do so because the bid is not just to build the vessels, but also to maintain them for an extended period of time.

Is there a way that the smaller boats that you are going to need can be handled differently so that other yards are able to submit bids?

**Mr. Da Pont:** Frankly, to my knowledge, we have never included long-term maintenance in our specifications. For the Coast Guard, the invitations to tender that we have prepared for new vessels has been for construction only. To date, maintenance has not been included. I think that is more a National Defence policy.

**Senator Robichaud:** Invitations to tender are prepared by Public Works, are they not?

**Mr. Da Pont:** Yes, they are. The Department of Public Works is responsible for the whole invitation to tender process.

**Senator Robichaud:** For Coast Guard vessels, there is no requirement for a package deal that includes construction, maintenance and a long-term warranty?

**Mr. Da Pont:** No. To my knowledge, maintenance has never been included. We have looked at it to see if there is any efficiency to be gained. But, up until now, it has not been part of our process.

[*English*]

**Senator Cochrane:** Mr. Da Pont, would you be able to take me through the process of responding to an accident when it happens on the scene, knowing full well that the Coast Guard has a very important role here, as well as others?

**Le sénateur Manning :** Vous espérez que ce sera terminé en 2017.

**M. Da Pont :** C'est exact.

**Le sénateur Manning :** Cela prendra trois ou quatre ans.

**M. Da Pont :** Oui, pour la construction.

[*Français*]

**Le sénateur Robichaud :** Je parlais dernièrement avec une personne qui était propriétaire d'un chantier naval. Je l'interrogeais relativement à l'annonce faite concernant la construction de plusieurs bateaux de différentes grandeurs, et je crois que les plus petits bateaux pourraient être construits dans des chantiers qui ne seraient pas à la hauteur pour construire un brise-glace de la classe dont vous parliez.

Cette personne me disait que le problème n'était pas le fait qu'ils ne peuvent pas construire, mais plutôt que lorsque l'on demande à ces gens de présenter une soumission, on demande non seulement la construction, mais l'entretien, pour une très longue période de temps, et ces chantiers qui ne sont pas aussi gros que les autres ne peuvent absolument pas présenter de proposition.

Est-ce qu'il ne serait pas possible pour les bateaux les plus petits dont vous allez avoir besoin, qu'on le fasse d'une façon qui permette à ces différents chantiers de vous présenter des soumissions?

**M. Da Pont :** Franchement, pour nous, à ma connaissance, nous n'avons jamais inclus l'entretien à long terme dans notre proposition. Pour la Garde côtière, les appels de soumission pour construire des navires que nous avons préparés, c'était simplement pour construire les bateaux. Il n'y a pas eu, à ce jour, de partie concernant l'entretien. Je pense que c'est plutôt dans la politique de la Défense nationale.

**Le sénateur Robichaud :** En fait, lorsqu'il y a des demandes de soumission, c'est fait par Travaux publics, n'est-ce pas?

**M. Da Pont :** Oui, c'est exact. C'est le ministère des Travaux publics qui a la responsabilité de contrôler le processus qui entoure les appels d'offres.

**Le sénateur Robichaud :** Lorsqu'il s'agit des navires de la Garde côtière, on n'exige pas qu'il y ait un forfait incluant la construction, l'entretien, une garantie, pour une longue période de temps?

**M. Da Pont :** Non. À ma connaissance, on n'a jamais inclus l'entretien. C'est un enjeu qu'on a analysé pour voir s'il y avait une certaine efficacité. Mais jusqu'à maintenant, cela ne fait pas partie de notre processus.

[*Traduction*]

**Le sénateur Cochrane :** Monsieur Da Pont, pourriez-vous m'expliquer la procédure pour réagir à un accident quand il survient? Nous sommes très conscients que la Garde côtière et d'autres y jouent aussi un rôle très important.

**Mr. Da Pont:** I can start and my colleague, I am sure, will provide you with more information. I will provide you with the simplified version.

If an individual on the water has difficulty, one of two things happens. If they have time, they radio in —

**Senator Cochrane:** To whom?

**Mr. Da Pont:** It would go to one of our 31 maritime communication and traffic control centres that are spread across the country. In an emergency situation, they would pick up the call and relay it to the Joint Rescue Coordination Centre, of which there are three. The centre would then task whomever was closest and whatever combination of assets were available to respond. For example, if a private vessel was nearby, they would task that vessel to respond in addition to Coast Guard vessels and, if needed, helicopter or other assets from the Department of National Defence.

The system is really triggered by either a distress signal or a call from the person in trouble, often picked up by one of our communications and traffic control centres and relayed to the Joint Rescue Coordination Centre. That process happens very quickly.

**Senator Cochrane:** Could you give me a time frame?

**Mr. Spurrell:** The type of response varies with the type of accident. For example, if the vessel has a problem and puts out a distress call, there may be other ships in the area that can respond quickly.

If it is a case that the vessel is overdue and we have to determine its last known position, the rescue coordination centre would have to manage a planned response to conduct an extensive search that may involve fixed-wing aircraft, helicopters, Coast Guard ships, merchant ships or fishing vessels in the area.

There is no typical response protocol. In my 20-odd years at sea, I do not think there was ever such a thing as a typical search and rescue. Every time there is a search and rescue, there are varying factors. The last known position may have been days old or certain parts of the equipment in the missing vessel may not have worked. The weather, of course, is always a complicating factor.

Clearly, it is a case of trying to manage the rescue in order to make the best use of the resources available, be it government resources, the mariners at sea, community-based resources like the auxiliary, or even local fire departments that may do a shoreline search for us. It is difficult to outline a typical search and rescue case.

**M. Da Pont :** Je peux commencer, et mon collègue, j'en suis sûr, pourra vous fournir d'autres renseignements. Je vais vous donner une version simplifiée.

Si quelqu'un, sur l'eau, se trouve en difficulté, de deux choses, l'une, si cette personne en a le temps, elle envoie un message radio...

**Le sénateur Cochrane :** À qui?

**M. Da Pont :** Ce serait à l'un de nos 31 centres de communications maritimes et de contrôle de la circulation qui sont répartis dans tout le pays. Dans une situation d'urgence, le centre recevrait l'appel et le transmettrait à l'un des trois centres conjoints de coordination de sauvetage. Le centre demanderait alors à quiconque se trouve le plus près, et à n'importe quelle combinaison d'actifs disponible, d'intervenir. Par exemple, si un bâtiment privé se trouve dans les parages, on lui demande d'intervenir en plus des navires de la Garde côtière et, au besoin, d'un hélicoptère ou d'autres éléments du ministère de la Défense nationale.

Le mécanisme d'intervention est vraiment déclenché, soit par un signal de détresse, soit par un appel de la personne qui se trouve en difficulté, comme ceux que reçoit souvent l'un de nos centres de communications et de contrôle de la circulation et qui sont transmis à un Centre conjoint de coordination de sauvetage. Tout cela va très vite.

**Le sénateur Cochrane :** Pouvez-vous me donner une idée du délai?

**M. Spurrell :** Le type d'intervention varie selon le type d'accident. Par exemple, si le navire est en difficulté et lance un appel de détresse, il pourrait y avoir d'autres navires dans les parages qui pourraient intervenir rapidement.

Si c'est un cas où un navire manque à l'appel et nous devons déterminer sa dernière position connue, le centre de coordination de sauvetage doit gérer une intervention planifiée pour mener une vaste opération de recherche à laquelle peuvent participer des aéronefs à voilure fixe, des hélicoptères, des navires de la Garde côtière, des navires commerciaux ou des bateaux de pêche se trouvant dans le secteur.

Il n'y a pas de protocole d'intervention typique. En quelque 20 années d'expérience en mer, je ne pense pas jamais avoir connu d'opération typique de recherche et de sauvetage. À chaque opération de recherche et de sauvetage, il y a des facteurs différents. La dernière position peut dater de plusieurs jours, ou certains instruments du navire manquant à l'appel peuvent être en panne. Le temps qu'il fait, bien entendu, est toujours un facteur qui peut compliquer les choses.

Nettement, il faut gérer le sauvetage de manière à faire le meilleur usage possible des ressources disponibles, que ce soit des ressources du gouvernement, les marins en mer, les ressources communautaires comme l'auxiliaire, ou même les pompiers locaux qui peuvent effectuer pour nous une recherche sur la côte. Il est difficile de décrire une opération typique de recherche et de sauvetage.

**Senator Cochrane:** What would be the time frame for either the Coast Guard or the Department of National Defence to respond to a simple accident, the most common accidents that occur?

**Mr. Spurrell:** Again, depending on the nature of the call, such as a mariner being injured on a ship, it could be as quick as the ship getting a call into the Joint Rescue Coordination Centre via the Marine Rescue Sub-centre or a radio station. Then it is a case of determining the best way to rescue the individual. Is it safer to send a helicopter to evacuate them, or is it better to send a ship, depending on the injury? In the case of a heart attack, an aircraft would be tasked relatively quickly. Depending on the standby situation, the aircraft could get off in 30 minutes or an hour. The distance required to fly will affect how long it takes to get there, and the conditions for the transfer will also affect the rescue. Sometimes these rescues are very quick and sometimes they go on for days.

**Senator Cochrane:** It is probably not a practical question.

**Mr. Spurrell:** It is. With a little more definition, I could probably give you —

**Senator Cochrane:** You know as well as I do, Mr. Spurrell, the questions that are asked when an accident happens, and they are usually on the negative side.

**Mr. Da Pont:** I appreciate that very much because I would probably feel the same way if I lost a family member. I think we understand very much those questions.

We go back to the fact that we do have one of the most effective systems in the world, and I would hope we do not lose that context. This does not mean that the system is perfect or that there is no room for improvement, but we should understand that we have one of the best systems of any country in the world. I think the people working in it are extremely dedicated.

**Senator Cook:** I want to pick up on Senator Cochrane's comment. Since the helicopter crash, the media has reported that there is a different response time for certain hours of the day and a different one for night. I heard somewhere that it will now be 30 minutes, 24/7. I do not know if that is so, but I know that officials were looking at making the response time out of Gander 24/7 right across the board.

**Senator Raine:** Probably just for Hibernia.

**Senator Cook:** Yes. Given the offshore traffic with Hibernia and with White Rose coming on, I know there was some talk that that would happen.

**Senator Cochrane:** Perhaps our witnesses have some information in that regard.

**Le sénateur Cochrane :** Quel serait le délai d'intervention soit de la Garde côtière, soit du ministère de la Défense nationale dans le cas d'un simple accident, des accidents les plus courants?

**M. Spurrell :** Là encore, selon la nature de l'appel, comme lorsque un marin est blessé sur un navire, ce pourrait être aussi rapide que le lancement d'un appel au Centre conjoint de coordination de sauvetage par l'intermédiaire du Centre secondaire de sauvetage maritime ou sur les ondes d'une station radio. Il faut alors déterminer le meilleur moyen de porter secours à cette personne. Vaut-il mieux envoyer un hélicoptère évacuer cette personne, ou encore un navire, selon la nature de la blessure? Dans le cas d'une crise cardiaque, un avion pourrait être dépêché assez rapidement. Selon la situation de mise en réserve, l'avion pourrait décoller en 30 minutes ou une heure. La distance à parcourir aura une incidence sur le temps qu'il faut pour se rendre sur place, et les conditions dans lesquelles se déroule le transfert auront aussi une incidence sur l'opération de sauvetage. Il arrive que ces opérations soient très rapides, et d'autres fois elles prennent plusieurs jours.

**Le sénateur Cochrane :** Ce n'est probablement pas une question pratique.

**M. Spurrell :** Elle l'est. Avec un peu plus de précisions, je pourrais certainement vous donner...

**Le sénateur Cochrane :** Vous connaissez aussi bien que moi, monsieur Spurrell, les questions qui sont posées quand des accidents surviennent, et elles ont généralement une connotation négative.

**M. Da Pont :** Je peux très bien le comprendre parce que j'aurais probablement les mêmes sentiments si je perdais un proche. Je pense que nous pouvons très bien comprendre ces questions.

Nous revenons au fait que nous avons l'un des systèmes les plus efficaces du monde, et j'aimerais que nous ne perdions pas cela de vue. Cela ne veut pas dire que le système est parfait ou qu'il n'y a pas place à l'amélioration, mais nous devons avoir conscience que nous avons l'un des meilleurs systèmes du monde. Je pense que ceux qui y travaillent sont extrêmement dévoués.

**Le sénateur Cook :** J'aimerais revenir sur le commentaire du sénateur Cochrane. Depuis l'accident d'hélicoptère, les médias ont affirmé que le délai de réponse est différent le jour comparativement à la nuit. J'ai entendu quelque part que ce sera maintenant de 30 minutes, 24 heures sur 24, sept jours sur sept. Je ne sais pas si c'est vrai, mais je sais que les représentants officiels voulaient parvenir à ce qu'on puisse intervenir 24 heures sur 24, sept jours sur sept, à partir de Gander, de façon généralisée.

**Le sénateur Raine :** C'est probablement seulement pour Hibernia.

**Le sénateur Cook :** Oui. Compte tenu du trafic maritime avec Hibernia et avec White Rose bientôt, je sais qu'il en a été question.

**Le sénateur Cochrane :** Peut-être nos témoins peuvent-ils nous renseigner là-dessus.

**Mr. Da Pont:** I cannot comment on that at the moment. As I am sure the committee is aware, whenever there is a tragedy of that nature, it is investigated in considerable depth by the Transportation Safety Board, and it is certainly not prudent to offer comments in advance.

**Senator Cook:** My question arose purely from media reports.

**Mr. Da Pont:** I understand that, but I am not aware of the point you have made, senator.

**The Chair:** As you have said, several departments are involved in search and rescues, such as the Coast Guard, DND and the Department of Transport. The Department of Fisheries is sometimes involved, but DND is the coordinating department, the head honcho, so to speak. Perhaps the comments were with respect to helicopter availability and timing.

**Senator Cook:** It was the response time of the Gander search and rescue. That was one of the first recommendations that went out from the municipal council in St. John's. Someone — and I read it — said they were looking at a response turnaround for the crew being there in 30 minutes, 24/7.

**Senator Manning:** When the Ocean Ranger sank, a report was filed. One of its recommendations talked about having a Coast Guard operation in St. John's to service the offshore drilling operations. That was never rectified. It is still in Gander.

I guess there are always ongoing discussions. It would be interesting to dig out this needs analysis and have a look at it. As a committee, perhaps we should take a more in-depth look into the operations. I will certainly take that back to our Security and National Defence Committee and look at it from a DND point of view.

**Senator Cook:** I think that recommendation came out of the Hickman report because Mr. Hickman made the comment.

**The Chair:** That was a long time ago.

**Senator Cook:** Yes. It was 1982, was it not? He thought that the recommendation was implemented. Now I have it straight in my head.

**The Chair:** On that topic, I hope to have a steering committee meeting Thursday morning to go over what we want to do in the future.

**Senator Raine:** Mr. Chair, I feel like we have been neglecting Mr. Paradis. I know there are issues regarding species at risk. For example, you asked to create a monitoring and reporting system. Maybe you could bring us up to date on what is happening. Rather than me ask the wrong questions, why do you not tell us what you would like us to hear.

**M. Da Pont :** Je ne peux rien en dire pour l'instant. Comme, j'en suis sûr, le comité le sais, lorsqu'arrive une tragédie de cette nature, la Commission de sécurité du transport mène une enquête approfondie, et il n'est certainement pas prudent de faire des commentaires précoces sur le sujet.

**Le sénateur Cook :** Ma question concernait uniquement ce qu'en disent les médias.

**M. Da Pont :** Je peux le comprendre, mais je ne suis pas au courant de ce dont vous avez parlé, sénateur.

**Le président :** Comme vous l'avez dit, plusieurs ministères participent aux activités de recherche et de sauvetage, dont la Garde côtière, le MDN et le ministère des Transports. Le ministère des Pêches y participe parfois, mais c'est le MDN qui en assure la coordination, qui en est le grand chef, si on peut dire. Peut-être les commentaires concernaient-ils la disponibilité et le délai d'intervention des hélicoptères.

**Le sénateur Cook :** C'était le délai d'intervention de l'équipe de recherche et de sauvetage de Gander. C'est l'une des premières recommandations qu'a faites le conseil municipal à Saint-John. Quelqu'un — et je l'ai lu — a dit qu'ils envisageaient un délai d'intervention de l'équipe de 30 minutes, 24 heures sur 24, sept jours sur sept.

**Le sénateur Manning :** Un rapport a été déposé après que l'Ocean Ranger ait coulé. L'une de ses recommandations était d'avoir un module de la Garde côtière à Saint-John pour s'occuper des opérations de forage en mer. Cela n'a jamais été rectifié. C'est toujours à Gander.

Je suppose que les discussions se poursuivent toujours. Il serait intéressant de ressortir cette analyse des besoins et l'étudier. En tant que comité, peut-être devrions-nous nous intéresser de plus près aux opérations. Il est certain que j'en parlerai à notre Comité de la sécurité et de la défense nationale, du point de vue du MDN.

**Le sénateur Cook :** Je pense que le rapport Hickman renfermait cette recommandation, parce que M. Hickman en a parlé.

**Le président :** C'était il y a longtemps.

**Le sénateur Cook :** Oui. C'était en 1982, non? Il pensait que la recommandation avait été mise en œuvre. Maintenant, c'est d'après mes souvenirs.

**Le président :** À ce propos, j'espère avoir une réunion du comité de direction jeudi matin pour parler de ce que nous voulons faire à l'avenir.

**Le sénateur Raine :** Monsieur le président, j'ai l'impression que nous avons négligé M. Paradis. Je sais qu'il y a des problèmes au sujet des espèces en péril. Par exemple, vous avez demandé la création d'un système de surveillance et de présentation de rapport. Peut-être pourriez-vous faire le point pour nous sur ce qui se passe. Plus tôt que de me laisser poser les mauvaises questions, pourquoi ne nous dites-vous pas ce que vous souhaitez que nous entendions.

**Mr. Paradis:** The Auditor General presented the recommendations from her report and we have agreed with those recommendations. They are very useful because they help to guide the way we will move forward with the program.

We received new funding for invasive species in 2005. The department got \$4 million. Two million dollars was to support the sea lamprey program, which is a joint Canada-U.S. program. The Canadian contribution was not up to the level of the agreement we have with the Americans. We have an \$8 million sea lamprey program and a \$2 million program to cover the rest of Canada. It is a large country to do monitoring, rapid response, risk assessment, research and eradication. The government strategy is all about preventing issues from occurring.

Since new funding was put in place, we have created monitoring systems on both coasts and in the Great Lakes to monitor invaders. We have been working very closely with Transport Canada on ballast water exchange zones. Within the International Maritime Organization, member countries have to approve the new regulation for ballast water. One of the conditions is to establish ballast water zones where ships can exchange ballast before they enter a country's waters. We have been doing scientific research to look at how we could set up areas where the current would flush the ballast water instead of bringing the ships to shore. The plan is to keep them out on the high seas so they have less of an impact on Canadian ecosystems.

We have also developed a risk assessment centre of expertise in Burlington where we look at various species. I am always intrigued to look at reports that state there are 185 invaders in the Great Lakes. The reality is that there are 185 non-indigenous species; they are not all invaders. There is a lot of work to tease out which species represent the highest risk.

We have strengthened our relationship with the provinces. We really need everyone's support with a program of that magnitude. The pathways of introduction for invaders are often people releasing pet fish in the water. For example, we found piranhas in Newfoundland. I do not think they can establish there, but people bought them and had them in their homes. They simply did not feel that they could kill them, so they released them.

There is a lot of work to be done with the public. We have largely worked with the provinces to have their feet on the ground with the community — the cottagers, the aquaculture industry, the shipping industry and fishermen — so that when they discover new species they are not used to seeing in their ecosystem, they can flag them for the department. Then we can go and work with people.

**M. Paradis :** La vérificatrice générale a présenté les recommandations de son rapport et nous en avons tous convenu. Elles sont utiles parce qu'elles aident à guider notre cheminement avec le programme.

Nous avons reçu un nouveau financement pour les espèces envahissantes en 2005. Le ministère a reçu 4 millions de dollars. Deux millions de dollars étaient réservés à l'appui du programme de la lamproie marine, un programme conjoint du Canada avec les États-Unis. La contribution canadienne n'a pas atteint ce qu'il avait été convenu avec les Américains. Nous avons un programme pour la lamproie de 8 millions de dollars, et un programme de 2 millions pour le reste du Canada. C'est un vaste pays et il faut assurer la surveillance, l'intervention rapide, l'évaluation des risques, la recherche et l'éradication. La stratégie du gouvernement vise seulement à prévenir les problèmes.

Depuis l'octroi de ces nouveaux fonds, nous avons créé des systèmes de surveillance sur les deux côtes et dans les Grands Lacs, pour surveiller les espèces envahissantes. Nous avons travaillé en très étroite collaboration avec Transports Canada sur les zones de changement de lest liquide. Les pays membres de l'Organisation maritime internationale doivent approuver la nouvelle réglementation des eaux de lest. L'une des conditions établies est de créer des zones d'eau de ballast où les navires peuvent échanger le lest avant d'entrer dans les eaux d'un pays. Nous menons des recherches scientifiques pour déterminer comment nous pourrions contribuer à créer des zones où le courant évacuerait les eaux de lest, au lieu que d'amener les navires jusqu'à la côte. L'idée est de les garder en haute mer pour qu'ils aient moins d'incidence sur les écosystèmes canadiens.

Nous avons aussi créé un centre d'expertise de l'évaluation des risques à Burlington, où nous examinons diverses espèces. Je suis toujours intrigué quand j'entends dire qu'il y a dans les Grands Lacs 185 espèces envahissantes. La vérité, c'est qu'il y a 185 espèces non indigènes; ce ne sont pas toutes des espèces envahissantes. Il y a beaucoup de travail à faire pour déterminer quelles espèces présentent les plus grands risques.

Nous avons consolidé nos relations avec les provinces. Nous avons vraiment besoin du soutien de tout le monde, avec un programme de cette envergure. Les espèces envahissantes sont souvent des poissons d'ornement qui sont libérés dans l'eau. Par exemple, nous avons trouvé des piranhas à Terre-Neuve. Je ne pense pas qu'ils puissent s'y établir, mais il y a des gens qui les ont apportés et les ont gardés chez eux. Ils n'ont simplement pas voulu les tuer, alors ils les ont libérés.

Il y a beaucoup de travail à faire avec le public. Nous avons surtout travaillé avec les provinces pour qu'elles tissent des liens avec la communauté — les vacanciers, l'industrie aquacole, l'industrie de la marine commerciale et les pêcheurs — pour que lorsque ces gens découvrent de nouvelles espèces qu'ils ne sont pas habitués à voir dans leur écosystème, ils puissent les signaler au ministère. Les gens du ministère peuvent se rendre sur les lieux travailler avec la population.

We have had tremendous success in Newfoundland engaging people. The green crab was found about two years ago. There is an eradication strategy where people go out and fish the green crab to decrease the population. This is the sort of thing that the department alone could not accomplish because it would require a huge infrastructure and operation.

The monitoring system has allowed us to ascertain that the tunicate we have in P.E.I., which is a huge problem for the aquaculture industry, is actually found in Newfoundland as well. We can see that some of those invaders are spreading.

The Auditor General is recommending that we take a more risk-based approach. The reality is that this problem is growing quite rapidly. We are trying to set priorities, as best we can, to determine the damages. For example, the Chinese mitten crab that has been doing incredible damage in Europe was found in a few locations in the St. Lawrence River. We quickly put in place a risk assessment to find out if the conditions were there for the species to establish, to spread out, and to replace existing species.

The same thing was done in the Great Lakes around the Asian carp. There is currently a species of Asian carp in the Mississippi River. They are extremely large in size and actually come out of the water like missiles. They fly out and hit people. You can see videos on YouTube where the fish jump into boats and boaters have to throw them back out. They are extremely aggressive fish. It is quite surprising. What keeps them out of the Great Lakes is an electric barrier in the Chicago sanitation canal.

Those are very complicated issues.

**Senator Raine:** Was the barrier put there specifically for that purpose?

**Mr. Paradis:** Yes. The U.S. Army Corps of Engineers designed the electric barrier to keep them out of the Great Lakes.

The fish are extremely aggressive. They were based in aquaculture sites, and a flood on the Mississippi River released them from their pounds. They have spread out over the entire zone.

Ontario wanted to limit their introduction in live fish stores. However, given World Trade Organization standards, we could not do it without conducting a full risk assessment to prove that Canada could actually create a commercial barrier. We did the risk assessment in a few months to determine the potential spread of the species in the Great Lakes. We determined they could go move into a fairly wide range of waterways, even up to Lake Winnipeg and almost to the Yukon. They could not settle, but they could easily move all over and drastically modify the ecosystem.

Nous avons remporté un énorme succès au plan de l'intéressement de la population à Terre-Neuve. On y a trouvé des crabes verts il y a environ deux ans. Une stratégie d'éradication a été mise en œuvre, et les citoyens vont à la pêche au crabe vert pour en réduire la population. C'est le genre de chose que le ministère ne peut faire à lui seul parce qu'il faudrait pour cela une énorme infrastructure et une opération à grand déploiement.

Le système de surveillance nous a permis de déterminer qu'on trouve aussi à Terre-Neuve le tunique que nous avons à l'Île-du-Prince-Édouard, qui présente un énorme problème pour l'industrie aquacole. Nous constatons que certaines des espèces envahissantes se répandent.

La vérificatrice générale recommande que nous adoptions une approche plus axée sur les risques. La réalité, c'est que ce problème prend très rapidement de l'ampleur. Nous essayons de mieux définir les priorités, pour recenser les dommages. Par exemple, le crabe chinois, qui a fait des ravages en Europe, a été repéré à plusieurs endroits dans le fleuve Saint-Laurent. Nous avons vite procédé à une évaluation des risques pour déterminer si les conditions favorisaient l'établissement et l'expansion de l'espèce, et si elle était susceptible de remplacer les espèces existantes.

Nous en avons fait autant dans les Grands Lacs, en ce qui concerne la carpe d'Asie. On trouve actuellement une espèce de carpe d'Asie dans le fleuve Mississippi. C'est un poisson extrêmement gros, qui surgit réellement de l'eau comme un missile. Il bondit de l'eau et frappe les gens. On peut voir sur YouTube des vidéos où les poissons bondissent dans les bateaux, dont les occupants doivent les rejeter à l'eau. Ce sont des poissons extrêmement agressifs. C'est très étonnant. Ce qui les empêche d'entrer dans les Grands Lacs, c'est une barrière électrique qui se trouve dans le canal d'assainissement de Chicago.

Ce sont des questions très compliquées.

**Le sénateur Raine :** Est-ce que cette barrière a été installée là expressément à cette fin?

**M. Paradis :** Oui. C'est le corps d'ingénieurs de l'Armée américaine qui a conçu cette barrière électrique pour les empêcher de pénétrer dans les Grands Lacs.

Ces poissons sont extrêmement agressifs. Ils viennent de sites aquacoles, et une inondation du fleuve Mississippi leur a permis de sortir de leurs étangs. Ils se sont répandus dans toute la zone.

L'Ontario voulait limiter leur introduction dans les magasins de poissons vivants. Cependant, les normes de l'Organisation mondiale du commerce nous empêchaient de le faire sans mener au préalable une évaluation complète des risques pour prouver que le Canada pouvait créer une barrière commerciale. Nous avons effectué cette évaluation en l'espace de quelques mois pour déterminer quel était le potentiel de propagation de l'espèce dans les Grands Lacs. Nous avons établi qu'elle pouvait atteindre un assez grand nombre de cours d'eau et se rendre jusqu'au lac Winnipeg et même, presque jusqu'au Yukon. Elle ne peut pas s'y établir, mais peut facilement se rendre très loin et bouleverser en profondeur l'écosystème.

We did the risk assessment, and Ontario was able to enforce a regulation to place a prohibition on live fish in fish stores in Ontario. Manitoba used the same assessment to do it. Invasive species are a huge problem that is spreading quite rapidly.

Another problem we are facing is that many sport fishermen are introducing species that are not indigenous so they have a bit more entertainment when sport fishing. Some species in British Columbia are competing in salmon habitats now. It is becoming a significant problem as well.

**Senator Raine:** Are those species introduced by sport fishermen?

**Mr. Paradis:** Yes, because the species are a little more aggressive.

**Senator Raine:** Fighting fish.

**Mr. Paradis:** I cannot remember the species. It may be the spiny-ray fish. It is a very aggressive species for sport fishermen.

That is why we are trying to work as much as possible with communities and cottagers' organizations to educate people about the impact of their behaviours. Many people will take their bait fish and throw them in the water when they finish, and then they just leave. Those bait fish can totally modify the biodiversity structure of the lake in which they are being placed.

We appreciate the recommendations of the Auditor General. We can see the importance of ranking and setting priorities, but it is a huge issue. The community strategy managed by Environment Canada has \$1 million dollars per year to help community organizations to do promotion, provide information, et cetera. Four hundred thousand dollars of that million goes to aquatic invasive species.

**Senator Raine:** Would you work with groups like B.C. fish and wildlife associations?

**Mr. Paradis:** Yes. For example, we work with the Ontario Federation of Anglers and Hunters. We have worked with the P.E.I. aquaculture and mussel producers' industry to try and control the tunicates. They keep spreading in some bays. It is a very challenging issue.

Many people do not realize the complexity of dealing with aquatic invaders compared to terrestrial invaders. If you have a deer or a fox problem, you can build a fence or control the population with hunting. In the water, you hardly see where they are to be able to catch them. Therefore, they can spread and go long distances. It is a very complicated issue to deal with.

Nous avons donc fait l'évaluation des risques voulue, et l'Ontario a mis en place un règlement pour interdire l'introduction de poissons vivants dans les magasins de poissons de l'Ontario. Le Manitoba a utilisé la même évaluation à la même fin. Le problème des espèces envahissantes est immense et il se répand très vite.

Il y a aussi le problème de l'introduction d'espèces non indigènes par des pêcheurs récréatifs désireux de se divertir. Ainsi, il y a quelques espèces en Colombie-Britannique qui font concurrence au saumon dans son habitat maintenant. C'est un autre problème considérable.

**Le sénateur Raine :** Est-ce que ces espèces sont introduites par des pêcheurs récréatifs?

**M. Paradis :** Oui, parce que ces espèces sont un peu plus agressives.

**Le sénateur Raine :** Ce sont des poissons qui se battent.

**M. Paradis :** Je ne me rappelle plus du nom des espèces prisées. Ce pourrait être le poisson à rayons épineux. C'est une espèce très agressive pour les pêcheurs récréatifs.

C'est la raison pour laquelle nous intensifions notre travail le plus possible avec les collectivités et les organisations de propriétaires de chalets afin d'éduquer les gens à l'effet de leurs comportements. Beaucoup de personnes prennent leurs poissons-appâts et les jettent à l'eau quand ils ont terminé, puis s'en vont. Ces poissons-appâts peuvent modifier totalement la structure de la biodiversité d'un lac quand ils y sont introduits.

Nous reconnaissons la validité des recommandations de la vérificatrice générale. Il est important d'établir un ordre de priorités, mais le problème est immense. La stratégie communautaire administrée par Environnement Canada prévoit un million de dollars par année pour aider les organisations communautaires à faire de la promotion, à diffuser de l'information et tout le reste. De cette somme 400 000 \$ sont consacrés aux espèces aquatiques envahissantes.

**Le sénateur Raine :** Est-ce que vous travaillez avec des groupes comme les associations de protection du poisson et de la faune de la Colombie-Britannique?

**M. Paradis :** Oui. Par exemple, nous travaillons avec l'Ontario Federation of Anglers and Hunters. Nous avons également travaillé avec les aquaculteurs et les producteurs de moules de l'Île-du-Prince-Édouard afin de lutter contre les tuniciers et d'en limiter la propagation. Ils demeurent tout de même très présents dans certaines baies. C'est tout un défi.

Beaucoup de gens ne saisissent pas à quel point il est difficile de restreindre les envahisseurs aquatiques encore plus que les envahisseurs terrestres. Quand il y a trop de chevreuils ou de renards, on peut construire une clôture ou faire diminuer leur population par la chasse. Dans l'eau, on voit à peine où les poissons se trouvent pour les attraper. Ils peuvent donc se répandre sur de longues distances. C'est un problème très complexe.

Still, with respect to the pathways of introduction, ballast water is by far the most important issue. We keep working at developing new technology and monitoring its effectiveness. Transport Canada has been putting regulations in place. They are doing more monitoring now in ports to see how many ships have complied or not. In addition, a lot of work is being done between the U.S. Coast Guard and Canadian Coast Guard to control the operation of ships on the Great Lakes.

**Senator Raine:** Can anything be done to sterilize the ballast water while it is on the ship?

**Mr. Paradis:** Multiple technologies can be used, such as ozone treatment and radiation. There are a number of them, but none are fully effective for all of the different species we find. Depending on which zone the ships come from, they actually bring with them different kinds of species. If all of the oxygen is taken out of the ballast, some species will survive that treatment. Others survive ozone treatment. It is a very complicated issue. The IMO is trying to control that with regulations requiring most ships to change their ballast water on the high seas before they get into the economic zones.

There are different kinds of treatment and there are security issues. There have been cases where ships ballast in parallel and then sometimes break down while the ballasts are empty. They have to do differential treatments, or they do it by cycling the water in the same ballasts in a progressive fashion. There is a lot of complicated technology.

This is one of the areas where we have a very good relationship with Transport Canada. One of our scientists works half time in transport and half time in DFO. We have very close integration regarding the ballast water program.

I have a lot to say because invasive species is a big issue; it is moving very rapidly and we are finding new species. We have lots on our risk assessment list. In fact, we are trying to work with the provinces to have them help us identify which ones are the most significant in each area of the country so they can be put on the list and we can move faster.

**Senator Raine:** Do some of those species actually come from aquaculture?

**Mr. Paradis:** They are not always aquaculture species. In that particular situation, an Asian species was actually brought in. Asian carp was used to clean channels. For example, in Alberta, they produced triploids — fish that cannot reproduce — to clean culverts and other areas. Instead of having pesticides —

**The Chair:** That gives a whole new interpretation to the phrase “carp-et cleaner.”

**Mr. Paradis:** Yes, they have those Asian carp.

**Senator Raine:** Carp cleaners.

Quoi qu'il en soit, pour ce qui est du mode d'introduction, les eaux de ballast sont de loin le problème le plus préoccupant. Nous ne cessons de parfaire la technologie et d'évaluer son efficacité. Transports Canada a mis un règlement en place. Le ministère a intensifié sa surveillance dans les ports pour voir combien de bateaux s'y conforment. Il y a également une grande collaboration entre la Garde côtière américaine et la Garde côtière canadienne pour encadrer les activités des bateaux dans les Grands Lacs.

**Le sénateur Raine :** Ne peut-on rien faire pour stériliser les eaux de ballast pendant qu'elles sont toujours dans le bateau?

**M. Paradis :** Il y a diverses technologies possibles, comme le traitement à l'ozone et la radiation. Il y en a beaucoup, mais aucune n'est totalement efficace pour toutes les différentes espèces. Les espèces que transportent les bateaux dépendent beaucoup des zones d'où ils arrivent. Certaines espèces survivront même si l'on retire tout l'oxygène des eaux de ballast. D'autres survivent au traitement à l'ozone. C'est très complexe. L'OMI essaie de limiter les dégâts à coup de règlements qui obligent la plupart des bateaux à changer leurs eaux de ballast en haute mer avant d'entrer dans les zones économiques.

Il y a différentes sortes de traitements et différents problèmes de sécurité. Il arrive que des bateaux procèdent au ballastage en parallèle et se brisent quand leur ballast est vide. Ils doivent donc recourir à d'autres traitements et font circuler l'eau dans le ballast de façon progressive. Il y a beaucoup de technologies compliquées.

C'est l'une des choses pour lesquelles nous avons une excellente relation avec Transports Canada. L'un de nos scientifiques travaille à temps partiel pour Transports Canada et à temps partiel pour le MPO. Nous déployons le programme des eaux de ballast en très étroite collaboration.

J'ai beaucoup de choses à dire parce que le problème des espèces envahissantes est gigantesque, il évolue très rapidement, et nous trouvons sans cesse de nouvelles espèces. Notre liste d'évaluation des risques est très longue. En fait, nous demandons aux provinces de nous aider à déterminer quelles espèces sont les plus importantes dans chaque région pour que nous puissions les inscrire sur la liste et réagir plus rapidement.

**Le sénateur Raine :** Est-ce que certaines de ces espèces viennent de l'aquaculture?

**M. Paradis :** Pas toujours. Dans ce cas particulier, il y a une espèce asiatique qui a été introduite. La carpe d'Asie servait à nettoyer les canaux. Par exemple, en Alberta, ils ont produit des triploïdes, des poissons qui ne peuvent pas se reproduire, pour nettoyer les ponceaux et d'autres zones. Plutôt que d'utiliser des pesticides...

**Le président :** C'est une nouvelle version du « nettoyeur à carpe ».

**M. Paradis :** Oui, il y a la carpe d'Asie.

**Le sénateur Raine :** La carpe nettoiyante.

**Mr. Paradis:** In Alberta, a technology was developed to sterilize them before they are introduced to the ecosystem. Sometimes those things happen as well.

**Senator Raine:** We are not talking at this meeting about aquaculture in B.C., but that is a whole other issue that is still ahead of us.

**The Chair:** We will be talking about it. Tentatively, we are thinking that we could do a B.C. trip maybe in November. Before that time, we would like to have you come back, perhaps, and go over the issues with us in more detail.

**Mr. Paradis:** We would be quite pleased to present the breadth of our science activities on the West Coast. It is a pretty complicated picture because we have aquaculture, but many other factors now impact the Pacific salmon. As you know, it is an iconic species. Everyone wants to know what is happening with it. There is a huge salmon mortality at sea for which we do not have all the information.

**Senator Raine:** Maybe they are dying as they move out into the ocean as little fish.

**Mr. Paradis:** Water temperature is a significant factor for Pacific salmon. Now that the icecaps and the glaciers are melting, there is an impact on the freshness of the water flowing out of the river when the fish come back to spawn.

If you are interested, we would be very happy to prepare a full presentation of our science program on the West Coast.

**The Chair:** We would like that.

It is quarter to eight, and there is an old saying that the mind can only absorb as much the backside is able to bear, but I recognize Senator Robichaud for a very brief intervention.

[*Translation*]

**Senator Robichaud:** Let me take this opportunity to thank you. Perhaps I can ask my question in another session. It has to do with habitat and the melting permafrost. Perhaps you will be able to shed light on that for us at another time.

[*English*]

**The Chair:** You can see how popular you are. You have kept us here for well over two hours, and committee members still have questions. Thank you very much for being here tonight.

The discussion has been very stimulating. It has been helpful to us because we are in the process of trying to find answers to some very difficult questions.

We know that you have constraints and limitations on your particular positions. You are not involved in policy-making in a general sense, so we thank you for being as helpful as you could be to us. We will certainly see some of you again and perhaps all of you.

(The committee adjourned.)

**M. Paradis :** En Alberta, les scientifiques ont inventé un procédé pour stériliser les poissons avant de les introduire dans l'écosystème. Cela se fait parfois.

**Le sénateur Raine :** Nous ne sommes pas ici pour parler de l'aquaculture en Colombie-Britannique, mais c'est un autre sujet qu'il vaudrait la peine de creuser.

**Le président :** Nous allons en discuter. Nous songeons à nous rendre en Colombie-Britannique en novembre. D'ici là, nous aimerions que vous reveniez nous voir pour étudier ces questions plus en détail.

**M. Paradis :** Nous serions très heureux de vous présenter toute l'étendue de nos activités scientifiques sur la côte ouest. La situation est assez complexe compte tenu de toute l'aquaculture qui s'y fait, mais beaucoup d'autres facteurs ont une incidence sur le saumon du Pacifique. Comme vous le savez, cette espèce est une véritable icône. Tout le monde veut savoir ce qui lui arrive. La mortalité du saumon est très élevée en mer, et nous n'avons pas beaucoup d'information à ce sujet.

**Le sénateur Raine :** Peut-être que les saumons meurent quand ils sont petits et qu'ils arrivent dans l'océan.

**M. Paradis :** La température de l'eau est un facteur fondamental pour le saumon du Pacifique. La fonte de la calotte glaciaire et des glaciers modifie la fraîcheur de l'eau qui coule des rivières quand les poissons y reviennent pour frayer.

Si vous souhaitez en savoir davantage, nous serions très heureux de préparer une présentation complète sur notre programme scientifique sur la côte Ouest.

**Le président :** Nous l'apprécierions.

Il est huit heures moins le quart, et l'on dit souvent qu'il y a une limite à ce qu'un cerveau peut absorber, mais je vais donner la parole au sénateur Robichaud pour une brève intervention.

[*Français*]

**Le sénateur Robichaud :** J'en profite pour vous remercier. Ma question pourrait cependant être posée lors d'une prochaine séance. Elle porte sur l'habitat et le pergélisol qui fond. Peut-être qu'à ce moment-là, vous pourrez nous éclairer à ce sujet.

[*Traduction*]

**Le président :** Voyez à quel point vous êtes populaire. Vous nous avez gardés ici pendant bien plus de deux heures, et les membres du comité ont encore des questions. Je vous remercie infiniment d'être avec nous ce soir.

Cette discussion est très stimulante. Elle nous aide beaucoup parce que nous cherchons des réponses à des questions très difficiles.

Nous savons que vos obligations professionnelles vous limitent. Vous ne participez pas à l'élaboration de politiques en général, donc nous vous remercions de nous aider à ce point. Nous allons certainement revoir certains d'entre vous et peut-être même tous.

(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:*

George Da Pont, Commissioner of the Canadian Coast Guard;  
Wade Spurrell, Assistant Commissioner of the Canadian Coast  
Guard, Central and Arctic Region;  
Mimi Breton, Assistant Deputy Minister, Oceans and Habitat Sector;  
Sylvain Paradis, Director General, Ecosystem Science Directorate;  
  
Burt Hunt, Regional Director, Fisheries and Aquaculture  
Management, Central and Arctic Region.

TÉMOINS

*Pêches et Océans Canada :*

George Da Pont, commissaire de la Garde côtière canadienne;  
Wade Spurrell, commissaire adjoint de la Garde côtière canadienne,  
région du Centre et de l'Arctique;  
Mimi Breton, sous-ministre adjointe, Secteur des océans et de l'habitat;  
Sylvain Paradis, directeur général, Direction des sciences des  
écosystèmes;  
  
Burt Hunt, directeur régional, Gestion des pêches et de l'aquaculture,  
région du Centre et de l'Arctique.