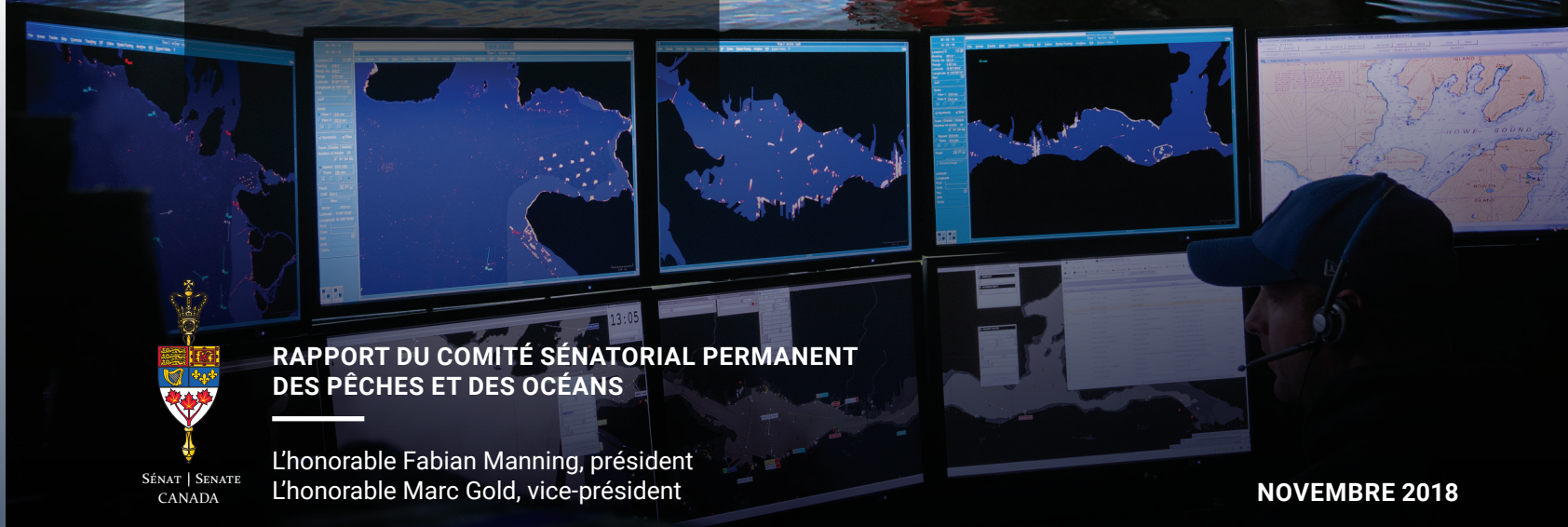




QUAND CHAQUE MINUTE COMPTE

RECHERCHE ET
SAUVETAGE MARITIMES



SÉNAT | SENATE
CANADA

RAPPORT DU COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES PÊCHES ET DES OCÉANS

L'honorable Fabian Manning, président
L'honorable Marc Gold, vice-président

NOVEMBRE 2018

Renseignements :

Par courriel : pofo@sen.parl.gc.ca

Par la poste : Comité sénatorial permanent des pêches et des océans
Sénat, Ottawa (Ontario), Canada, K1A 0A4

Le rapport peut être téléchargé à l'adresse suivante : www.senate-senat.ca/

Le Sénat est présent sur Twitter : @SenateCA,
suivez le comité à l'aide du mot-clic #pofo

This report is also available in English.



SÉNAT | SENATE
CANADA

TABLE DES MATIÈRES

MEMBRES DU COMITÉ.....	I
ORDRE DE RENVOI	III
LISTE DES ACRONYMES	V
RECOMMANDATIONS	VI
INTRODUCTION.....	1
1 : RECHERCHE ET SAUVETAGE.....	3
1.1 Cadre juridique international.....	3
1.2 Compétences en matière de recherche et de sauvetage au Canada.....	4
1.3 Responsabilité fédérale en matière de recherche et de sauvetage aériens et maritimes	5
1.4 Région de recherche et de sauvetage couverte par le Canada	6
1.5 Incidents donnant lieu à des opérations de recherche et de sauvetage maritimes	9
1.6 Activités de recherche et de sauvetage maritimes	10
2: CAPACITÉS DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE AU CANADA.....	12
2.1 Ressources de la Garde côtière canadienne en matière de recherche et de sauvetage maritimes.....	13
2.1.1 Flotte.....	13
2.1.2 Personnel	16
2.2 Ressources des Forces armées canadiennes en matière de recherche et de sauvetage	20
2.2.1 Flotte.....	20
2.2.2 Personnel	25
2.3 Temps de réaction et délai d'intervention	26
2.4 Diversification dans la fourniture de services	31
2.5 Collaboration	33
3 : ORGANISMES BÉNÉVOLES DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE.....	35

3.1 Qu'est-ce que la Garde côtière auxiliaire canadienne?.....	35
3.2 Financement et formation de la Garde côtière auxiliaire canadienne.....	38
3.3 La Garde côtière auxiliaire canadienne dans l'Arctique	43
3.4 Un petit organisme bénévole unique de recherche et de sauvetage	44
4 : SÉCURITÉ DES BATEAUX DE PÊCHE ET DES EMBARCATIONS DE PLAISANCE	48
4.1 Pêcheur : Un métier à risque	48
4.1.1 Règlements sur les bateaux de pêche	49
4.1.2 Gestion de la pêche commerciale.....	50
4.1.3 Prévention.....	52
4.2 Sécurité de la navigation de plaisance	54
4.3 Communications dans l'Arctique canadien	56
5 : GOUVERNANCE EN MATIÈRE DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE MARITIMES	57
5.1 Rôle du gouvernement fédéral en matière de recherche et de sauvetage maritimes.....	57
5.2 La Garde côtière canadienne : Une institution nationale.....	59
5.3 Un nouveau statut pour la Garde côtière canadienne	62
ANNEXE A – LISTE DE TÉMOINS	63
ANNEXE B – MISSIONS D'ÉTUDE.....	69

MEMBRES DU COMITÉ



L'honorable Fabian Manning
*Président**



L'honorable Marc Gold
*Vice-président**



L'honorable Jim Munson*

Les honorables sénateurs



Larry W. Campbell



Daniel Christmas



Nancy Hartling



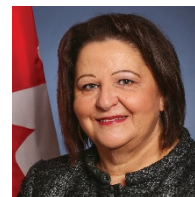
Thomas J. McInnis



Chantal Petitclerc



Donald Neil Plett



Rose-May Poirier

**Membres du sous-comité du programme et de la procédure*

Le comité désire souligner la contribution inestimable des sénateurs suivants :

Les honorables sénateurs : Hubley (à la retraite), Enverga (décédé), Raine (à la retraite) et Watt (à la retraite).

Membres d'office du comité:

L'honorable Peter Harder, P.C. (ou Diane Bellemare), (ou Grant Mitchell), l'honorable Larry W. Smith (ou Yonah Martin), l'honorable Yuen Pau Woo (ou Raymonde Saint-Germain), l'honorable Joseph A. Day (ou Terry M. Mercer).

Autres sénateurs ayant participé à l'étude:

Les honorables sénateurs: Ataullahjan, Bovey, Busson, Coyle, Deacon, Doyle, Duffy, Dyck, Eaton, Forest, Frum, MacDonald, Marshall, Martin, McIntyre, Pate, Ringuette, Sinclair, Stewart Olsen, Tkachuk, et Wallace (à la retraite).

Membres du personnel:

Odette Madore, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement

Daniele Lafrance, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement

Chantal Cardinal, greffière de comité, Direction des comités

Barbara Reynolds, greffière de comité, Direction des comités

Mireille La Forge, greffière de comité, Direction des comités

Maxwell Hollins, greffier de comité, Direction des comités

Debbie Larocque, adjointe administrative, Direction des comités

Annie Trudel, adjointe administrative, Direction des comités

Ben Silverman, agent de communications (comités), Direction des communications

Marcy Galipeau, chef, Communications stratégiques, Directions des communications

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 14 avril 2016 :

L'honorable sénateur Manning propose, appuyé par l'honorable sénateur Wells,

Que le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans soit autorisé à examiner, pour en faire rapport, les activités de recherche et de sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent ; et

Que le Comité fasse de temps à autre rapport au Sénat, mais au plus tard le 30 novembre 2017, et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions dans les 180 jours suivant le dépôt du rapport final.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

ATTESTÉ :

Le greffier du Sénat,
Charles Robert

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 28 novembre 2017 :

L'honorable sénateur Gold propose, au nom de l'honorable sénateur Manning, appuyé par l'honorable sénatrice Mégie,

Que, nonobstant l'ordre du Sénat adopté le jeudi 14 avril 2016, la date du rapport final du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans relativement à son étude sur les activités de recherche et de sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent, soit reportée du 30 novembre 2017 au 30 juin 2018.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

ATTESTÉ :

La greffière du Sénat,
Nicole Proulx

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 26 avril 2018 :

L'honorable sénateur Manning propose, appuyé par l'honorable sénatrice Raine,

Que, nonobstant l'ordre du Sénat adopté le mardi 28 novembre 2017, la date du rapport final du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans relativement à son étude sur les activités de recherche et de sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent, soit reportée du 30 juin 2018 au 31 décembre 2018.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

ATTESTÉ :

Le greffier du Sénat,
Richard Denis

LISTE DES ACRONYMES

ACRSA :	Association civile de recherche et de sauvetage aériens
AMSA :	Australian Maritime Safety Authority
ARC :	Aviation royale canadienne
BSN :	Bureau de la sécurité nautique
BST :	Bureau de la sécurité des transports du Canada
CCCOS :	Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage
CMMC :	Conseil consultatif maritime canadien
CGCC :	Collège de la Garde côtière canadienne
CLI :	Canadian Lifeboat Institution
Convention SOLAS :	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
CPSBPQ :	Comité permanent de la sécurité des bateaux de pêche du Québec
CSSM :	Centre secondaire de sauvetage maritime
ESC :	Embarcation de sauvetage côtier
FAC :	Forces armées canadiennes
GCAC :	Garde côtière auxiliaire canadienne
GCC :	Garde côtière canadienne
GPS :	Système mondial de positionnement
MDN :	Ministère de la Défense nationale
MPO :	Pêches et Océans Canada
OMI :	Organisation maritime internationale
OSS :	Organisme de service spécial
Radio VHF :	Radio VHF (à très haute fréquence)
RAMSARD :	Analyse axée sur les risques de la prestation des services de recherche et de sauvetage maritimes
RCM-SAR :	Royal Canadian Marine Search and Rescue
RHIOT:	Cours de conducteur d'embarcation pneumatique à coque rigide
RLS :	Radiobalise de localisation des sinistres
RNLI :	Royal National Lifeboat Institution
R-S :	Recherche et sauvetage
SCTM :	Services de communication et de trafic maritimes
SED :	Statut d'entité distincte
SRR :	Région de recherche et de sauvetage
TC :	Transports Canada
UNCLOS :	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer

RECOMMANDATIONS

1a) Le comité recommande que la Garde côtière canadienne établisse de nouveaux postes principaux de recherche et de sauvetage dans l'Arctique canadien afin de répondre à la demande croissante dans les régions où l'on prévoit une intensification du trafic maritime.

1b) Le comité recommande également que la décision finale concernant l'emplacement de ces postes de recherche et de sauvetage soit prise en consultation avec les collectivités locales.

2a) Le comité recommande que la Garde côtière canadienne fasse de la formation en recherche et sauvetage à l'intention des nations côtières un programme permanent, comme c'est déjà le cas pour la formation qui prépare les opérateurs d'embarcations pneumatiques à coque rigide, à l'école de Bamfield, en Colombie-Britannique.

2b) Le comité recommande également que la Garde côtière canadienne, en consultation avec les parties concernées, dispense cette formation dans d'autres collectivités côtières et autochtones du pays, notamment dans l'Arctique canadien.

3a) Le comité recommande que la Garde côtière canadienne, en collaboration avec le Collège de la Garde côtière canadienne, étende et améliore sa stratégie de recrutement afin de cibler un public plus large.

3b) Le comité recommande que la stratégie s'efforce particulièrement d'attirer dans ses rangs et de retenir des cadets et des employés autochtones.

3c) Le comité recommande que la Garde côtière canadienne recrute des employés autochtones parlant l'inuktitut dans l'Arctique canadien.

4. Le comité recommande que les Forces armées canadiennes profitent des possibilités que leur offre le Plan d'investissement de la Défense 2018 pour accroître et diversifier leurs effectifs en recherche et sauvetage afin de faire face à l'augmentation des interventions en la matière.

5. Le comité recommande que le ministère de la Défense nationale lance un projet pilote autorisant un exploitant privé d'hélicoptères civils à effectuer des missions de recherche et de sauvetage aériens dans l'Arctique canadien et à Terre-Neuve-et-Labrador. L'évaluation du projet pilote, avec ses coûts et ses avantages, devrait être rendue publique.

6. Le comité recommande que soit rétablie au plus vite la Table ronde nationale sur la recherche et le sauvetage en Arctique et que des tables rondes semblables soient créées dans d'autres régions de recherche et de sauvetage pour s'occuper des enjeux régionaux et locaux.

7. Le comité recommande que la Garde côtière canadienne augmente le financement de la Garde côtière auxiliaire canadienne pour lui permettre au moins d'absorber la hausse de ses dépenses de fonctionnement et de former ses membres conformément aux normes de compétences nationales.

8. Le comité recommande que la Garde côtière canadienne mette sur pied un fond pour la recherche et le sauvetage maritimes destiné à aider les organismes régionaux de la Garde côtière auxiliaire canadienne à se procurer l'équipement et les services dont ils ont besoin pour mener à bien leurs opérations.

9. Le comité recommande que la Garde côtière canadienne aide les organismes régionaux de la Garde côtière auxiliaire canadienne à diversifier leurs sources de financement.

10. Le comité recommande que la Garde côtière canadienne crée de nouveaux postes de la Garde côtière auxiliaire canadienne dans la région de l'Arctique et qu'elle leur accorde du financement pour le recrutement, les opérations, l'équipement, la formation et, le cas échéant, des navires.

11. Le comité recommande que Transports Canada modifie sa réglementation afin que l'obligation d'avoir des radiobalises de localisation des sinistres, ou RLS, à bord s'applique à tous les bateaux de pêche. Un délai de deux ans devrait être accordé à l'industrie de la pêche pour qu'elle se conforme à cette obligation.

12. Le comité recommande que Transports Canada élabore et diffuse une série d'informations conviviales concernant la stabilité des bateaux, afin de réduire les pratiques à risque dans l'industrie de la pêche commerciale.

13. Le comité recommande à Pêches et Océans Canada de veiller à ce que la priorité soit accordée à la sécurité des pêcheurs dans les règlements et les pratiques du Ministère.

14. Le comité recommande que Transports Canada, Pêches et Océans Canada et la Garde côtière canadienne se servent du Conseil consultatif maritime canadien pour travailler avec les organismes voués à la sécurité des pêcheurs, ainsi qu'avec les pêcheurs eux-mêmes, à l'élaboration d'un plan d'action national de sécurité dans l'industrie de la pêche commerciale. Ce plan d'action devrait être remis au comité dans les trois ans suivant le dépôt du présent rapport au Sénat du Canada.

15. Le comité recommande que Transports Canada transfère de nouveau à la Garde côtière canadienne, avec le financement correspondant, la responsabilité de la prévention en matière de recherche et de sauvetage ainsi que de la sécurité de la navigation de plaisance.

16. Le comité recommande que le gouvernement du Canada, par l'intermédiaire de la Garde côtière canadienne et en collaboration avec les unités de la Garde côtière auxiliaire canadienne, les collectivités locales et d'autres partenaires, étende la couverture radio dans l'Arctique canadien et dans d'autres collectivités éloignées.

17a) Le comité recommande que la Garde côtière canadienne devienne un organisme distinct constitué en vertu d'une loi relevant du ministre des Transports du Canada.

17b) Le comité recommande également que la planification des immobilisations se fasse sur un horizon de 20 ans, de manière à mieux définir les besoins en matière de renouvellement, de mise à niveau et de modernisation de la flotte.

INTRODUCTION

En mai 2016, le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans (le comité) s'est lancé dans une étude approfondie sur la recherche et le sauvetage (R-S) maritimes au Canada, conformément à l'ordre de renvoi suivant qu'il a reçu du Sénat :

Que le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans soit autorisé à examiner, pour en faire rapport, les activités de recherche et de sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent¹.

Pour s'acquitter de ce mandat, à la fois vaste et complexe, le comité a adopté une approche en trois volets destinée à le guider dans son étude. Le premier de ces volets a consisté à passer en revue la littérature dans le but de réunir l'information et les recommandations de diverses entités formulées depuis 10 ans en matière de R-S maritimes au Canada, et aussi pour recenser les problèmes récurrents. Le deuxième volet a été axé sur la tenue d'audiences publiques à Ottawa (Ontario), Halifax (Nouvelle-Écosse) et St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador)², et a donné lieu à des visites sur le terrain dans plusieurs régions du pays³, afin de recueillir localement différents points de vue sur la recherche et le sauvetage maritimes, notamment en ce qui concerne les points forts et les besoins particuliers en la matière. Le troisième volet a pris la forme de missions d'étude en Angleterre, en Irlande, en Norvège et au Danemark⁴; il a consisté également à colliger de l'information sur la R-S maritimes en Australie et en Nouvelle-Zélande, dans le but de voir comment d'autres pays maritimes confrontés à des difficultés semblables à celles du Canada ont réussi à améliorer leurs programmes de R-S.

Le Canada est bordé par trois océans et ses voies navigables sont très fréquentées, que ce soit à des fins commerciales ou récréatives. L'environnement marin peut toutefois être extrêmement dangereux. Le comité a appris, en effet, que le Canada possède l'une des régions de recherche et de sauvetage maritimes parmi les plus vastes, les plus difficiles et les plus diversifiées au monde. Par ailleurs, le Canada a plus de glace flottante sur ses territoires océaniques et cours d'eau que n'importe quel autre pays, ce qui représente des défis exceptionnels pour le trafic maritime. Il y a donc quotidiennement des activités de R-S sur toutes les côtes canadiennes. Lors d'une journée normale, on compte 27 incidents nécessitant une opération de R-S, on sauve 15 vies humaines et on porte assistance à 52 personnes, en moyenne. Les causes des interventions varient : incendie à bord; embarcation qui a échoué; embarcation désemparée ou en panne; embarcation qui prend l'eau; embarcation qui a chaviré; embarcation perdue dans le brouillard; personne(s) tombée(s) par-dessus bord; urgence médicale. Heureusement, nos équipes de R-S font un travail remarquable : elles sont

¹ Sénat du Canada, [Journaux du Sénat](#), 1^{re} session, 42^e législature, 14 avril 2016, p. 378.

² Durant ses audiences, le comité a entendu plus de 80 témoins.

³ Visites sur le terrain au Canada : Nouvelle-Écosse (Halifax, Dartmouth, Sambro, Sydney et Greenwood); Terre-Neuve-et-Labrador (St. John's, Gander et Goose Bay); Colombie-Britannique (Comox et Victoria); Nunavut (Iqaluit); Québec (ville de Québec et Kuujuaq).

⁴ Missions d'étude à l'étranger : Angleterre (Southampton, Fareham, Lee-on-Solent et Selsey); Irlande (Dublin); Norvège (Oslo, Reitan et Bodø); Danemark (Copenhague, Helsingør, Aarhus, Grenaa et Frederikshavn).

à pied d'œuvre 24 heures sur 24 pour se porter au secours de marins en détresse. Ce sont les « sauveteurs de dernier recours » qu'on appelle parfois dans les pires conditions météorologiques, pour se rendre dans les régions les plus reculées du pays, quand d'autres n'ont plus les moyens d'intervenir. Ceux qui font des missions de R-S « n'ont pas le droit à l'échec » et ils sauvent des vies au péril de la leur. Les membres des équipes de R-S sont très compétents, ils doivent posséder des connaissances spécialisées et être capables de beaucoup de courage et de dévouement. À ce propos, le comité tient à saluer le travail de tous ceux qui répondent à des appels de détresse en mer. Le comité l'a souvent entendu et il en est très sincèrement convaincu : ces gens « sont les meilleurs parmi les meilleurs ». D'ailleurs, puisqu'il s'agit souvent d'une question de vie ou de mort, le comité croit que les autorités responsables doivent être résolument engagées dans l'amélioration continue des opérations de R-S.

Au vu de son évaluation de la situation, le comité conclut que les services de R-S maritimes au Canada sont globalement très efficaces jusqu'à présent. Il reste toutefois certaines choses à améliorer, comme on l'explique dans ce rapport, notamment en matière de couverture, de capacité, de prévention et de gouvernance.

1 : RECHERCHE ET SAUVETAGE

Par recherche et sauvetage, on entend la recherche des personnes, navires et autres moyens de transport, ainsi que la fourniture d'une aide à ceux-ci, quand, selon toute vraisemblance, ils sont en détresse ou menacés d'un danger imminent⁵.

1.1 Cadre juridique international

Le Canada est membre de plusieurs organisations internationales et signataire de trois importantes conventions régissant la recherche et le sauvetage maritimes, à savoir : la *Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS)*⁶, la *Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (Convention de Hambourg)*⁷ et la *Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer (UNCLOS)*⁸. Entre autres choses, ces conventions exigent que :

- les navires en voyage en mer répondent aux situations de détresse dans la mesure du possible sans s'exposer à des risques inutiles (on les appelle les « navires de passage »);
- les pays signataires prennent les dispositions nécessaires pour fournir des services de R-S dans leurs eaux côtières;
- les pays ayant des frontières communes délimitent, dans le cadre d'ententes bilatérales, les zones de R-S qu'ils devront couvrir;
- les pays voisins coopèrent et coordonnent leurs efforts pour secourir des personnes en détresse en mer, où qu'elles se trouvent;
- les pays mettent en place des centres principaux et secondaires de coordination des activités de sauvetage ainsi que des systèmes de communication, et qu'ils établissent les procédures opérationnelles à suivre en cas d'alertes et durant des opérations de R-S.

Selon les représentants gouvernementaux des quatre pays dans lesquels s'est rendu le comité, ces conventions internationales ont permis de développer dans le monde des systèmes de recherche et de sauvetage maritimes qui se ressemblent. Ils ont toutefois précisé que les pays peuvent élaborer des programmes de R-S maritimes en fonction des caractéristiques propres à leur environnement (géographie et longueur du littoral, niveau et type d'activités maritimes, climat, modèle de gouvernement, etc.). Ils ont insisté sur le fait que les pays peuvent apprendre plus les uns des autres

5 Garde côtière canadienne (GCC), [La recherche et le sauvetage maritimes au Canada](#), 26 mars 2014.

6 Organisation maritime internationale (OMI), [Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer](#).

7 OMI, [Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes](#).

8 Organisation des Nations Unies, [Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer](#).

et que des progrès sont toujours possibles. Au Canada, l'amélioration de l'efficacité des missions de R-S maritimes et des capacités nécessaires passe dans une grande mesure par la prise en considération de l'immensité et de la diversité du territoire à couvrir. Une des mesures clés de l'efficacité est donc de veiller à ce que les ressources en matière de R-S soient placées à des endroits stratégiques pour intervenir promptement en cas d'incidents maritimes, où qu'ils se produisent.

1.2 Compétences en matière de recherche et de sauvetage au Canada

Au Canada, la R-S est une compétence que se partagent tous les ordres de gouvernement – fédéral, provincial-territorial et municipal – et est exercée avec l'appui d'organismes bénévoles et du secteur privé. Les services de R-S maritimes et aériens relèvent de la responsabilité du gouvernement fédéral, tandis que les interventions de R-S sur terre et les eaux intérieures sont de la compétence des provinces, des territoires et des municipalités, sauf lorsque les incidents surviennent sur des terres et voies navigables de la Couronne (voir le tableau 1.1).

Pendant son étude, le comité a appris que malgré ce partage des responsabilités, les frontières entre les R-S terrestres, maritimes et aériennes ne sont souvent pas claires. Par exemple, à la demande des autorités provinciales, territoriales ou municipales compétentes, le gouvernement fédéral peut participer à des efforts de R-S au sol, à des évacuations médicales et à d'autres missions humanitaires. De même, les interventions en cas d'incidents maritimes peuvent nécessiter des moyens aériens de R-S et vice versa. De plus, lorsqu'un incident survient sur de la glace de mer, il peut y avoir confusion quant à savoir s'il faut faire une mission de R-S terrestre ou maritime. Le comité a appris que ce genre de cafouillage avait déjà causé des retards de sauvetage. Il importe donc de ne pas perdre de vue que plus le délai d'intervention est long, plus le risque de blessures graves ou de décès est grand.

Tableau 1.1 – Autorités d'intervention en recherche et sauvetage au Canada

Type d'incident de R-S et endroit	Autorité principale
Incidents d'aéronefs <ul style="list-style-type: none"> • Partout au Canada 	Forces armées canadiennes, ministère de la Défense nationale
Incidents maritimes <ul style="list-style-type: none"> • Océans • Eaux côtières • Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent 	Garde côtière canadienne, Pêches et Océans Canada
Incidents terrestres et sur les eaux intérieures	Gouvernements provinciaux-territoriaux; responsabilité habituellement déléguée aux services de police compétents

Type d'incident de R-S et endroit	Autorité principale
<ul style="list-style-type: none"> • Au sol (randonneurs, chasseurs, personnes portées disparues, etc.) • Voies navigables intérieures (plaisanciers, pêcheurs à la ligne, pagayeurs, etc.) 	
<p>Incidents dans des parcs nationaux, lieux historiques nationaux et aires marines de conservation</p> <ul style="list-style-type: none"> • Au sol (randonneurs, vététistes, etc.) • Voies navigables intérieures (pêcheurs à la ligne, pagayeurs, etc.) 	Agence Parcs Canada

Source : Gouvernement du Canada, [Examen quadriennal des activités de recherche et de sauvetage](#), décembre 2013, p. 10.

1.3 Responsabilité fédérale en matière de recherche et de sauvetage aériens et maritimes

Pour ce qui est des interventions, de la répartition des tâches et de la coordination des volets aérien et maritime, il y a effectivement un chef et c'est le commandant de R-S. Le commandant de R-S fait toujours partie des Forces armées, mais il y a un commandant de R-S dans chacun de nos trois secteurs [...] Ce sont ces trois commandants de R-S qui assument la responsabilité générale de la coordination et de la répartition des [moyens] de la Garde côtière, des bateaux auxiliaires et de proximité, et des interventions qu'exige le droit de la mer. Il y a, en réalité, un seul chef pour chacun des appels de R-S lancés au Canada. [Gregory Lick, directeur général, Opérations, Garde côtière canadienne (4:16-17)]⁹

Conformément aux conventions internationales qu'il a signées, le gouvernement fédéral assume la responsabilité globale de la recherche et du sauvetage maritimes et aériens au Canada, et charge depuis 1976 le ministre de la Défense nationale de la direction des opérations. En effet, les Forces armées canadiennes (FAC), qui relèvent du ministère de la Défense nationale (MDN), doivent assurer la coordination et l'exécution des missions de R-S aériennes. Elles peuvent aussi fournir un appui aérien aux missions de R-S maritimes, dont la responsabilité incombe toutefois à la Garde côtière

⁹ À noter que dans le présent rapport, les références aux témoignages recueillis et publiés dans les *Procès-verbaux* et les *Témoignages* du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans seront indiquées entre parenthèses, à même le corps du texte, avec le numéro de fascicule et la page correspondante.

canadienne (GCC), qui relève du ministère de Pêches et Océans Canada (MPO). Étant donné que le MDN chapeaute tout le volet opérationnel de R-S au niveau fédéral, les opérations maritimes sont coordonnées conjointement par les FAC et la GCC. Cette coordination est assurée par les trois Centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS), basés respectivement à Halifax (Nouvelle-Écosse), Trenton (Ontario) et Victoria (Colombie-Britannique). Le Centre secondaire de sauvetage maritime (CSSM) de Québec (Québec) est rattaché aux CCCOS d’Halifax et de Trenton, tandis que le CSSM qui a rouvert en 2018 à St. John’s (Terre-Neuve-et-Labrador) appuie le CCCOS d’Halifax. Le comité a appris qu’en plus de renforcer les capacités de R-S maritimes, ces CSSM mettent au service des CCCOS leurs connaissances et leur expertise du terrain – dialectes, géographie, différences culturelles, caractéristiques météorologiques et environnementales et autres variables propres à ces régions. Les CCCOS et les CSSM fonctionnent 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, toute l’année (24/7/365). Les CCCOS sont gérés par du personnel des FAC et de la GCC, et les CSSM, uniquement par du personnel de la GCC.

Pour s’acquitter de ses fonctions de R-S maritimes, la GCC dispose de 12 centres de Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) disséminés un peu partout au pays¹⁰. Ces centres de SCTM sont à l’affût des appels de détresse et les relaient aux CCCOS, qui déterminent de quels équipements ils disposent pour coordonner une intervention appropriée, selon la nature de l’incident. La plupart des SCTM sont ouverts tous les jours de l’année, 24 heures sur 24, mais certains ne travaillent que de manière saisonnière. En plus de surveiller les appels de détresse et d’y répondre, les SCTM diffusent de l’information sur la sécurité maritime (avertissements concernant les conditions météorologiques et la navigation), contrôlent les navires entrant dans les eaux canadiennes, fournissent des renseignements et des conseils pour réguler le trafic maritime et prennent les mesures adéquates pour assurer la sécurité et l’efficacité des déplacements des navires dans nos eaux territoriales. Grâce à ces centres, les CCCOS sont mieux à même de s’occuper des personnes ou des navires en détresse; les marins en danger en mer ont plus de chances d’être repérés; et la GCC dispose de meilleures informations sur la circulation des navires, ce qui lui permet de faire plus de sensibilisation à la sécurité maritime. Le comité a entendu dire à maintes reprises que les agents des SCTM sont « les yeux et les oreilles du trafic maritime canadien » et qu’à ce titre, ils jouent un rôle crucial dans les opérations de R-S maritimes.

1.4 Région de recherche et de sauvetage couverte par le Canada

Il n’y a pas d’autre pays au monde qui assure une protection de recherche et de sauvetage sur une superficie de 18 millions de kilomètres carrés. [Michael Fry, directeur commercial — SAR/EMS, Global, CHC Helicopter (9:15)]

¹⁰ Les centres de SCTM sont en Nouvelle-Écosse (Dartmouth et Sydney), à Terre-Neuve-et-Labrador (Goose Bay, Placentia Bay et Port aux Basques), en Ontario (Sarnia et Prescott), au Québec (Québec et Les Escoumins), au Nunavut (Iqaluit) et en Colombie-Britannique (Victoria et Prince-Rupert).

Les limites terrestres et maritimes de la région de recherche et de sauvetage (SRR) du Canada sont fixées dans le cadre de conventions internationales et d'ententes bilatérales avec les États voisins, et vont bien au-delà des eaux et frontières territoriales nationales. La SRR que couvre le Canada est immense, puisqu'elle s'étend sur un territoire terrestre et maritime de près de 18 millions de km². Elle se divise en trois secteurs qui ont le même nom que leur CCCOS (voir la figure 1.2).

Figure 1.2 – Régions de recherche et de sauvetage au Canada



Source : Garde côtière canadienne, « Suivi des questions du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans sur la recherche et le sauvetage maritimes au Canada », juin 2016.

Toutes les SRR sont de tailles différentes et ont des caractéristiques géographiques et environnementales uniques, ce qui complique d'autant la recherche et le sauvetage maritimes.

- La **SRR d'Halifax** couvre quelque 5 millions de km², dont 2,3 millions dans la zone économique exclusive du Canada (ZEE) et 2,7 millions à l'extérieur de la limite des 200 milles nautiques, ainsi qu'un littoral de 40 000 km. Cette SRR est recouverte d'eau à 80 %. La région se compose des quatre provinces de l'Atlantique, de la moitié est du Québec, de la moitié sud de l'île de Baffin, au Nunavut, et d'une grande partie de l'ouest de l'océan Atlantique Nord. Dans cette région, les littoraux sont longs et les eaux profondes; de plus, les tempêtes y sont fréquentes, le trafic des navires de croisière et de plaisance y est en augmentation, et il y a souvent des opérations de pêche à haut risque, car les bateaux de pêche y sont très actifs. Certains secteurs sont soumis à une longue saison des glaces et à des conditions météorologiques extrêmes. Il convient de noter que c'est dans la SRR d'Halifax, à Sydney (Nouvelle-Écosse), qu'est basé le Collège de la Garde côtière canadienne. Ce centre de formation maritime est

le seul établissement du genre au Canada à assurer la formation et le perfectionnement des officiers de navigation et des ingénieurs mécaniciens maritimes de la GCC.

- La **SRR de Trenton** s'étend sur plus de 10 millions de km²; dont environ 30 % sont recouverts d'eau. Cette SRR, qui est la plus vaste au Canada, englobe la plus grande partie de la masse continentale du pays, ainsi que la baie d'Hudson, la baie James et la partie canadienne des Grands Lacs et de l'océan Arctique. Elle va jusqu'à Québec, à l'est, et jusqu'à la frontière entre l'Alberta et la Colombie-Britannique, à l'ouest. Dans l'axe nord-sud, elle s'étend de la frontière entre le Canada et les États-Unis jusqu'au pôle Nord. Elle couvre la majeure partie du Nunavut, à l'exception de la moitié sud de l'île de Baffin (70^e de latitude nord), qui fait partie de la SRR d'Halifax. La période la plus occupée pour les activités de R-S maritimes est l'été, saison où les bateaux de plaisance fréquentent les Grands Lacs et les cours d'eau secondaires de la région, et durant la période où les brise-glaces effectuent des opérations dans l'Arctique. Dernièrement, la GCC (mais pas les FAC) a redéfini les limites géographiques de la SRR de Trenton pour des questions opérationnelles, en créant une sous-région pour l'Arctique. Cette décision s'explique par le fait que l'Arctique canadien représente l'espace maritime à couvrir le plus vaste du pays et le plus difficile pour mener des opérations de R-S. Et chose peut-être plus importante encore, c'est la région qui a le moins d'infrastructures de R-S.
- La **SRR de Victoria** est la plus petite des trois. Elle couvre à peu près 2 millions de km² de terrains principalement montagneux situés au Yukon et en Colombie-Britannique, un espace de 687 000 km² sur l'océan Pacifique, qui va jusqu'à près de 600 milles nautiques des côtes, et un littoral de plus de 27 000 km en Colombie-Britannique. Environ 32 % de cette zone est recouverte d'eau. La région attire beaucoup d'activités pouvant donner lieu à des opérations de R-S maritimes (bateaux de croisière, expéditions de pêche en hydravion, kayaks et bateaux de plaisance). La région inclut Vancouver, qui compte l'un des plus grands ports de marchandises en Amérique du Nord. Un littoral accidenté, une météo souvent mauvaise et de grandes étendues peu densément peuplées font de la SRR de Victoria une région difficile. Il y a du trafic maritime toute l'année, alors que dans les deux



Les sénateurs ont visité le CCCOS lors de leur mission d'étude à Victoria (Colombie-Britannique).

autres SRR, la navigation y est plus saisonnière. La fin du printemps – mai et juin – est la période de l’année où il y a le plus d’opérations de R-S maritimes.

1.5 Incidents donnant lieu à des opérations de recherche et de sauvetage maritimes

En 2017, les trois CCCOS ont répondu à 10 003 appels de R-S, dont environ 62 % pour des incidents maritimes (voir le tableau 1.3). C’est le CCCOS de Trenton qui a enregistré le plus grand nombre d’opérations de R-S maritimes. Le comité a appris que dans la SRR d’Halifax, la majorité des incidents concernait des bateaux de pêche, tandis que dans les SRR de Trenton et de Victoria, la plupart des incidents visaient des embarcations de plaisance. Il a appris également que la SRR d’Halifax a connu une augmentation du nombre d’incidents impliquant ce type d’embarcations au fil des ans.

Tableau 1.3 – Incidents ayant nécessité des opérations de recherche et de sauvetage au Canada, par type et région, 2017

CCCOS	Total	Interventions aériennes ^a	Interventions maritimes ^a	Interventions humanitaires ^a	Autres ^b
Halifax	2 896	477	1 741	224	454
Trenton	4 016	1 023	2 295	363	335
Victoria	3 091	379	2 122	443	147
Total	10 003	1 879	6 158	1 030	936

Note : a. Les chiffres pour les interventions aériennes, maritimes et humanitaires incluent les fausses alertes.

b. « Autres » inclut les cas non documentés ainsi que les incidents survenus à l’extérieur de la zone couverte.

Source : Tableau réalisé à partir de données fournies au comité par les Forces armées canadiennes, mars 2018

Le fait qu’au Canada les incidents exigeant une intervention maritime sont beaucoup plus nombreux que ceux requérant une réponse aérienne ou terrestre et que les SRR sont très vastes met clairement en lumière la nécessité de disposer de capacités d’intervention fiables et efficaces en matière de R-S maritimes, d’un océan à l’autre, car il ne faut surtout pas oublier que le Canada est un pays maritime.



Les sénateurs ont fait une visite des installations de la Royal Canadian Marine Search and Rescue et ont pu voir les ressources de la GCC et RCM SAR.

1.6 Activités de recherche et de sauvetage maritimes

[L]es activités de recherche et de sauvetage au Canada sont un système de systèmes ayant pour but ultime d'intervenir le plus rapidement possible au moyen de ressources aisément accessibles. [Major-général William Seymour, chef d'état-major des Opérations, Commandement des opérations interarmées du Canada (31:6)]

Les cas de détresse en mer peuvent survenir soudainement et sans avertissement, que ce soit à la suite de blessures, à cause de défaillances mécaniques, de mauvaises conditions environnementales, d'un manque d'équipement de sécurité ou d'erreurs humaines. Quand cela se produit, la personne en détresse (ou un navire à proximité témoin de l'incident) doit appeler au secours. Le CCCOS est averti par appel provenant d'une radio maritime ou d'un téléphone cellulaire ou par signal de détresse transmis par un système satellitaire à partir d'une radiobalise de localisation des sinistres (également appelée RLS) se trouvant sur un navire, ou encore par un centre de SCTM. Après avoir reçu l'appel de détresse, le commandant de R-S du CCCOS détermine la raison de l'appel. Le personnel du CCCOS enregistre toutes les informations disponibles sur la ou les personnes en danger

et localise les ressources de R-S susceptibles d'intervenir. Les commandants de R-S sont formés pour évaluer différents types de situations et envoyer les ressources les plus utiles parmi le vaste réseau



Les sénateurs ont visités le 444^e Escadron, situé à la 5^e Escadre Goose Bay, Terre-Neuve et Labrador.

à leur disposition. Selon ce qu'a appris le comité, la R-S fonctionne comme un « système de systèmes ». En effet, même si les FAC et la GCC coordonnent les interventions en cas de détresse partout au Canada, elles ne sont pas nécessairement les premières à intervenir lors d'incidents. En plus des moyens et du personnel dont elles disposent, les FAC et la GCC peuvent compter sur des bénévoles, le secteur privé et des navires ou des aéronefs de passage pour les aider. Les CCCOS ont accès à toutes ces ressources et ils demanderont à

celles qui ont les moyens les plus appropriés d'intervenir le plus rapidement possible; les bénévoles jouent d'ailleurs souvent un rôle important en pareilles circonstances.

Il est parfois possible de répondre à des appels de détresse en mer presque aussitôt après qu'ils ont été lancés. C'est particulièrement vrai lorsque d'autres navires (comme des navires de passage) se trouvent à proximité du lieu de l'incident. Mais d'autres fois, la situation peut s'aggraver et nécessiter la mobilisation de nombreuses ressources maritimes et aériennes. Dans certains cas – notamment lorsque les incidents se produisent dans des lieux reculés, difficiles d'accès ou mal desservis –, les délais d'intervention des équipes de R-S peuvent être longs. Et il arrive malheureusement que des missions de R-S deviennent des opérations de récupération.

2: CAPACITÉS DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE AU CANADA

Comme indiqué précédemment, le gouvernement fédéral est responsable des activités de R-S maritimes. Ses capacités d'intervention en cas d'incidents sont tributaires de plusieurs facteurs, dont la quantité de moyens disponibles et leur emplacement, ainsi que le personnel requis pour la mission. Les capacités d'intervention dépendent de la GCC et des FAC; elles varient d'une SRR à l'autre, et même à l'intérieur d'une SRR. La GCC fournit les ressources pour les opérations de R-S maritimes, c'est-à-dire différents types de navires dont les équipages, formés à plusieurs types d'interventions, sont composés de spécialistes en sauvetage. Les FAC fournissent quant à elles les ressources aériennes destinées à appuyer les missions de R-S maritimes, à savoir des aéronefs à voilure fixe ou tournante, avec des équipages hautement qualifiés, notamment des techniciens en R-S.

La GCC et les FAC ont organisé leurs ressources selon trois niveaux : primaire, complémentaire et autre. En cas d'incident maritime, c'est le CCCOS qui détermine quelles ressources déployer en fonction de la nature exacte du problème. Pour prendre cette décision, le CCCOS se fonde notamment sur l'endroit où s'est produit l'incident, les conditions météorologiques, le nombre de personnes concernées, la gravité de l'incident, l'accessibilité des lieux ainsi que la disponibilité des ressources et leurs capacités.



Le NGCC *George R. Pearkes*, un brise-glace léger et un navire de soutien de bouée, est amarré à Terre-Neuve-et-Labrador.

2.1 Ressources de la Garde côtière canadienne en matière de recherche et de sauvetage maritimes

2.1.1 Flotte

C'est la GCC qui fournit les ressources destinées aux opérations primaires de R-S maritimes, et elle utilise différents types de navires pour s'acquitter de cette fonction. Les **navires de R-S primaires** sont spécialement conçus, outillés et dotés d'équipages pour faire de la R-S, qui est leur principale vocation. Ces navires – embarcations de sauvetage motorisées, canots de service, aéroglisseurs et bateaux de sauvetage côtier – sont basés dans des zones où les risques d'incidents sont élevés. Selon l'endroit où ils se trouvent, ces navires ne sortent que durant certaines saisons, tandis que d'autres mènent des opérations toute l'année. Les navires de R-S primaires ont un temps de réaction maximal de 30 minutes, mais ils sont généralement prêts à intervenir dès qu'ils reçoivent une alerte.

Les **navires de R-S polyvalents** peuvent faire des missions de R-S maritimes et sont aussi capables d'exécuter au moins un autre programme opérationnel (comme le déglacage). Ils doivent donc se concentrer dans des zones particulières de R-S, et respecter également un temps de réaction maximal de 30 minutes. Le comité a appris que le recours aux navires polyvalents permet d'augmenter l'utilisation de la flotte, de réduire les coûts pour le gouvernement et de remplacer les navires de R-S primaires au besoin.

La fonction première des **navires complémentaires** de la GCC n'est pas de faire des opérations de R-S (comme ceux utilisés pour l'application de la législation et de la réglementation sur les pêches, les patrouilles extracôtières et la recherche). On peut toutefois demander à ces navires d'intervenir s'ils se trouvent à proximité du lieu d'un incident ou s'ils représentent l'option la plus efficace dans les circonstances; leur temps de réaction ne doit pas dépasser une heure. La GCC compte également sur des navires complémentaires exploités par d'autres ministères ou organismes fédéraux, comme ceux de la Marine royale canadienne et de la Gendarmerie royale du Canada (GRC), ainsi que ceux de la Garde côtière auxiliaire canadienne (voir la section 3). Enfin, la GCC peut demander à un **navire de passage** – c'est-à-dire tout autre navire non mentionné ci-dessus, mais assez proche du lieu de l'incident – de porter assistance à un bateau en détresse. Le tableau 2.1 donne la liste des types de navires et autres moyens utilisés par la GCC dans chaque SRR.

Le comité s'inquiète toutefois du vieillissement de la flotte actuelle de la GCC. Certes, les navires de R-S sont plus récents que le reste de la flotte, grâce aux investissements réalisés dans les années 1990 et à l'achat de 15 nouveaux canots de sauvetage devant être livrés à la GCC au cours des prochaines années. Mais le reste de la flotte de la GCC – navires polyvalents et complémentaires pouvant aussi servir aux opérations de R-S maritimes – vieillit. Le comité a appris que la flotte canadienne est en fait l'une des plus vieilles au monde. À l'échelle nationale, 29 % des gros navires ont plus de 35 ans, et près de 60 % des petits navires ont dépassé 20 ans de vie utile¹¹. Ils nécessitent d'importantes et

¹¹ Gouvernement du Canada, [Parcours : Brancher le système de transport du Canada au reste du monde](#), Tome 1, 2015, p. 221.

longues réparations qui réduisent d’autant leur temps de service. La flotte a donc un urgent besoin de rajeunissement.

Bien que la GCC ait établi un plan à long terme de renouvellement de la flotte et que le gouvernement fédéral ait mis en œuvre la Stratégie nationale d’approvisionnement en matière de construction navale, la sous-capitalisation et les retards dans la livraison de nouveaux navires, ainsi que les travaux de modernisation ou de remise en état de navires existants compliquent l’exécution des programmes de la GCC, notamment ceux ayant trait aux activités de R-S maritimes. De plus, le comité a appris qu’il y aura des retards dans le calendrier de construction du nouveau brise-glace de la GCC – le brise-glace polaire polyvalent NGCC *John G. Diefenbaker* –, car la priorité a été donnée à l’acquisition de navires de soutien interarmées pour la Marine royale canadienne. Au départ, le nouveau brise-glace devait être livré en 2017, mais il ne le sera finalement pas avant 2022. Pour parer à toute éventualité, la GCC a décidé de louer cinq brise-glaces pour les 20 prochaines années, le temps que ses navires soient réparés.

Tableau 2.1 – Équipements de la Garde côtière canadienne par région de recherche et de sauvetage, mars 2016

Équipements	Halifax	Trenton	Victoria
Grands navires	18	14	11
Petits bateaux	9	8	5
Embarcations de R-S	14	18	13
Aérogilisseurs	0	2	3
Navires-écoles	2	0	0
Hélicoptères	8	7	6

Source : Tableau réalisé à partir de données tirées du document *Programme de recherche et de sauvetage de la Garde côtière canadienne*, déposé devant le comité le 10 mai 2016, p. 5.

Pendant que le comité menait son étude, le gouvernement fédéral a amélioré de façon suivante les capacités de R-S de la GCC dans le cadre du Plan de protection des océans :

- Terre-Neuve-et-Labrador : Construction de deux nouveaux postes d’embarcations de sauvetage à Twillingate et Bay de Verde et remise en état du poste d’embarcations de sauvetage de St. Anthony (et réouverture du CSSM à St. John’s);
- Nunavut : Création d’un poste d’embarcations de sauvetage côtier (ESC) à Rankin Inlet devant être exploité par des étudiants autochtones des collectivités arctiques formés par la GCC, afin de doter la région de capacités saisonnières en matière de R-S (de juin

à septembre) – comprenant une embarcation pneumatique à coque rigide pour toutes saisons de neuf mètres;

- Colombie-Britannique : Ajout de quatre postes d'embarcation de R-S à Victoria, Hartley Bay, Port Renfrew et Nootka (en plus de la base de la GCC de Kitsilano, rouverte en 2016 avec un mandat élargi et un nouveau bateau de R-S).

Le comité salue la création de ces nouveaux postes, car ils aideront les collectivités côtières à être mieux préparées pour les opérations de R-S maritimes. D'après ce qu'on lui a expliqué, l'emplacement des postes a été choisi grâce à une nouvelle méthodologie qu'a adoptée la GCC et que l'on appelle Analyse axée sur les risques de la prestation des services de recherche et de sauvetage maritimes (RAMSARD)¹². Cette méthodologie permet d'évaluer les risques inhérents aux opérations de R-S de manière structurée et cohérente et de prendre des décisions éclairées concernant l'expansion ou la reconfiguration de la couverture de R-S. Même si on ne peut prévoir à 100 % à quel moment et d'où viendront les appels de détresse et qu'on ne peut garantir qu'on sauvera tout le monde, malgré l'ensemble des moyens déployés, il s'agit d'une approche judicieuse pour renforcer les capacités de R-S, et le comité en encourage son utilisation.

Par ailleurs, le comité se réjouit que la GCC ait renforcé sa collaboration avec plusieurs collectivités côtières et autochtones du Nunavut et de la Colombie-Britannique afin d'accroître les capacités de R-S grâce à de nouveaux équipements et bateaux de sauvetage, ainsi qu'à la formation, qui aide les membres des collectivités locales à améliorer leur rôle déjà important dans les opérations de R-S maritimes. Mais il faut investir dans les capacités de R-S de plus de collectivités, particulièrement dans l'Arctique canadien.

La GCC a expliqué aux membres du comité que les coûts d'exploitation de nouveaux postes d'ESC dans l'Arctique canadien seraient bas et probablement absorbés par les enveloppes budgétaires actuelles. Malheureusement, les coûts en capital découlant de la création de nouveaux postes d'ESC dans la région sont élevés – de l'ordre de 1 million de dollars – à cause des dépenses d'investissement non renouvelables consacrées aux installations portuaires et à l'hébergement du personnel ainsi qu'aux navires et autres équipements. Le comité a pu constater directement l'effet positif que peut avoir une unité de la GCAC sur la capacité de R-S d'une collectivité, et il préconise la création de nouvelles unités du genre et de postes d'ESC dans l'Arctique canadien. Par conséquent :

¹² Garde côtière canadienne, Analyse axée sur les risques de la prestation des services de recherche et de sauvetage maritimes, 2^e édition, novembre 2017.

1a) Le comité recommande que la Garde côtière canadienne établisse de nouveaux postes principaux de recherche et de sauvetage dans l'Arctique canadien afin de répondre à la demande croissante dans les régions où l'on prévoit une intensification du trafic maritime.

1b) Le comité recommande également que la décision finale concernant l'emplacement de ces postes de recherche et de sauvetage soit prise en consultation avec les collectivités locales.

2.1.2 Personnel

Les pénuries de personnel et les difficultés en matière de formation limitent le pouvoir des Forces canadiennes et de notre Garde côtière à maintenir de bonnes opérations de recherche et de sauvetage. [Andrew Parsons, ministre, ministère de la Justice et de la Sécurité publique de Terre-Neuve-et-Labrador (11:9)]

Dans le cadre de son étude, le comité a appris que la GCC a du mal à recruter et à garder du personnel pour les opérations de R-S maritimes – spécialistes en sauvetage, officiers de SCTM, coordinateurs de CCCOS et plus encore. Le départ à la retraite prévu de 25 % des équipages des navires de la GCC d'ici cinq ans a également été souligné. Un rapport gouvernemental dit même qu'actuellement, la GCC n'a pas le personnel suffisant pour répondre « en tout temps » aux besoins « dans n'importe quelle partie » de ses sphères de compétences, y compris dans le domaine de la recherche et du sauvetage maritimes¹³. Lors des missions d'étude qu'il a réalisées un peu partout au pays, le comité a appris également que la pénurie de main-d'œuvre a eu des répercussions sur les effectifs en poste, qui ont vu leur charge de travail, leur stress et leur niveau d'épuisement augmenter, et leur moral baisser. Les représentants de la GCC ont dit au comité qu'il est généralement difficile de recruter dans le domaine maritime, car le travail en mer ne convient pas à tout le monde. Ils ont ajouté que la GCC fait face à une vive concurrence du secteur privé, des industries extracôtières et de la Marine royale canadienne, pour ceux qui sont attirés par la vie sur l'eau.

Tout le personnel de la GCC est formé au Collège de la Garde côtière canadienne (CGCC), basé à Sydney (Nouvelle-Écosse). Le CGCC, qui a ouvert ses portes en 1965, est le seul établissement du genre au Canada, et ses programmes de formation bilingues sont uniques. Les membres du comité ont visité son campus, qui s'étend sur 110 acres et compte un pavillon d'enseignement, des installations de formation sur simulateurs, des immeubles résidentiels, des installations portuaires servant à l'entraînement ainsi qu'un centre de formation en mécanique navale. Le collège forme des spécialistes en sauvetage, des officiers de SCTM, du personnel d'intervention environnementale, des

¹³ Gouvernement du Canada (2015), p. 221.

officiers de bord pour la navigation maritime et le génie naval, ainsi que des techniciens spécialisés dans l'entretien naval et l'équipement technologique.

En plus du CGCC, la GCC gère l'école de formation des opérateurs d'embarcations pneumatiques à coque rigide (RHI), à Bamfield (Colombie-Britannique)¹⁴, où on apprend à manœuvrer des navires à coque rigide dans des conditions météorologiques extrêmes et lors d'opérations de R-S maritimes. Cette formation est exigeante, tant physiquement que mentalement. Elle compte environ 70 heures de cours auxquelles s'ajoutent les nombreuses conférences en soirée et les opérations de nuit. Lors de sa mission d'étude dans la SRR de Victoria, le comité a appris que l'école de Bamfield propose un cours sur la recherche et le sauvetage à l'intention des nations côtières, dans le cadre du Plan de protection des océans. Ce cours est offert aux membres des collectivités côtières et autochtones de la province, car ce sont souvent eux les premiers à arriver sur les lieux quand des incidents se produisent dans des zones côtières éloignées; l'intervention de ces personnes est toutefois limitée par le manque de formation et d'équipement. On a choisi de donner cette formation localement et de ne pas envoyer les gens au CGCC de Sydney, pour éviter de décourager ceux qu'elle pourrait intéresser. La formation se divise en quatre sessions annuelles comprenant six jours d'entraînement intensif sur bateau à l'école et une vingtaine d'exercices de R-S dans les collectivités environnantes. En mars 2018, 43 membres de neuf Premières Nations de la province avaient été formés à Bamfield. Parallèlement à la formation, les collectivités reçoivent un conteneur rempli d'équipements et de matériel pour les opérations de R-S, notamment des gilets de sauvetage, des projecteurs, des défibrillateurs, des radios marines portatives et des trousse de premiers soins. La GCC réapprovisionne le conteneur à mesure que l'équipement et le matériel sont utilisés. Tous ceux qui prennent part aux missions de R-S, y compris les étudiants eux-mêmes, ont parlé en bien de cette formation. Le comité a appris cependant que le programme n'est offert pour l'instant que dans le cadre d'un projet pilote; mais les gens ont dit espérer qu'il devienne permanent.

Le CGCC est situé sur la côte Est et n'est donc pas facilement accessible aux membres des collectivités côtières de l'Ouest, qui préfèrent suivre une formation plus près de chez eux. Le comité voit dans les formations dispensées localement – comme celle de l'école de Bamfield, qui prépare des opérateurs d'embarcations pneumatiques à coque rigide –, une véritable occasion d'améliorer les capacités de R-S maritimes. De plus, permettre à plus de membres des collectivités côtières et autochtones de suivre ce genre de formation peut en inciter certains à entreprendre une carrière dans la GCC. Compte tenu de l'expérience précieuse qu'ont acquise les membres de ces collectivités et de l'engouement que suscite cette formation, le comité voit dans le cours de recherche et de sauvetage à l'intention des nations côtières une excellente occasion d'améliorer les interventions de R-S maritimes sur la côte Ouest. Le comité a entendu des histoires remarquables d'Autochtones ayant participé activement à des opérations de R-S maritimes. Des formations du même genre pourraient être offertes ailleurs, comme dans les collectivités côtières de l'Arctique canadien où le trafic maritime augmente. Les Autochtones vivant dans les communautés côtières éloignées sont et

¹⁴ Les cours dispensés à l'école de formation d'opérateurs d'embarcations pneumatiques à coque rigide ne sont pas les mêmes que ceux de la formation de spécialistes en sauvetage du CGCC, mais ils ont pour objectif d'améliorer les capacités de R-S maritimes dans les collectivités côtières.

continueront d'être les premiers à intervenir en cas d'incidents maritimes dans leur secteur. Le comité estime qu'il est grand temps de renforcer considérablement les capacités des populations locales désireuses de participer aux opérations de R-S maritimes sur leur territoire. Par exemple, la GCC pourrait conclure un partenariat avec le Collège de l'Arctique du Nunavut établi à Iqaluit (Nunavut) pour proposer des programmes de formation maritime et axés sur la R-S. La GCC pourrait se servir des installations du collège pour dispenser ces formations aux membres de la GCAC dans le Nord. Par conséquent :

2a) Le comité recommande que la Garde côtière canadienne fasse de la formation en recherche et sauvetage à l'intention des nations côtières un programme permanent, comme c'est déjà le cas pour la formation qui prépare les opérateurs d'embarcations pneumatiques à coque rigide, à l'école de Bamfield, en Colombie-Britannique.

2b) Le comité recommande également que la Garde côtière canadienne, en consultation avec les parties concernées, dispense cette formation dans d'autres collectivités côtières et autochtones du pays, notamment dans l'Arctique canadien.

Il importe de reconnaître, par-dessus tout, que le CGCC est le seul à dispenser des formations destinées spécifiquement à la GCC, y compris en matière de R-S maritimes. Les cours qu'offre le collège contribuent à former les navigateurs et le personnel maritime dont le gouvernement fédéral a besoin pour s'acquitter de ses responsabilités en matière de sûreté et de sécurité des eaux, et de ses obligations en vertu des conventions internationales. La pertinence de l'existence du CGCC ne fait aucun doute. Mais selon certains témoins, l'établissement souffre d'un manque de visibilité et d'exposition médiatique; en effet, la GCC et le CGCC ne sont pas encore très connus dans les écoles primaires et secondaires et sur d'autres tribunes où ils pourraient attirer davantage de candidats. Le comité a appris aussi que le plan stratégique de la GCC en matière de ressources humaines n'a pas été développé jusqu'à son plein potentiel.

La pénurie de main-d'œuvre au sein de la GCC est depuis plusieurs années une source de préoccupation et, de l'avis du comité, elle pourrait compromettre la prestation de services de R-S maritimes dans un proche avenir. Il faut donc remédier immédiatement à ce manque de personnel. À ce propos, le comité a appris que la GCC doit travailler de concert avec le CGCC à l'élaboration d'un plan stratégique de dotation à court, moyen et long terme. Qui plus est, le Canada est le pays possédant le littoral le plus long au monde, bordé par des collectivités inuites et des Premières Nations. Il est donc naturel que celles-ci participent pleinement aux activités de R-S maritimes et que l'on profite de leur connaissance du terrain. L'une des solutions envisagées pour améliorer le recrutement au sein de la GCC est de cibler les populations côtières, particulièrement dans les collectivités autochtones.

Enfin, le comité est conscient de l'importance, pour le personnel des centres de SCTM, de communiquer efficacement avec les populations locales et les personnes en détresse. Or, les

membres du comité ont appris qu'aucun des employés du centre de SCTM situé à Iqaluit ne parle l'inuktitut, langue parlée par la majeure partie de la population de la ville. Il y a déjà eu des locuteurs d'inuktitut parmi le personnel de ce centre, et la GCC tente de corriger la situation. Le comité encourage la GCC à recruter des employés pouvant parler les langues et comprendre les dialectes des régions, comme l'inuktitut à Iqaluit,



Le Centre SCTM à Iqaluit (Nunavut).

pour que le personnel des centres de SCTM puisse communiquer efficacement avec les populations locales et les personnes en détresse. Par conséquent :

3a) Le comité recommande que la Garde côtière canadienne, en collaboration avec le Collège de la Garde côtière canadienne, étende et améliore sa stratégie de recrutement afin de cibler un public plus large.

3b) Le comité recommande que la stratégie s'efforce particulièrement d'attirer dans ses rangs et de retenir des cadets et des employés autochtones.

3c) Le comité recommande que la Garde côtière canadienne recrute des employés autochtones parlant l'inuktitut dans l'Arctique canadien.

2.2 Ressources des Forces armées canadiennes en matière de recherche et de sauvetage

On ne peut pas nier que la relation entre les équipes militaires de recherche et de sauvetage et nos marins est très profonde. Il y a néanmoins des problèmes. [Ryan Cleary, président, Federation of Independent Sea Harvesters of Newfoundland and Labrador ([11:52](#))]

2.2.1 Flotte

Comme indiqué précédemment, les opérations de R-S maritimes dans les eaux canadiennes sous juridiction fédérale ne sont pas l'apanage de la GCC; en effet, les FAC fournissent des moyens aériens primaires et secondaires à l'appui des missions de R-S maritimes. Cela inclut deux types d'aéronefs à voilure tournante (le CH-149 Cormorant et le CH-146 Griffon) et deux types d'aéronefs à voilure fixe (le CC-130 Hercules et le CC-115 Buffalo). Ces aéronefs se trouvent dans différents escadrons un peu partout au pays (voir le tableau 2.2).

- Le **CC-130 Hercules** est un aéronef à voilure fixe muni de quatre turbopropulseurs; il a un rayon d'action maximal de 7 222 km et peut atteindre une vitesse de croisière de 556 km/h. Capable de décollages et d'atterrissages courts sur des pistes de fortune, il peut effectuer des missions de R-S sur presque tous les terrains et dans les conditions météorologiques les plus difficiles. Les premiers avions Hercules sont entrés en service en 1960, et ceux de la génération suivante ont été achetés en 1996.



Lors de leur visite à Comox en Colombie-Britannique, les sénateurs ont été témoins d'un exercice de recherche et sauvetage impliquant un CH-149 Cormorant.

- Le **CH-149 Cormorant** est un hélicoptère destiné aux opérations de R-S dont le gouvernement a fait l'acquisition en 2001. Il peut voler dans les pires conditions météorologiques, ce qui en fait l'hélicoptère le mieux adapté à la géographie et au climat rigoureux du Canada. Propulsé

par trois moteurs, le CH-149 Cormorant a un rayon d'action exceptionnel; il peut parcourir plus de 1 000 km sans être ravitaillé en carburant. Il peut transporter 12 civières ou une charge de 5 000 kg. Le Cormorant peut aussi faire démarrer et arrêter ses rotors par des vents très forts (jusqu'à 50 nœuds). Ses systèmes avancés lui permettent de maintenir un vol stationnaire stable lors d'opérations d'hélicoptère critiques, et son système de protection contre le givre lui permet de voler dans des conditions de givrage persistantes. Le Cormorant accomplit régulièrement des missions de sauvetage que son prédécesseur, le CH-113 Labrador, aurait été incapable de réaliser.

- Le **CH-146 Griffon** est un hélicoptère utilitaire léger en service depuis 1995. Il sert d'abord au transport de troupes et de matériel lors d'opérations aériennes et d'exercices militaires. Utilisé sur les champs de bataille, il a été adapté pour servir notamment dans des missions de R-S et des opérations de secours humanitaires. Il peut transporter jusqu'à 13 personnes (deux pilotes, un mécanicien de bord et 10 passagers), a une masse brute maximale au décollage de près de 5 400 kg et peut atteindre une vitesse de 260 km/h.
- Le **CC-115 Buffalo** est un aéronef à voilure fixe utilisé dans les missions de R-S qui se prête bien aux opérations sur les côtes et les territoires montagneux difficiles de la SRR de Victoria. Il est capable de réduire sa vitesse de vol à 70 nœuds tout en conservant une grande manœuvrabilité ainsi que beaucoup de portance et de puissance excédentaire; il peut aussi faire des atterrissages et des décollages sur des pistes de fortune aussi courtes qu'un terrain de soccer¹⁵.

Dans la SRR d'Halifax, les FAC appuient le CCCOS par l'intermédiaire de la 14^e Escadre de Greenwood (Nouvelle-Écosse), de la 9^e Escadre de Gander et de la 5^e Escadre de Goose Bay (Terre-Neuve-et-Labrador). Le 413^e Escadron fait partie de la 14^e Escadre de Greenwood; c'est la principale unité de R-S aériens couvrant la région de l'Atlantique et l'Est du Québec. Pour ses missions, l'unité a à sa disposition trois avions Hercules et cinq Cormorant. La 9^e Escadre de Gander est souvent la première à intervenir dans les opérations de R-S à Terre-Neuve-et-Labrador, dont le nombre est deux fois plus élevé que la moyenne nationale. Étant donné que le 103^e Escadron est basé à proximité des principales zones de pêche et voies de navigation, il ne faut pas s'étonner que la majorité de ses missions dans la province soient des opérations de R-S maritimes¹⁶. Le 103^e Escadron dispose de trois aéronefs Cormorant. La 5^e Escadre de Goose Bay est l'une des grandes bases aériennes les plus septentrionales du Canada, et elle est aussi à la fois la plus importante et la plus proche du Passage du Nord-Ouest. Son 444^e Escadron de soutien au combat compte actuellement trois hélicoptères Griffon. Ces derniers servent avant tout au transport de troupes et de matériel lors d'opérations et d'exercices aériens, mais ils peuvent également être déployés dans des missions de R-S aériens et maritimes, notamment pour aller secourir des civils dans l'Extrême-Arctique.

¹⁵ FAC, [CC-130 Hercules](#); [CH-149 Cormorant](#); [CH-146 Griffon](#); [CC-115 Buffalo](#).

¹⁶ Aviation royale canadienne (ARC), [103^e Escadron de recherche et de sauvetage](#).

Tableau 2.2 – Ressources primaires et secondaires destinées aux opérations de recherche et de sauvetage aériens au Canada, février 2018

Régions	Voilure fixe		Voiture tournante	
	CC-130 Hercules	CC-115 Buffalo	CH-149 Cormorant	CH-146 Griffon
<i>Ressources primaires de R-S</i>				
442 ^e Escadron de Comox	0	6	5	0
435 ^e Escadron de Winnipeg	4	0	0	0
424 ^e Escadron de Trenton	4	0	0	5
413 ^e Escadron de Greenwood	3	0	5	0
103 ^e Escadron de Gander	0	0	3	0
<i>Ressources secondaires de R-S</i>				
417 ^e Escadron de Cold Lake	0	0	0	3
439 ^e Escadron de Bagotville	0	0	0	3
444 ^e Escadron de Goose Bay	0	0	0	3

Source : Tableau réalisé à partir de données fournies par l'Aviation royale du Canada, *Présentation au Comité sénatorial permanent des pêches et des océans*, 27 février 2018.

Dans la SRR de Trenton, les FAC fournissent un appui aérien primaire au CCCOS par l'intermédiaire de la 8^e Escadre de Trenton (Ontario) et de la 17^e Escadre de Winnipeg (Manitoba). La 8^e Escadre comprend le 424^e Escadron, qui effectue des missions de R-S au moyen de ses quatre avions Hercules et cinq hélicoptères Griffon. À la 17^e Escadre de Winnipeg, le 435^e Escadron dispose de quatre Hercules. Les FAC fournissent également un appui secondaire aux opérations de R-S du CCCOS de Trenton grâce au 3^e Escadron de Bagotville (Québec), au 439^e Escadron et à la 4^e Escadre de Cold Lake (Ontario), ainsi qu'au 417^e Escadron; ces deux escadrons disposent de trois hélicoptères Griffon.

Dans la SRR de Victoria, les FAC fournissent un appui primaire aux opérations de R-S du CCCOS par l'intermédiaire de la 19^e Escadre de Comox (Colombie-Britannique). Leur 442^e Escadron de transport et de sauvetage effectue des missions de R-S au moyen de six aéronefs Buffalo et de cinq

hélicoptères Cormorant. La 19^e Escadre est le siège de l'École de recherche et de sauvetage des Forces canadiennes, l'école nationale des FAC assurant la formation des techniciens en R-S. Cette école s'occupe également du Détachement de survie en mer, basé à 10 km de la 19^e Escadre, qui forme environ 250 personnes par année pour améliorer leurs capacités de survie en mer dans des situations d'urgence. Bientôt, la 19^e Escadre disposera d'un nouveau centre de formation spécialisé dans les aéronefs de recherche et de sauvetage à voilure fixe qui formera les équipages, les techniciens de R-S et le personnel de maintenance de l'Aviation royale canadienne (ARC) sur l'aéronef à voilure fixe nouvellement acquis : le C-295W d'Airbus. Le premier des 16 C-295W commandés devrait être livré en 2019, et le dernier, en 2022¹⁷. Ces aéronefs viendront remplacer la flotte actuelle d'avions Hercules et Buffalo. Durant la transition, la flotte existante d'aéronefs à voilure fixe utilisée dans les opérations de R-S continuera d'être entretenue et exploitée pour mener à bien ses missions.

Lors de ses déplacements au Canada, le comité a pu visiter les quatre bases des FAC de Greenwood, Gander, Goose Bay et Comox. Le personnel des Forces lui a expliqué que chaque région dispose du type d'aéronef correspondant à ses besoins. En général, les aéronefs de R-S à voilure fixe servent aux recherches, à la localisation et au déploiement aéroporté rapides de techniciens et d'équipement de R-S, alors que les appareils à voilure tournante servent au sauvetage ou à la récupération et à des missions de recherche particulières. Le comité a appris que dans bien des cas, les équipages des hélicoptères de sauvetage peuvent atteindre des zones éloignées inaccessibles aux navires à cause des fortes vagues, du mauvais temps ou de la glace de mer qui peuvent constituer des obstacles de taille pour les navires de la GCC et d'autres embarcations voulant effectuer des sauvetages en mer ou près des côtes. Les hélicoptères de sauvetage jouent donc un rôle important dans les opérations de R-S maritimes au Canada. Cependant, la flotte actuelle d'hélicoptères de R-S a un rayon d'action beaucoup plus limité que celui des aéronefs à voilure fixe, qui sont donc requis pour parcourir de grandes distances.

Le comité a pris bonne note des inquiétudes concernant la fiabilité et le rayon d'action de la flotte actuelle de R-S des FAC. Les problèmes sont dus essentiellement à l'âge des aéronefs à voilure fixe, qui doivent faire l'objet de travaux d'entretien fréquents et sont, de ce fait, moins disponibles pour effectuer des opérations de R-S. Ce qui vient compliquer la situation, c'est que les FAC ne disposent maintenant que de 13 hélicoptères Cormorant, alors qu'elles en avaient acheté 15. Autre problème : l'entretien des Cormorant est long, ce qui réduit leur disponibilité pour les opérations de R-S et la formation. En 2005, les FAC ont réévalué leurs besoins pour les missions de R-S en fonction de leurs capacités, et elles ont décidé d'envoyer tous les Cormorant du 424^e Escadron vers les autres SRR et de les remplacer par de nouveaux Griffon pour combler temporairement les besoins. Mais on a commencé à remettre en question l'utilisation des Griffon dans la région, notamment en raison des limites de leur capacité, de leur rayon d'action et de leur aptitude à mener des opérations sur l'eau par tous les temps. Selon les représentants des FAC, bien que le Griffon ne soit pas aussi performant

¹⁷ Services publics et Approvisionnement Canada, [Échéancier de l'approvisionnement en aéronefs de recherche et de sauvetage à voilure fixe](#).

que le Cormorant, il a prouvé qu'il pouvait être une solution provisoire efficace dans les opérations de R-S. À ce jour, l'utilisation des Griffon demeure temporaire.

Dans le cadre de son étude, le comité a aussi entendu des commentaires positifs et négatifs au sujet du nouveau C-295W. Il a appris, par exemple, que cet avion mettra plus de temps que les aéronefs à voilure fixe actuels pour se rendre sur les lieux d'un incident, lors d'opérations de R-S, parce qu'il vole plus lentement. C'est particulièrement problématique si l'incident survient dans l'Arctique canadien, puisque les aéronefs ont leur base dans le Sud. Le facteur temps joue un rôle essentiel pour la survie en Arctique. Il semblerait, toutefois, que le C-295W sera équipé d'un radar thermique à balayage frontal¹⁸ qui devrait se révéler très efficace dans plusieurs régions du pays, notamment dans l'Arctique, en raison du différentiel de température et de l'absence d'obstacles. Certains témoins ont dit toutefois craindre que les FAC ne déploient aucun nouvel aéronef C-295W pour les opérations de R-S dans le Nord. La décision a été prise de baser ces avions à Comox, Winnipeg, Trenton et Greenwood. Des témoins ont recommandé que l'on envoie un aéronef existant ou un nouvel aéronef dans l'Arctique, comme à Yellowknife, Iqaluit ou Rankin Inlet (les besoins en matière de R-S dans l'Arctique canadien sont examinés en détail dans la section 4 du présent rapport). Plusieurs témoins de Terre-Neuve-et-Labrador ont recommandé également qu'on déploie un des nouveaux aéronefs à voilure fixe à Gander, afin d'améliorer les capacités d'intervention en R-S, étant donné le nombre élevé d'incidents maritimes qui se produisent dans cette province.

En fin de compte, le comité a appris que malgré les problèmes de mise à niveau, de modernisation et d'entretien des ressources existantes destinées aux opérations de R-S aériens, et en dépit du long processus d'approvisionnement, les FAC demeurent opérationnelles pour effectuer des missions de R-S en tout temps. Leur capacité d'intervention a pu parfois être retardée temporairement, et les rares fois où une ressource primaire n'était pas disponible, elles ont fait appel à des aéronefs d'autres régions ou à des ressources secondaires pour mener à bien des opérations de R-S. Cette situation préoccupe le comité, car des distances importantes séparent les différents escadrons primaires de R-S. Le comité s'inquiète également d'éventuels problèmes de couverture, étant donné que la durée de vie de la flotte d'aéronefs à voilure fixe tire à sa fin et que la livraison des nouveaux aéronefs se fait attendre. Il a toutefois été souligné que les FAC peuvent compter sur le soutien de l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens (ACRSA), qui fournit bénévolement des aéronefs à voilure fixe équipés de viseurs et de dispositifs de guidage de base. Ces aéronefs n'ont pas la capacité de larguer du personnel embarqué, mais ils disposent de fonctions de recherche et de localisation étendues et dispersées géographiquement. Les FAC peuvent également faire appel à des exploitants d'aéronefs commerciaux pour effectuer des missions de sauvetage ou de récupération.

¹⁸ Les radars thermiques à balayage frontal utilisent une technologie permettant de détecter le rayonnement infrarouge qu'émet normalement une source de chaleur, comme celle que dégagent les pièces d'un moteur ou le corps d'une personne. Cette technologie permet de repérer, d'identifier et de classer les objets et les personnes dans des conditions de faible luminosité et par mauvais temps.

2.2.2 Personnel

Lorsqu'il était à la 19^e Escadre de Comox, le comité a eu la chance de visiter l'École de recherche et de sauvetage des Forces canadiennes – la seule école formant des techniciens en R-S au pays. Onze techniciens y ont obtenu leur diplôme en 2017, et seuls les membres de la Force régulière ou de la Réserve y sont admis. Les candidats doivent aussi avoir servi pendant au moins cinq ans dans les FAC et avoir le grade de caporal. Le comité a appris que les techniciens en R-S doivent être en excellente forme physique et mentale et subir toute une batterie de tests. Pour effectuer des opérations de R-S, il faut savoir faire du parachutisme, de l'hélicoptère et de l'escalade, et aussi nager et plonger pour aller au secours de personnes en détresse. Lorsqu'ils obtiennent leur diplôme en R-S, après leur formation d'un an à Comox, les techniciens doivent se spécialiser dans chacune de ces disciplines, en plus de suivre une formation médicale obligatoire. Ils doivent posséder des compétences avancées que même les ambulanciers n'ont pas, au Canada, comme celle consistant à administrer des antibiotiques, et ils doivent s'entraîner tous les jours.

Malheureusement, les CAF ont beaucoup de mal à recruter et à garder des techniciens en R-S. Elles souffrent également d'une pénurie de pilotes due en partie aux problèmes de conciliation travail-vie personnelle. En effet, les pilotes doivent aller d'une base à l'autre, ce qui rend la situation difficile pour les conjoints et les familles. Ils voudraient ne pas avoir à se déplacer aussi souvent et aimeraient plus de stabilité. De plus, les FAC perdent du personnel (aussi bien des techniciens en R-S que des pilotes) au profit de compagnies aériennes qui exploitent des lignes commerciales.

Le comité a appris également que les FAC ont de la difficulté à recruter de futurs coordinateurs des opérations de R-S aériens pour les CCCOS. Les FAC sont dans l'incapacité de recruter des candidats à l'externe (car, comme indiqué précédemment, tous les candidats doivent être des militaires) et elles doivent continuer de doter en priorité les CCCOS. Ce manque d'effectifs est un problème majeur qui a une incidence sur l'efficacité et l'administration de la coordination des activités de R-S.

Pour se conformer à ses exigences en matière de R-S aériens, les FAC doivent être prêtes et aptes à mener avec efficacité les missions de R-S qui leur sont confiées et à assurer une bonne coordination des opérations aériennes et maritimes. Il faut pouvoir compter sur les ressources aériennes en R-S des FAC, étant donné le grand nombre d'incidents qui surviennent dans la SRR canadienne. Les FAC ne pourront pas faire face à l'augmentation, partout au pays, des incidents nécessitant des opérations de R-S, ni créer une nouvelle base de R-S aériens sans personnel supplémentaire (techniciens en R-S, pilotes, mécaniciens de bord, employés de maintenance des aéronefs, coordinateurs des opérations de R-S dans les CCCOS, etc.). Pour toutes ces raisons, le comité s'inquiète des difficultés qu'ont les FAC à recruter du personnel pour la recherche et le sauvetage.

Conformément au Plan d'investissement de la Défense, le MDN s'est récemment engagé à augmenter le nombre des membres des FAC, afin de se doter d'« individus dévoués, motivés et très spécialisés » capables de mener à bien toutes les missions qui leur sont confiées, y compris en

matière de R-S, un domaine prioritaire pour le Ministère¹⁹. Le Plan met aussi l'accent sur le recrutement et la rétention d'une main-d'œuvre diversifiée, et plus particulièrement de femmes et d'Autochtones, entre autres. Le comité se félicite de la nouvelle approche du MDN en matière de recrutement et de maintien en poste. À son avis, les FAC doivent continuer sur cette lancée pour renforcer leurs équipes de R-S et leur capacité à répondre aux demandes croissantes en la matière dans certaines régions du pays. Par conséquent :

4. Le comité recommande que les Forces armées canadiennes profitent des possibilités que leur offre le Plan d'investissement de la Défense 2018 pour accroître et diversifier leurs effectifs en recherche et sauvetage afin de faire face à l'augmentation des interventions en la matière.

2.3 Temps de réaction et délai d'intervention

Le système canadien de recherche et de sauvetage a déjà été considéré comme l'un des plus grands dans le monde, mais, depuis, le Canada glisse derrière les pays les plus industrialisés dans ses capacités de réaction. Le délai d'intervention pour la recherche et le sauvetage au Canada s'est retrouvé loin derrière celui de beaucoup de nations novatrices. La disponibilité pendant les heures creuses de la journée, les congés et les fins de semaine est très inférieure aux normes internationales. [Mervin Wiseman, coordonnateur de sauvetage à la retraite, Centre secondaire de sauvetage maritime de St. John's (11:129)]

Durant l'étude, le comité a appris que le « temps de réaction » désigne l'intervalle entre le moment où une ressource en R-S (un navire ou un aéronef) est appelée pour intervenir, et le moment où elle part; tandis que le « délai d'intervention » est le temps qu'il faut à une ressource en R-S pour se rendre sur les lieux d'un incident après avoir été déployée. Le temps de réaction des navires primaires et polyvalents de R-S de la GCC est de 30 minutes, et d'une heure pour les navires secondaires opérationnels 24/7/365 (sauf ceux exploités de façon saisonnière). Le comité a entendu dire toutefois que ces ressources se mobilisent habituellement en moins de 15 minutes, parce qu'elles sont souvent déjà sur l'eau. À titre de comparaison, les FAC, qui fournissent des aéronefs à l'appui des opérations de R-S maritimes, peuvent réagir en 30 minutes pendant les heures normales de travail (huit heures par jour, cinq jours par semaine, pour un total de 40 heures hebdomadaires) et en deux heures à tout autre moment (comme en dehors des heures normales et les jours fériés). À l'instar des équipages des navires de la GCC, ceux des aéronefs de R-S des FAC se déploient souvent

¹⁹ Ministère de la Défense nationale, [Plan d'investissement de la Défense 2018](#).

plus rapidement que le temps de réaction visé, soit en 20 minutes durant les heures de travail, et en une heure en dehors de ces heures.

Durant les audiences du comité, les témoins n'ont pas remis en question le temps de réaction de la GCC, mais ils ont beaucoup parlé du « temps de réaction à deux vitesses » des FAC. Ils ont insisté sur le fait que le temps de réaction de deux heures garanti en dehors des heures de travail avait rallongé le délai d'intervention; résultat : on a tendance à faire plus de missions de récupération que de missions de sauvetage. De l'avis des témoins, le temps de réaction des FAC ne devrait pas dépasser celui de la GCC, soit 30 minutes, 24/7/365.



Une discussion sur les opérations de recherche et sauvetage a eu lieu sur la piste de la 19^e Escadre Comox (Colombie-Britannique).

Les représentants des FAC ont déclaré au comité qu'on s'était efforcé de réduire autant que possible le temps de réaction. Plus précisément, on a ajusté le temps de réaction de 30 minutes pour le faire coïncider avec les périodes de pointe en R-S, en tenant compte à la fois des jours de la semaine et des saisons où il y a le plus de risques d'incidents. Dans les trois SRR, c'est aux commandants des missions de R-S qu'incombe la responsabilité d'ajuster les temps de réaction à 30 minutes pour les faire correspondre avec les périodes de plus grande activité en matière de R-S maritimes. Cet ajustement varie d'une SRR à l'autre et même entre les secteurs d'une même SRR. Par exemple, le temps de réaction de 30 minutes peut être assuré entre 10 h et 18 h, du lundi au vendredi (plutôt qu'entre 8 h et 16 h). De même, le temps de réaction de 30 minutes peut être assuré entre 8 h et 16 h du mercredi au dimanche. Le comité a appris que, globalement, le fait de modifier les horaires hebdomadaires réguliers sans augmenter le nombre total d'heures travaillées (40 heures par

semaine) a eu pour effet d'améliorer la rapidité d'intervention et a permis aux FAC de répondre à un pourcentage plus élevé de demandes de R-S avec un temps de réaction de 30 minutes (pourcentage qui est passé de 60 à 80 % dans la SRR d'Halifax).

Il est malheureusement impossible, pour les FAC, d'être prêtes à intervenir en 30 minutes en tout temps. Des témoins ont expliqué au comité que les pilotes et les membres d'équipage des aéronefs ne peuvent pas passer plus qu'un certain temps dans les missions de R-S aériens. Demander un temps de réaction de 30 minutes suppose que les équipages restent sur le qui-vive, prêts à décoller, et que les équipes et les techniciens demeurent en attente d'être appelés, loin de leur escadron, et soient prêts en deux heures à faire des opérations de R-S. Le temps de réaction de deux heures permet aux pilotes et aux membres d'équipage de rester alertes et de mener des opérations de R-S pouvant durer jusqu'à 14, 16 ou 18 heures, ce qui leur permet de parcourir de plus longues distances. En outre, pour améliorer le niveau de préparation, il faudrait avoir plus d'avions, de services de maintenance et de mises à niveau des infrastructures²⁰.

Le comité comprend les témoins qui demandent un temps de réaction de 30 minutes en tout temps afin de s'assurer que les marins en détresse puissent compter sur une intervention rapide des équipes de R-S. Il prend la mesure des progrès réalisés par les FAC pour ajuster leur temps de réaction dans plusieurs secteurs des trois SRR et améliorer leur état de préparation. Cependant, le Canada n'est toujours pas au niveau d'autres pays. En effet, lors de ses missions d'étude à l'étranger, le comité a appris qu'au Canada, le temps de réaction est plus long qu'ailleurs. Preuve en est qu'après avoir reçu l'ordre d'intervenir, les ressources en R-S aériens du Royaume-Uni, de l'Irlande et du Danemark réagissent dans un délai de 15 minutes durant la journée et de 30 à 45 minutes pendant la nuit. Le comité est conscient qu'il est actuellement impossible d'imposer des temps de réaction similaires aux FAC, compte tenu des pénuries de techniciens en R-S, de pilotes et de mécaniciens de bord. Il espère néanmoins que les FAC réévalueront leur temps de réaction une fois qu'elles auront comblé adéquatement ces pénuries de main-d'œuvre, grâce au Plan d'investissement pour la Défense 2018.

Le comité a posé la question suivante aux témoins : s'il n'est pas possible, pour l'instant, de réduire le temps de réaction, que peut-on faire pour raccourcir les délais d'intervention en R-S? Après tout, le temps de réaction ne représente qu'une partie de tout le temps consacré à une opération de R-S. Compte tenu de l'étendue des SRR au Canada, les délais d'intervention peuvent représenter une part importante de tout le temps nécessaire pour se rendre sur les lieux d'un incident.

Des témoins ont expliqué au comité que pour réduire ses délais d'intervention, la GCC pourrait modifier ses opérations et envoyer des navires dans des secteurs où l'on prévoit une augmentation des besoins, comme dans la SRR d'Halifax pendant la haute saison de pêche, ou dans la SRR de Trenton lorsque la saison de la navigation de plaisance bat son plein. De même, en fonction de leurs disponibilités, les FAC pourraient déplacer leurs ressources d'une région à l'autre, en période de forte

²⁰ Sénat du Canada, *Délibérations*, 1^{re} session, 42^e législature, 10 mai 2018 (Lieutenant-colonel Jonathan Nelles, officier senior d'état-major, Recherche et sauvetage, 1^{re} Division aérienne du Canada, Défense nationale et Forces armées canadiennes).

activité maritime. En outre, le comité a appris qu'en Nouvelle-Écosse, le jour de mise à l'eau des casiers pour la pêche au homard dans les zones 33 et 34 (le dernier lundi de novembre), les FAC envoient un Cormorant de la base de Greenwood à l'aéroport d'Halifax, qui se trouve plus près des lieux de pêche.

Le comité se félicite que la GCC et les FAC déplacent leurs ressources d'une région à l'autre lorsque l'activité maritime s'intensifie. Néanmoins, le Canada est un vaste pays qui possède de grandes étendues d'eau. Dans certains secteurs des SRR, la couverture de R-S est insuffisante ou très limitée. Par exemple, le nord de la SRR de Trenton, qui comprend l'Arctique canadien, représente un immense territoire à couvrir, surtout avec l'augmentation des activités industrielles, récréatives et touristiques, mais ne dispose pas de ressources spécialisées en R-S à longueur d'année. Aussi, certains secteurs de la SRR d'Halifax sont mal desservis, particulièrement les eaux au large de Terre-Neuve-et-Labrador. Qui plus est, les Cormorant font actuellement l'objet d'une révision de mi-vie et les Griffon subissent des réparations destinées à prolonger leur vie utile jusqu'en 2030, de sorte qu'il pourrait y avoir des manques dans la couverture de recherche et de sauvetage des trois SRR.

Contrairement à la GCC, qui se sert maintenant de la RAMSARD pour établir de nouveaux postes d'embarcations de sauvetage et décider de leur emplacement, les FAC continuent de positionner leurs ressources en R-S en fonction des données rétrospectives sur les lieux des incidents. Bien que ces données soient un bon indicateur général, leur pertinence diminue lorsque les conditions sous-jacentes changent (comme quand il y a une augmentation du trafic maritime dans de nouveaux secteurs), et elles ne permettent pas de prévoir des événements rares (comme un grave accident de traversier). Par conséquent, l'analyse des risques inhérents au trafic (actuel ou prévu) peut aussi s'avérer utile pour planifier les ressources aériennes nécessaires pour les opérations de R-S et choisir leur emplacement.

Pour l'instant, il n'est pas possible de redéployer les ressources aériennes en R-S pour assurer une meilleure couverture stratégique, parce que la flotte actuelle est utilisée au maximum de sa capacité. Il faut donc des ressources additionnelles. Le comité a entendu dire à maintes reprises que le maintien du statu quo ne devait plus être la seule option. Des intervenants en R-S du Canada et d'autres pays (voir le tableau 2.3) ont proposé les solutions suivantes :

- augmenter la flotte d'aéronefs de R-S exploités par les FAC, dans le cadre d'un méga projet gouvernemental d'acquisition d'immobilisations étalé sur plusieurs années;
- privatiser les activités de R-S aériens en remplaçant les services assurés par des aéronefs que possède et exploite le gouvernement par des services de fournisseurs civils privés, dans le cadre de contrats pluriannuels (comme cela se fait en Australie, en Irlande et au Royaume-Uni);
- recourir à des fournisseurs de services civils privés pour combler temporairement les manques de couverture, pendant la modernisation de la flotte existante ou en attendant l'achat de nouvelles ressources (comme le fait la Norvège);
- faire appel à des fournisseurs de services civils privés pour appuyer les ressources gouvernementales existantes en R-S et étendre la couverture.

Tableau 2.3 – Exemples étrangers de services en matière de recherche et de sauvetage aériens

Pays	Expérience
Royaume-Uni	<p>Une compagnie privée d’hélicoptères a repris les activités de l’ancien service militaire de R-S aériens. On a expliqué au comité que les investissements considérables requis pour remplacer la flotte de Sea King n’étaient pas justifiés. On lui a dit également que le fait de recourir aux services d’une compagnie privée d’hélicoptères de R-S était avantageux pour les contribuables. Par exemple, la compagnie exploite moins de bases et les nouveaux hélicoptères sont plus rapides que les Sea King et peuvent voler plus loin. Ces hélicoptères privés de R-S ont été repeints aux couleurs rouge et blanc de la Garde côtière de Sa Majesté.</p>
Irlande	<p>L’Irlande a conclu un contrat de services de R-S d’une durée de 10 ans avec une compagnie privée d’hélicoptères. Ces hélicoptères et leurs équipages portent tous les couleurs ou l’uniforme de la garde-côtière irlandaise. On a expliqué au comité qu’il n’était pas recommandé d’acquérir des aéronefs militaires de R-S pour satisfaire pleinement aux exigences des SRR irlandaises, en raison des retards importants d’approvisionnement et du coût élevé de l’investissement de départ. On lui a dit également que la recherche et le sauvetage sont régis par des conventions et ententes internationales et demeurent donc sous la responsabilité des gouvernements nationaux, même si les missions sont confiées à des sociétés privées.</p>
Norvège	<p>À cause de retards d’approvisionnement, le ministère norvégien de la Justice et de la Sécurité publique a récemment signé un contrat avec une société privée pour la fourniture temporaire d’hélicoptères et de personnel de R-S. Ces hélicoptères sont stationnés dans différentes bases militaires.</p>
Australie	<p>L’Australian Maritime Safety Authority (AMSA) a conclu un contrat à long terme avec une société privée pour la fourniture d’aéronefs à voilure fixe et de personnel à l’appui de ses opérations de R-S. Elle a également signé une entente avec un exploitant privé d’hélicoptères de R-S pour l’appuyer en cas de besoin.</p>

Le comité ne croit pas que la réponse aux besoins particuliers du Canada passe par la privatisation des services de R-S aériens (comme au Royaume-Uni, en Irlande et en Australie) ni par un autre grand projet d'investissement gouvernemental pour l'acquisition de nouveaux aéronefs de R-S (ou la remise à neuf des vieux appareils). Il croit cependant que d'autres modèles de services – comme des partenariats public-privé exploitant au mieux les capacités et les ressources des deux secteurs – pourraient s'avérer, à court et moyen terme, des solutions novatrices et économiques pour compléter les ressources en R-S dans les régions où la couverture est faible ou insuffisante.

2.4 Diversification dans la fourniture de services

Les avions et hélicoptères des Forces canadiennes ont besoin d'entretien et certains doivent être remplacés, si bien qu'il doit y avoir d'autres modèles de prestation des services en place afin d'assurer qu'il n'y aura aucune interruption de services attribuable à la révision de mi-durée de l'équipement.

[Andrew Parsons, ministre, ministère de la Justice et de la Sécurité publique, Terre-Neuve-et-Labrador ([11:9](#))]

Tout au long de son étude, le comité a souvent entendu dire que l'efficacité des opérations de R-S dépend de la disponibilité des bonnes capacités au bon moment et au bon endroit. Par capacités, on entend un équipement approprié, du personnel hautement qualifié et des procédures détaillées et normalisées, afin de permettre aux ressources en R-S d'intervenir le plus efficacement possible dans le plus grand nombre d'incidents. Comme indiqué précédemment, dans certaines régions du Canada, la couverture en matière de R-S est déficiente et ne peut être améliorée avec les moyens et les effectifs actuels. Voici quelques-unes des lacunes à combler :

- **Arctique canadien** : À l'heure actuelle, il n'y a pas de ressources consacrées aux opérations de R-S à longueur d'année dans l'Arctique canadien, même si c'est la région la plus difficile pour mener de telles missions. Les ressources sont concentrées dans la partie sud du pays, où il y a plus de risques d'incidents en raison de la densité de la population. La GCC assure des services de R-S maritimes dans l'Arctique de manière saisonnière, déployant ses brise-glaces de juin à novembre (et établissant un poste saisonnier d'ESC au Nunavut). Quant aux FAC, elles interviennent lors d'opérations de R-S dans la région en envoyant leurs aéronefs à voilure fixe et à voilure tournante depuis leurs bases militaires situées dans le sud. On estime que dans le meilleur des cas, il peut s'écouler de deux à huit heures avant que la GCC ou les FAC n'arrivent sur les lieux d'un incident et ne commencent à intervenir. Depuis 40 ans, le trafic maritime dans l'Arctique canadien a été multiplié par deux, au moins, et d'ici 2020, il pourrait encore doubler par rapport aux niveaux actuels dans certains secteurs. Les opérations de R-S dans la région s'amplifient, comme en témoigne l'*Akademik Ioffe*, un navire de passagers qui s'est échoué près de Kugaaruk (Nunavut) en août 2018. Avoir une compagnie privée d'hélicoptères qui serait basé dans l'Arctique canadien permettrait d'améliorer considérablement la couverture et les opérations de R-S dans cette vaste région.

- **Terre-Neuve-et-Labrador** : Cette province a le littoral le plus long au Canada (28 000 km) et les conditions climatiques maritimes les plus hostiles après l'Arctique canadien (glace épaisse, icebergs, embruns verglaçants, tempêtes et brouillard). Ces conditions se caractérisent aussi par une saisonnalité importante et, souvent, par des changements soudains des conditions météorologiques qui peuvent être difficiles à prévoir et présentent des risques sérieux pour les marins. Lors des audiences qui se sont tenues à St. John's, le comité a appris que la province a eu son lot de tragédies. D'ailleurs, le nombre d'opérations de R-S dans la province est deux fois plus élevé que la moyenne nationale, et la majorité des incidents sont maritimes. Chaque année, en moyenne, 600 personnes sont sauvées et 18 autres perdent la vie au large des côtes de Terre-Neuve-et-Labrador. Le comité a appris également qu'il y a des changements dans les pratiques de pêche dans la province, avec une augmentation du nombre de navires et du trafic maritime, un allongement des saisons et un éloignement des côtes de plus en plus grand des activités de pêche. Il y a aussi une augmentation de l'exploitation des hydrocarbures extracôtiers ainsi que de la navigation de plaisance et des grands navires de passagers. Étant donné que les FAC n'ont pas assez d'aéronefs à voilure fixe pour mener des opérations de R-S dans la province, faire appel à des ressources privées de R-S aériens, qui seraient basées à proximité des zones d'activité maritime, permettrait de réduire les délais d'intervention et d'améliorer les résultats.
- **SRR de Trenton** : Ce sont les Griffon qui assurent la couverture de la région des Grands Lacs en matière de R-S, mais ces appareils font actuellement l'objet de réparations dans le cadre d'un projet destiné à prolonger leur vie utile jusqu'en 2030. On pourrait donc faire appel à un fournisseur privé pour combler les besoins en R-S jusqu'à la fin du projet.
- **SRR d'Halifax et de Victoria** : Les hélicoptères Cormorant qu'utilisent les FAC dans ces régions doivent aussi subir une révision de mi-vie. Cela signifie que ces appareils ne seront plus en service pendant de longues périodes, de sorte qu'il risque d'y avoir des problèmes de capacité pour la couverture des opérations de R-S. Jusqu'à ce que les Cormorant soient à nouveau opérationnels, on pourrait donc faire appel à un exploitant privé pour effectuer des missions de R-S.

Le comité a eu l'occasion de rencontrer différents fournisseurs privés de services de R-S par hélicoptère, aussi bien au Canada qu'ailleurs dans le monde. Il a aussi discuté avec les autorités responsables des opérations de R-S dans les pays qui ont conclu des contrats avec ce genre d'exploitants privés. Voici, selon eux, les avantages de partenariats public-privé pour le gouvernement :

- le délai d'obtention d'un hélicoptère au moyen d'un contrat de services est plus court que le délai de livraison d'un aéronef militaire acheté;
- le fournisseur privé jouit d'une certaine flexibilité pour recruter des équipages expérimentés et les payer au tarif du marché, alors qu'il est plus difficile pour les forces armées de former et de retenir des pilotes et du personnel de maintenance;

- le coût initial d'un contrat de services est nul, alors que l'achat d'aéronefs suppose un engagement financier de départ lourd à porter;
- le gouvernement n'a pas à assumer de frais d'investissement supplémentaires pour la création d'une base d'hélicoptères permanente destinée aux opérations de R-S, puisque ces dépenses sont à la charge du fournisseur et prévues dans le calcul des honoraires du contrat;
- si un fournisseur de services perd un hélicoptère, il doit le remplacer aussitôt (en vertu du contrat) sans que le gouvernement n'ait rien à payer (alors que si la perte concerne un aéronef militaire, c'est au gouvernement d'assumer les coûts de remplacement).

Un des grands inconvénients de ce genre de partenariats, toutefois, c'est que la compagnie privée d'hélicoptères pourrait tenter de recruter des ressources humaines ayant l'expertise requise directement au sein des FAC, qui ont déjà actuellement beaucoup de difficulté à embaucher du personnel et à le garder. Des témoins ont insisté sur le fait qu'une compagnie privée devrait être autosuffisante et se constituer ses propres effectifs. Ils ont ajouté qu'un exploitant privé pourrait avoir à bord de ses hélicoptères des équipages mixtes incluant des membres des FAC. Les personnels militaire et civil de R-S pourraient aussi s'entraîner ensemble régulièrement. Mais plus important encore, l'exploitant civil travaillerait sous le commandement et le contrôle des FAC. La proposition consistant à créer un projet pilote de partenariat public-privé a fait l'objet de discussions lors des audiences publiques et durant les missions d'étude du comité, et les intervenants y ont vu une façon d'évaluer les coûts-avantages d'une telle approche.

Le comité estime qu'il est raisonnable d'exiger une amélioration des services de R-S au Canada. Il croit que les compagnies privées d'hélicoptères pourraient combler certains manques dans la couverture de R-S, surtout dans l'Arctique canadien et à Terre-Neuve-et-Labrador. Il considère en outre que le lancement d'un projet pilote de partenariat public-privé permettrait d'évaluer la faisabilité, les coûts et les avantages d'un tel modèle. Les préoccupations entourant les temps de réponse dans ces régions – et la nécessité implicite de renforcer les capacités et la couverture aériennes en R-S – ne sont pas des problèmes nouveaux, mais il faut s'y attaquer sans tarder. Le comité pense que les partenariats public-privé constituent un modèle fiable et une solution pratique et économiquement viable à court et à moyen terme. Par conséquent :

5. Le comité recommande que le ministère de la Défense nationale lance un projet pilote autorisant un exploitant privé d'hélicoptères civils à effectuer des missions de recherche et de sauvetage aériens dans l'Arctique canadien et à Terre-Neuve-et-Labrador. L'évaluation du projet pilote, avec ses coûts et ses avantages, devrait être rendue publique.

2.5 Collaboration

En discutant avec les bénévoles locaux en R-S dans l'Arctique canadien, les membres du comité ont vite compris l'incalculable contribution des organismes bénévoles, comme l'ACRSA, dans les efforts de R-S. Cependant, même si le CCCOS peut confier des missions d'intervention à ces organismes,

ceux-ci ne semblent pas comprendre clairement quelles sont leurs attributions au sein du modèle de R-S dans son ensemble ni en quoi ils jouent un rôle complémentaire à celui des ressources et du personnel de la GCC. Par exemple, que doit faire un organisme bénévole une fois que la GCC s'est déployée ou est arrivée sur les lieux d'un incident?

Selon ce qu'a appris le comité, cette confusion des rôles a augmenté après 2016, quand on a mis fin aux réunions de la Table ronde nationale sur la recherche et le sauvetage en Arctique. Ces rencontres avaient l'avantage, entre autres, de permettre une communication directe entre le personnel du CCCOS, les organismes bénévoles et les autres partenaires, d'optimiser l'utilisation des ressources régionales ainsi que de discuter de problèmes communs et de la manière de les résoudre. De l'avis du comité, les tables rondes peuvent contribuer également à briser le cloisonnement entre les intervenants et aider ces derniers à comprendre l'utilité de chacun et à travailler le plus efficacement possible ensemble quand il le faut. Par conséquent :

6. Le comité recommande que soit rétablie au plus vite la Table ronde nationale sur la recherche et le sauvetage en Arctique et que des tables rondes semblables soient créées dans d'autres régions de recherche et de sauvetage pour s'occuper des enjeux régionaux et locaux.

3 : ORGANISMES BÉNÉVOLES DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE

Je peux vous garantir que les bénévoles comptent beaucoup pour le système de recherche et de sauvetage [...] du pays [...]. Ils comptent beaucoup dans les résultats obtenus en matière de recherche et de sauvetage au Canada. [Randy Strandt, président national, Garde côtière auxiliaire canadienne (5:19)]

3.1 Qu'est-ce que la Garde côtière auxiliaire canadienne?

La Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC), organisme privé sans but lucratif et caritatif agréé par le gouvernement fédéral, a été créée en 1978 pour accroître la couverture et les capacités en matière de R-S et sensibiliser les navigateurs aux questions de sécurité. Elle compte plus de 4 200 membres bénévoles qui exploitent quelque 1 100 navires sur l'ensemble du territoire national. À l'instar du personnel de R-S de la GCC, les bénévoles de la GCAC sont capables d'intervenir en 30 minutes sur les lieux d'un incident, et sont sur un pied d'alerte 24/7/365. La GCAC a des postes d'embarcations de sauvetage placés stratégiquement entre les stations de la GCC, et qui couvrent souvent des zones où le trafic maritime est dense et le risque d'incidents élevé. Sa présence contribue à assurer une couverture adéquate dans certaines régions éloignées, et plus particulièrement dans des secteurs où la GCC a du mal à envoyer ses propres ressources.

Actuellement, la GCAC se divise en cinq organisations régionales – Terre-Neuve-et-Labrador, Maritimes, Québec, Centre et Arctique canadien, Pacifique – et une organisation-cadre nationale. Chaque organisation régionale est une entité à part entière, constituée en personne morale, qui offre des services de R-S maritimes dans le but d'atteindre les objectifs nationaux pour la région qu'elle couvre. Le tableau 3.1 ci-dessous fournit des chiffres pour chaque région couverte par la GCAC, notamment sur le nombre de bateaux, de membres et de missions réalisées.

Tableau 3.1 – Statistiques concernant la Garde côtière auxiliaire canadienne, par région, 2016

Région	Navires	Membres	Missions
Pacifique	57	1 130	796
Centre et Arctique canadien	100	923	318
Québec	97	665	584
Maritimes	467	794	167
Terre-Neuve-et-Labrador	337	705	101
Total	1 058	4 217	1 196

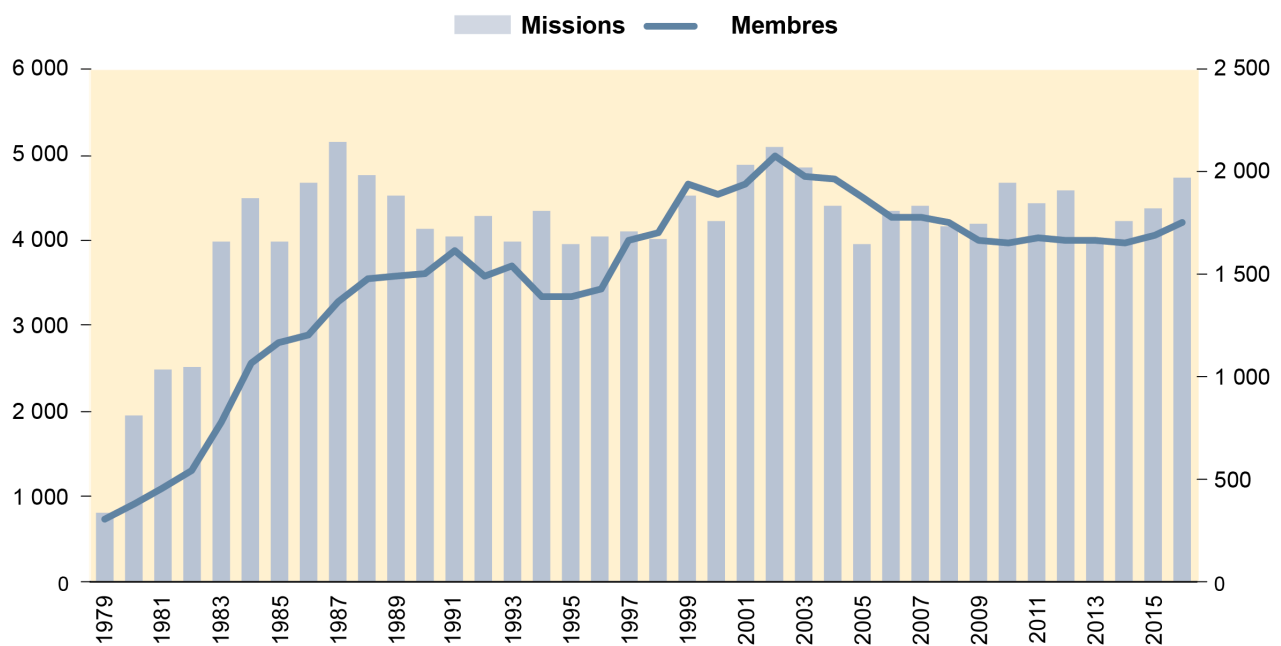
Source : Tableau réalisé à partir de données tirées de la Garde côtière auxiliaire canadienne, [CCGA Statistics \(Operations\), Summary 1979–2016](#) [consultées le 1^{er} juin 2018] [DISPONIBLE EN ANGLAIS SEULEMENT].

À Terre-Neuve-et-Labrador, la GCAC dessert toute la province, tandis que dans les Maritimes, elle couvre le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard et les Îles-de-la-Madeleine. Pour ces deux régions, la GCAC ne reçoit que du financement fédéral, et la très grande majorité de ses bénévoles sont des pêcheurs commerciaux qui offrent leur temps et leurs embarcations pour participer à des opérations de R-S maritimes. Au Québec, la GCAC a des postes le long des cours d'eau navigables de la province. Elle y possède plusieurs bateaux (17), qu'elle loue aux postes locaux, et les autres embarcations sont celles de navigateurs de plaisance et de pêcheurs commerciaux. Au Nunavik (Nord québécois), la GCAC dispose de 14 bateaux adaptés aux conditions climatiques qui appartiennent aux collectivités locales. En plus de bénéficier de fonds fédéraux, l'organisation de la GCAC au Québec a conclu des ententes avec plusieurs municipalités pour obtenir du financement ainsi que des bureaux et des points de mouillage gratuits. Elle se finance aussi grâce à des dons en argent et des legs, en plus de recevoir des dons d'équipement et de navires. Dans le Centre et l'Arctique canadien, la GCAC couvre quatre provinces et deux territoires, et ses bénévoles sont constitués dans une forte proportion de navigateurs de plaisance. La majorité de son financement provient du gouvernement fédéral. Il est intéressant de noter que tout comme l'a fait la GCC, dans cette région, la GCAC a dû récemment diviser son organisation en deux pour créer une nouvelle entité spécialement pour l'Arctique canadien. En mai 2018, la région comptait 14 postes de bénévoles. Enfin, dans la région du Pacifique, la *Royal Canadian Marine Search and Rescue* (RCM-SAR) dispose d'embarcations de sauvetage communautaires. Elle s'appuie sur une base de financement diversifiée, alimentée par des fonds provinciaux, des collectes de fonds et des dons, auxquels s'ajoute une contribution fédérale. Les bénévoles de la RCM-SAR font des opérations toute l'année, alors que ceux des autres régions ne travaillent que de manière saisonnière.

Lorsqu'un CCCOS ou un CSSM reçoit une alerte indiquant qu'un navire ou des personnes sont en danger en mer, le coordinateur des opérations de R-S commence à préparer les moyens logistiques nécessaires au sauvetage. À ce moment-là, recourir à la Garde côtière auxiliaire peut s'avérer le moyen le plus efficace d'intervenir. Selon ce qu'a appris le comité, sur une année, la GCAC participe en moyenne à 25 % de toutes les missions de R-S maritimes²¹, et elle est parfois la seule à pouvoir se déployer. Résultat : plus de 200 vies humaines sont sauvées chaque année. La GCAC est donc une partenaire essentielle dont la contribution aux opérations de R-S est très précieuse.

La figure 3.2 illustre l'évolution du nombre de membres au sein de la GCAC par rapport à celle du nombre de missions de R-S, de 1979 à 2016. Les chiffres indiquent que les membres sont en diminution depuis 2002, tandis que le nombre de missions est resté plus ou moins stable. À plusieurs reprises, des témoins ont dit craindre que les capacités d'intervention de la GCAC ne soient compromises, si la diminution du nombre de membres devait se poursuivre à ce rythme.

Figure 3.2 – Garde côtière auxiliaire canadienne, missions et membres, 1979–2016



Source : Figure réalisée à partir de données tirées de la Garde côtière auxiliaire canadienne, [Statistiques de la GCAC \(Opérations\) – Sommaire 1979–2016](#) [consultées le 1^{er} juin 2018] [DISPONIBLE EN ANGLAIS SEULEMENT].

Le comité se réjouit de voir les différentes formes que prennent les services auxiliaires selon les régions, allant d'un modèle fondé sur des propriétaires/exploitants bénévoles de navires à Terre-Neuve-et-Labrador, où plus de 90 % des membres sont dans l'industrie de la pêche, au modèle

²¹ À Terre-Neuve-et-Labrador, la Garde côtière auxiliaire canadienne intervient dans environ 40 % des opérations de R-S maritimes.

de la RCM-SAR, dans la région du Pacifique, qui utilise des bateaux communautaires dans plus de 40 stations de sauvetage maritime.

Il faut néanmoins plus de flexibilité à l'échelle régionale. En effet, lorsqu'il était à Kuujuaq (Québec), le comité a appris que les règles de la GCAC du Québec ne permettent pas à ses membres le port d'armes à feu dans les embarcations de sauvetage. Pourtant, lors de missions de R-S dans le Nord, ces armes permettraient de protéger à la fois les membres de la GCAC et les personnes qu'ils doivent secourir contre les animaux sauvages, comme les ours polaires, que l'on voit souvent dans cette région. Le comité invite donc les organisations de la GCAC de partout au Canada à adapter leurs règles et procédures en fonction de leurs particularités régionales, si besoin est.

Les membres du comité saluent le courage, le dévouement et l'engagement des membres des services auxiliaires et leur contribution aux opérations de R-S maritimes. Durant les différentes missions d'étude qu'il a menées au pays, le comité a appris que beaucoup de Canadiens ignorent le rôle majeur que jouent les bénévoles dans les activités de R-S maritimes, et qu'ils sont encore plus nombreux à ne pas savoir l'investissement – aussi bien en temps qu'en argent – qu'une telle implication suppose de la part de ces bénévoles. En 2018, la GCAC a célébré ses 40 ans d'engagement dans la recherche et le sauvetage maritimes au Canada. Le comité croit fermement qu'il faut se donner comme priorité d'aider les membres bénévoles de la GCAC, compte tenu du rôle vital de cette organisation.

3.2 Financement et formation de la Garde côtière auxiliaire canadienne

Le gouvernement devrait examiner le modèle de la Royal National Lifeboat Institution (RNLI) [...] du Royaume-Uni qui fonctionne depuis plus de 100 ans. [...] Le financement de la RNLI est assuré par un mélange de dons publics et de legs, par le résultat d'activités de marchandisage et de vente et par des investissements publics. Il pourrait être possible d'étudier les mécanismes de financement et de commercialisation de la RNLI à titre de mesures susceptibles de susciter davantage d'intérêt pour le financement des organisations auxiliaires et le soutien de leurs activités²².

La GCC finance la GCAC dans le cadre de cinq ententes régionales de contribution, totalisant environ 5,5 millions de dollars par année, en vertu du Programme de contribution de la Garde côtière auxiliaire canadienne. Les fonds alloués permettent à la GCAC de couvrir ses frais de fonctionnement, d'administration, de formation et d'assurance. Le tableau 3.3 indique quelle a été la part de la contribution fédérale pour chaque région couverte par la GCAC de 2012-2013 à 2016-2017. Comme

²² Capitaine Chris Hearn, directeur, Centre for Marine Simulation, Le Fisheries and Marine Institute de l'Université Memorial de Terre-Neuve, [Mémoire au comité](#), 8 mars 2017.

on peut le voir, depuis 2015-2016, la GCAC reçoit 500 000 \$ de plus par année dans le but d'accroître le nombre de ses membres dans 20 collectivités côtières du Nunavik et du Nunavut²³.

Tableau 3.3 – Contribution fédérale à la Garde côtière auxiliaire canadienne, par région

Région	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017
Pacifique	1 117 000	1 311 800	1 312 600	1 324 149	1 316 600
Centre et Arctique canadien	715 000	909 800	957 600	1 204 474	1 204 472
Québec	728 000	922 800	884 600	1 138 964	1 133 986
Maritimes	730 000	924 600	924 600	919 475	919 471
Terre-Neuve-et-Labrador	757 000	951 800	941 600	946 474	946 471
Bureau national ^a	1 043 000	–	–	–	–
Total	5 090 000	5 020 800	5 021 000	5 533 536	5 521 000

Note : a. Depuis l'exercice 2012-2013, la GCC ne soutient plus financièrement le bureau national de la GCAC. Cette dernière a toutefois un conseil national que financent ses cinq organismes régionaux.

Source : Tableau réalisé à partir de données provenant du Receveur général du Canada, [Comptes publics du Canada](#), « Paiements de transfert », volume III, section 6, plusieurs années.

Comme indiqué précédemment, en plus de recevoir une contribution fédérale, certains organismes régionaux de la GCAC sont financés par les gouvernements provinciaux, des entreprises commanditaires et grâce à des dons de particuliers. Le comité a appris toutefois que ce mode de financement est problématique à plusieurs égards :

- le financement de la GCC ne varie pas, ne suit pas l'inflation et ne tient pas compte de l'augmentation des coûts du carburant et des assurances, par exemple. À cause de la stagnation du financement fédéral, les organismes régionaux de la GCAC ont dû abaisser le montant des remboursements pour les missions de R-S et la formation. Ils ont aussi eu recours à des mesures de compression, en réduisant le nombre de cours de secourisme avancé centralisés; les activités de soutien et de perfectionnement des membres; leur appui à des événements spéciaux organisés localement et aux activités de prévention et de sensibilisation en matière de R-S; et en cessant de payer les frais de téléphone et de téléavertisseur;

²³ MPO, « [Amélioration de la capacité de recherche et de sauvetage dans l'Arctique](#) », Document d'information, 30 juillet 2015.

- le financement accordé par la GCC ne permet tout simplement pas de couvrir l'ensemble des dépenses, car même si certains organismes régionaux de la GCAC ont pu faire des campagnes de financement pour mener à bien leur mission en matière de R-S, l'argent recueilli demeure insuffisant. Et même si, dans certaines régions, la GCAC reçoit l'aide des gouvernements provinciaux, le financement obtenu est variable et non garanti d'une année à l'autre;
- le modèle de financement actuel est à la merci des changements de programme indépendants de la volonté des organismes régionaux de la GCAC;
- le financement n'est pas adapté aux normes de compétences. En effet, en 2017, la GCAC a adopté de nouvelles normes de compétences nationales axées sur les exigences opérationnelles en matière de R-S²⁴. Chaque organisme régional de la GCAC doit respecter ou dépasser ces normes, qui ont été approuvées par la GCC et concernent les aptitudes, la certification et la formation. Selon les représentants de la GCAC, le niveau de financement actuel ne permet pas à l'organisation de garantir à ses membres une formation conforme aux normes de compétences nationales.

Dans le cadre de son étude, le comité a appris que le gouvernement fédéral réalise des économies considérables grâce à la GCAC. On estime²⁵ en effet que chaque dollar que la GCC investit dans la GCAC lui permet d'éviter environ 43 \$ de dépenses. Si elle devait se passer de l'appui de la GCAC, la GCC devrait dépenser 337 millions dans l'achat d'une flotte de même taille, et de 200 à 300 millions de dollars supplémentaires par année pour payer les salaires et les avantages sociaux. Le comité est d'avis que sans tout le travail que font les bénévoles, le bilan des activités de R-S maritimes ne serait pas aussi bon au Canada. La GCC en a donc pour son argent, avec la GCAC, qui lui rend de très précieux services avec beaucoup d'efficacité. C'est pourquoi le comité croit qu'il faut lui accorder le financement nécessaire, afin de l'aider à couvrir ses frais de fonctionnement et assurer la formation continue de ses membres, pour qu'ils puissent garder à jour leurs compétences en R-S, travailler de manière sécuritaire et entretenir l'esprit d'équipe, si important pour la réussite des opérations de R-S. Par conséquent :

7. Le comité recommande que la Garde côtière canadienne augmente le financement de la Garde côtière auxiliaire canadienne pour lui permettre au moins d'absorber la hausse de ses dépenses de fonctionnement et de former ses membres conformément aux normes de compétences nationales.

Lors des audiences qui se sont tenues à St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador), le comité a entendu parler du Fonds consacré aux initiatives en matière de recherche et de sauvetage – un programme de contribution fédéral géré par Sécurité publique Canada ayant pour vocation d'améliorer la prévention et les interventions en matière de R-S partout au pays. Ce Fonds permet d'allouer du

²⁴ Garde côtière auxiliaire canadienne, *Normes nationales de compétence*, 2017.

²⁵ Direction générale de l'évaluation, Pêches et Océans Canada, [Rapport d'évaluation de recherche et de sauvetage de la garde côtière canadienne et de la garde côtière auxiliaire canadienne](#), Rapport final, février 2012.

financement annuel à de nouveaux projets ou initiatives concernant les activités de R-S au Canada, dans le but d'améliorer les interventions terrestres, aériennes et maritimes. La GCAC peut obtenir des fonds pour acheter l'équipement nécessaire aux missions de R-S maritimes, mais ceux-ci sont clairement insuffisants pour fournir l'équipement requis à tous ses membres. Des membres de la GCAC de Terre-Neuve-et-Labrador ont expliqué au comité qu'ils ne recevaient pas assez d'argent pour équiper leurs navires de dispositifs de R-S. Ils ont énuméré tout le matériel qu'ils devraient avoir à bord pour accroître l'efficacité et la rapidité de leurs interventions : pompes diesel pour l'évacuation de l'eau, dispositifs de remontée à bord (échelle de tangon), jumelles autofocus étanches, transpondeur de R-S, défibrillateurs externes automatisés, trousse de premiers soins, câbles de remorquage et coussins de sauvetage flottants.

Le comité est conscient que les organismes régionaux de la GCAC ont des capacités et des exigences différentes. Il a appris, par exemple, que l'organisme régional de Terre-Neuve-et-Labrador a besoin de plus d'équipement de R-S, tandis que ce qui manque aux bénévoles de la GCAC au Nunavut, ce sont des embarcations de sauvetage. Qui plus est, plusieurs postes de la GCAC ont besoin d'argent pour entretenir ou faire réparer leurs bateaux. On croit donc qu'il serait utile d'avoir un fonds, semblable au Fonds consacré aux initiatives en matière de recherche et de sauvetage, pour retenir les bénévoles en R-S maritimes. Par conséquent :

8. Le comité recommande que la Garde côtière canadienne mette sur pied un fonds pour la recherche et le sauvetage maritimes destiné à aider les organismes régionaux de la Garde côtière auxiliaire canadienne à se procurer l'équipement et les services dont ils ont besoin pour mener à bien leurs opérations.

Lors de ses missions d'étude à l'étranger, le comité a appris que les organismes bénévoles de R-S d'autres pays sont plus financièrement autonomes que les organismes canadiens; ils se financent davantage grâce à des entreprises commanditaires et à des campagnes de collecte de fonds, comme l'illustrent les exemples ci-dessous.

- Au Royaume-Uni, le comité a rencontré des représentants de la Royal National Lifeboat Institution (RNLI) à leur station d'embarcations de sauvetage de Selsey. Cet organisme bénévole est tributaire de contributions privées, puisqu'il ne reçoit que très peu de financement gouvernemental. En 2016, les revenus de la RNLI ont atteint 192 millions de livres sterling, composés à 68 % de legs, et à 27 % de dons. En 2015, la RNLI a reçu un legs important de 8,5 millions de livres sterling (le plus gros de son histoire) qui lui a permis d'acheter plusieurs très grandes embarcations de R-S. Certaines stations peuvent compter sur du personnel à temps plein. La station de Selsey tient aussi un petit magasin de souvenirs dont tous les profits vont aux opérations de sauvetage. Tous les bénévoles qui donnent de leur temps à la RNLI pour des opérations de R-S reçoivent une radiobalise de localisation des sinistres (RLS) qui leur est remplacée gratuitement après utilisation dans une mission de R-S couronnée de succès.

- La RNLI est aussi présente en Irlande, où elle n’obtient que très peu d’aide gouvernementale et dépend beaucoup des dons pour financer ses activités.
- Lorsqu’il était en Norvège, le comité a appris que les bénévoles de la Société norvégienne de sauvetage en mer (SNSM) constituent les ressources les plus importantes du pays en R-S maritimes. En 2015, ces bénévoles se sont occupés de 55 % de toutes les opérations de R-S maritimes. L’organisation est bien financée, grâce aux cotisations et aux activités de collecte de fonds. Elle n’est subventionnée qu’à 15 % par le gouvernement. Les représentants de la SNSM ont expliqué au comité que dans le passé, les pêcheurs tenaient des bazars pour recueillir de l’argent, mais qu’aujourd’hui, la situation est bien différente. En effet, les plus grandes vedettes du sport norvégiennes font la promotion de ses activités; le secteur du transport maritime lui a fait don de très nombreux bateaux et de matériel essentiel, et l’organisation est soutenue par des propriétaires de navires et l’industrie maritime. Certains bateaux de la SNSM portent aussi le nom de ceux qui les lui ont donnés. Par ailleurs, les propriétaires d’embarcations de plaisance peuvent s’engager à être des membres à part entière de l’organisation, ce qui inclut un ensemble de services et des mesures d’aide. La mascotte officielle de la SNSM est « Elias, le petit bateau de sauvetage », qui est le personnage principal d’une série animée diffusée à la télévision nationale, ainsi que de livres et autres produits dérivés. Elias est utilisé par les filiales locales de la Société pour sensibiliser les enfants à la sécurité en mer.
- Au Danemark, la Société danoise de sauvetage maritime se finance au moyen des cotisations de ses membres, de commandites, de fonds privés et de dons du public.

Le comité pense qu’il y a des leçons à tirer de la grande capacité des organismes bénévoles de R-S maritimes du Royaume-Uni, de l’Irlande, de la Norvège et du Danemark à obtenir du financement de sources privées, et il encourage fortement les membres de la GCAC, avec l’appui de la GCC, à chercher de nouveaux modes de financement. Le comité est conscient, toutefois, que les organismes régionaux de la GCAC ont différentes capacités et cultures de financement. Par conséquent :

9. Le comité recommande que la Garde côtière canadienne aide les organismes régionaux de la Garde côtière auxiliaire canadienne à diversifier leurs sources de financement.

3.3 La Garde côtière auxiliaire canadienne dans l'Arctique

[I]l a toujours valu mieux par le passé – et il continue d'en être ainsi – de laisser aux personnes qui connaissent le territoire et aux collectivités où elles vivent le soin d'exécuter les missions de recherche et de sauvetage dans l'Arctique. Leur savoir traditionnel, conjugué à la technologie moderne, leur permet de surmonter la plupart des obstacles.
[Ed Zebedee, directeur des services de protection, ministère des Services communautaires et gouvernementaux, gouvernement du Nunavut (32:8)]

L'Arctique canadien constitue le plus vaste territoire maritime et l'endroit au pays où il est le plus difficile de mener des opérations de R-S. La grande majorité des interventions de R-S maritimes effectuées dans cette région sont dues à des incidents survenus pendant les activités traditionnelles de chasse et de pêche ainsi que lors de déplacements entre les collectivités. Savoir chasser, pêcher et se déplacer sur l'eau, la glace, la neige et la terre ferme est primordial pour la santé, le bien-être économique et la préservation de l'identité culturelle de ceux qui vivent là-bas. Par ailleurs, de 1974 à 2015, le trafic maritime dans l'Arctique canadien a été multiplié par deux, au moins, et d'ici 2020, il pourrait même doubler encore par rapport aux niveaux actuels. Le trafic aérien est aussi en hausse dans la région. Par conséquent, avec le développement des activités, il faut s'attendre à une augmentation des risques d'incidents maritimes et des interventions d'urgence de petite et de grande envergure.

Actuellement, comme la GCC et les FAC ont des capacités de R-S limitées dans la région, ce sont surtout les bénévoles qui interviennent en cas d'incident, et beaucoup d'entre eux sont épuisés. En effet, de nombreux bénévoles remplissent plusieurs fonctions : ils font partie de la Garde côtière auxiliaire canadienne, des Rangers canadiens et des équipes de lutte contre les incendies. Ils consacrent aussi beaucoup de temps à la chasse et à la pêche sur leur territoire, car cela fait partie de leur mode de vie traditionnel et leur permet de subvenir aux besoins de leur famille. Des témoins ont répété à maintes reprises au comité qu'il faut plus de bénévoles en R-S dans la région, et améliorer le soutien, la formation et l'équipement qu'on leur donne. Comme indiqué précédemment, depuis 2015-2016, la GCAC reçoit 500 000 \$ de plus par année pour augmenter le nombre de ses membres dans l'Arctique canadien, et une nouvelle section de la GCAC a ouvert ses portes dans la région de l'Arctique. Il reste que ces fonds ne sont que pour cinq ans et qu'à peine 20 collectivités peuvent s'en prévaloir (seulement 14 postes auxiliaires ont été créés jusqu'à présent), alors que la région compte une cinquantaine de collectivités côtières. Et peut-être plus important encore, le comité a appris que lorsque de tels postes auxiliaires existent dans les collectivités, c'est la Garde côtière auxiliaire canadienne qui est le premier point de contact dans la chaîne de commandement officielle du CCCOS en cas d'incident maritime.

Même si le comité reconnaît que la GCC a renforcé les capacités de R-S maritimes dans l'Arctique canadien, en créant un poste d'embarcations de sauvetage côtier à Rankin Inlet (Nunavut) qui effectue des opérations de R-S durant certaines saisons, ce poste demeure le seul du genre dans toute la région. Il est donc nécessaire d'augmenter le nombre de bénévoles pour les opérations de R-S maritimes dans l'Arctique canadien et de les soutenir, parallèlement aux mesures que prennent la GCC et les FAC pour développer leurs propres capacités de R-S. Par conséquent :

10. Le comité recommande que la Garde côtière canadienne crée de nouveaux postes de la Garde côtière auxiliaire canadienne dans la région de l'Arctique et qu'elle leur accorde du financement pour le recrutement, les opérations, l'équipement, la formation et, le cas échéant, des navires.

Lorsqu'ils étaient à Kuujuaq (Québec), les membres du comité ont appris que le modèle appliqué pour recruter des membres de la GCAC dans la province ne donne pas les résultats escomptés au Nunavik. Cela tient en partie au fait que les communications entre les collectivités et aussi entre la GCAC du Québec et ses unités sont souvent coupées à cause du mauvais temps et de la piètre qualité des réseaux. Ainsi, souvent, les membres recrutés dans des collectivités éloignées ne sont pas formés à temps ou ne font pas l'objet de suivi, de sorte qu'ils finissent par se désintéresser. Le comité s'inquiète d'une diminution éventuelle du nombre de bénévoles dans la région et invite la GCAC du Québec à revoir son processus de recrutement pour le Nunavik.



Sénateur Gold sur l'eau avec des membres dédiés de la Garde côtière auxiliaire canadienne lors de leur mission d'étude à Kuujuaq (Québec).

3.4 Un petit organisme bénévole unique de recherche et de sauvetage

[J]e pense que notre rôle comble un créneau qui est précieux pour la Garde côtière : nous pouvons surveiller les eaux, pas seulement en réponse à des appels de détresse, mais aussi lors de grandes activités. [Brian Cook, vice-président, Canadian Lifeboat Institution (26:9)]

Dans le cadre de son étude, le comité a entendu parler du travail de la Canadian Lifeboat Institution (la CLI ou l'Institution). La CLI est un petit organisme de bienfaisance enregistré auprès du gouvernement fédéral, constitué entièrement de bénévoles, créé en 1981 en Colombie-Britannique et ayant pour vocation de faire la promotion de la sécurité maritime et de porter assistance aux marins en détresse. Son réseau de bénévoles compte environ 30 membres – capitaines, mécaniciens et équipages de pont – qui possèdent des compétences spécialisées en R-S et exploitent ses bateaux, ainsi que des « membres de la société » pouvant être sollicités pour les campagnes de collecte de fonds, la gestion des finances, l'entretien des bateaux et les relations publiques. L'Institution dispose de deux embarcations de sauvetage tout-temps, qui interviennent essentiellement sur le bas Fraser et dans le détroit de Georgia Sud :

- le *Fraser Lifeboat*, un bateau acheté en 2013 de la RNLI du Royaume-Uni, qui l'exploitait depuis 1982. Il a coûté 64 000 \$ à l'Institution, qui l'a payé avec l'aide d'un donateur. Le bateau est amarré dans le port de Steveston, un village de pêcheurs. Son capitaine, Brian Cook, est un officier à la retraite de la Marine royale canadienne. En mars 2017, le *Fraser Lifeboat* a fait l'objet d'une mise à niveau de ses systèmes électroniques;
- le *Delta Lifeboat*, qui a été construit en 1944 et utilisé par les Forces navales des États-Unis. Il a été acheté par John et Mary Horton en 1988, puis amené au Canada où il a été modernisé pour répondre aux normes en matière de R-S maritimes. Depuis ce temps-là, les Horton louent leur bateau à la CLI. M. Horton, qui est en le capitaine, est aussi officier à la retraite de la Marine royale canadienne. Le *Delta Lifeboat* est au mouillage à Ladner, et a aussi fait l'objet de travaux de réparation et de carénage majeurs en 2017.

Il existe deux différences majeures entre la structure de la CLI et celle de la RCM-SAR ainsi que des quatre autres organismes régionaux bénévoles qui forment la GCAC. La première est que la CLI a un modèle de financement et de fonctionnement semblable à celui de la RNLI (en ce sens qu'elle se finance au moyen de dons d'entreprises et de particuliers et qu'elle n'obtient pas d'aide directe du gouvernement fédéral). La deuxième est que les bénévoles de l'Institution ne sont pas sur un pied d'alerte et disponibles 7/24/365 pour faire des missions de R-S à la demande du CCCOS de Victoria. Ils interviennent plutôt à certaines occasions : les bateaux de sauvetage de la CLI sortent avant l'ouverture des pêches ou d'importantes courses de voiliers. Le travail de ces bénévoles consiste par exemple à rappeler aux pêcheurs de nettoyer leurs filets ou à escorter des navires, ainsi qu'à effectuer des patrouilles en mer et des vérifications de sécurité nautique sur les bateaux de plaisance.

Les navires de sauvetage de la CLI sortent lorsqu'il n'y a aucun bateau de la GCC ou de la RCM-SAR aux alentours. Leur présence sur l'eau contribue à prévenir les accidents et, en cas de problème, ils ne sont pas loin et peuvent porter assistance immédiatement. Ils peuvent notamment escorter un navire pour l'aider à traverser un épais brouillard, pomper l'eau d'un navire inondé, remorquer un navire et dispenser les premiers soins d'urgence. Depuis sa création, la CLI est intervenue dans plus de 4 000 incidents maritimes et elle a permis de sauver des vies et de prévenir des blessures, en travaillant en étroite collaboration avec les autres organismes de R-S maritimes.

Cette petite organisation, unique en son genre, est les yeux et les oreilles de la GCC, car elle est présente sur le terrain et voit ce qui s’y passe. En fait, les bateaux de la CLI avertissent toujours le SCTM lorsqu’ils sortent patrouiller ou faire de la formation. Qui plus est, les équipages des bateaux de sauvetage peuvent voir des situations évoluer avant même que le CCCOS de Victoria n’en entende parler; ils informent alors le SCTM et interviennent sur les lieux d’un incident. Le comité croit que la GCC et la RCM-SAR ont grand besoin de ce soutien additionnel et en profitent beaucoup. La présence et le travail de tous ces bénévoles – et de tous les donateurs sans qui rien ne serait possible – méritent d’être soulignés, car sans eux, les eaux canadiennes seraient beaucoup moins sûres. Le comité a appris que, malheureusement, cet organisme bénévole très utile fait face à une augmentation imprévue de ses dépenses de fonctionnement qui l’empêche d’être aussi efficace qu’elle le pourrait. Cette augmentation des dépenses (détaillée plus loin dans le présent document) s’explique d’autant plus difficilement que la CLI rend de grands services à la population.

Premièrement, l’Agence des services frontaliers du Canada a demandé à la CLI de payer des droits d’importation de 25 % à la suite de l’acquisition du *Fraser Lifeboat*. Une part importante des sommes qui avaient été réunies pour acheter, caréner et moderniser le bateau de sauvetage a dû servir à payer ces droits. Même si elle s’est acquittée de tout ce qu’elle devait, l’Institution a fait valoir qu’elle n’a pas acheté le bateau en question pour le plaisir – puisqu’elle est un organisme bénévole qui s’autofinance pour faire la promotion de la sécurité en mer et porter secours aux marins en difficulté –, et elle a demandé une révision de cette décision discrétionnaire pour une question d’équité. Le comité soutient la CLI dans sa démarche, car il estime que ces droits d’importation devraient faire l’objet d’une révision, c’est-à-dire être réduits au minimum ou carrément annulés. Il est déraisonnable et excessif d’imposer de tels droits d’importation à un organisme de bienfaisance privé autofinancé dont les services dispensés à titre gracieux permettent de compléter et de faciliter directement ceux du programme fédéral de R-S maritimes.

Deuxièmement, la CLI doit payer des frais annuels pour l’amarrage du *Fraser Lifeboat* à Steveston, alors qu’elle en a toujours été dispensée pour le *Delta Lifeboat* au mouillage à Ladner. Comme Ladner et Steveston sont des ports pour petits bateaux exploités par le MPO, la CLI a l’intention de demander au conseil du port de Steveston de l’exonérer de ces frais, et le comité l’appuie également dans cette démarche.

Troisièmement, la CLI n’a plus droit à un tarif d’amarrage préférentiel ni à de l’hébergement gratuit au NCSM Quadra, un camp d’été des cadets de la Marine rattaché à la 19^e Escadre de Comox. En effet, depuis 2014, elle doit payer le tarif commercial pratiqué dans le voisinage. Comme la CLI n’en a pas les moyens, elle ne fournit plus des services d’escorte aux navires de pêche au hareng rogué dans la région. Le comité espère que la 19^e Escadre de Comox reviendra sur sa décision en faisant profiter la CLI de ses bas tarifs d’amarrage et en lui offrant gratuitement l’hébergement dans ses installations. Par son travail, l’Institution permet aux navires de pêche au hareng rogué de partager les eaux en toute sécurité avec les autres bateaux (p. ex. remorqueurs, barges, traversiers), et donc de moins solliciter l’aide de la GCC et de la RCM-SAR.

Enfin, le comité a appris que la formation que donne la CLI à ses bénévoles est d'un niveau acceptable pour la GCC. D'ailleurs, la GCC fait participer ces bénévoles à beaucoup d'exercices de R-S. Des témoins ont expliqué que cette formation permet aux bénévoles d'acquérir une précieuse expérience en interopérabilité. Ils ont insisté sur le fait que pour continuer d'être utiles à la GCC, les bénévoles de la CLI doivent faire des exercices d'entraînement plus souvent. Le comité encourage donc vivement la GCC à inviter plus de bénévoles de la CLI à participer à des séances de formation et à des exercices conjoints.

4 : SÉCURITÉ DES BATEAUX DE PÊCHE ET DES EMBARCATIONS DE PLAISANCE

[L]es modifications de la réglementation pourraient réduire le nombre d'accidents et de victimes en mer et, par conséquent, réduire les pressions sur les ressources de recherche et de sauvetage. [Kathleen Fox, présidente, Bureau de la sécurité des transports du Canada (25:10)]

Comme indiqué à la section 1, la majorité des interventions en R-S maritimes effectuées dans la SRR d'Halifax concerne les bateaux de pêche, tandis que dans les SRR de Trenton et de Victoria, ce sont les embarcations de plaisance qui sont visées dans une plus grande proportion. De toute évidence, il faut améliorer la sécurité en mer pour ceux qui y pratiquent des activités commerciales ou récréatives, car cela contribuera à réduire les opérations de R-S maritimes.

4.1 Pêcheur : Un métier à risque

[L'industrie de la pêche est] souvent reconnue pour son historique de tragédies, de pertes de vies, d'acceptation du risque et de résistance au changement. [Stewart Franck, directeur exécutif, Fisheries Safety Association of Nova Scotia (7:100)]

Durant son étude, le comité a appris que la pêche commerciale est le secteur d'activité accusant le taux de mortalité le plus élevé au Canada, avec un décès par mois, en moyenne. Le nombre de décès est demeuré relativement constant, tandis que celui des détenteurs de permis et des bateaux de pêche en activité a diminué, au fil du temps. Selon des témoins, plusieurs facteurs sont responsables de ce taux de mortalité élevé : un environnement marin imprévisible et souvent hostile; des plateformes de travail instable; des pratiques opérationnelles non sécuritaires; un manque d'équipement de sécurité et de survie; des activités menées toujours plus loin des côtes; la fatigue causée par des périodes de travail intenses et prolongées; l'erreur humaine.

Cette moyenne récurrente de 12 décès par année dans l'industrie de la pêche commerciale préoccupe grandement le comité. Le fait que ce nombre ne diminue pas est un indicateur que quelque chose doit changer. Tout comme les témoins, les membres du comité croient qu'il est possible d'améliorer concrètement et durablement la sécurité des pêcheurs grâce à des changements dans les règlements sur les bateaux de pêche, la gestion de la pêche commerciale et les mesures de prévention.

4.1.1 Règlements sur les bateaux de pêche

Il faut arriver, lorsqu'on élabore la réglementation, à quelque chose qui soit acceptable, que ce soit du point de vue de la faisabilité d'ordre technique, mais aussi du point de vue du coût relatif que cela représente s'il s'agit de l'imposer à une industrie. [Donald Roussel, conseiller principal à la sous-ministre adjointe, Sécurité et sûreté, Transports Canada (27:27)]

En vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*²⁶, Transports Canada (TC) est responsable de la réglementation et de l'application des mesures relatives à la sécurité de tous les navires et du personnel maritime. En juillet 2017, Transports Canada a mis en vigueur le *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*²⁷, qui prévoit notamment que les bâtiments de pêche commerciale ayant une certaine taille et effectuant une certaine durée de voyage (distance de la côte) aient à leur bord des radiobalises de localisation des sinistres (RLS). Une fois activée, une RLS émet un signal d'urgence alertant les responsables des opérations de R-S qu'un navire est en détresse. La radiobalise envoie un message de détresse codé sur la fréquence 406 MHz, lequel est ensuite relayé par le réseau satellite et les stations terrestres jusqu'au CCCOS le plus proche du lieu de l'incident. Mais peut-être plus important encore, les RLS disposent d'un système mondial de localisation (GPS) intégré qui permet aux sauveteurs de localiser précisément le navire en difficulté. Selon ce qu'a appris le comité, ce dispositif facilite grandement les recherches et permet de réduire considérablement les délais d'intervention.

Le comité a souvent entendu dire que les règlements concernant les RLS ne s'appliquent pas aux petits bateaux de pêche, qui forment pourtant la majeure partie de la flotte de pêche commerciale au Canada. Des témoins ont expliqué que le fait de ne pas avoir de RLS à bord de ces petits bateaux met en péril la sécurité des équipages et se solde parfois par des pertes de vies humaines. Plusieurs témoins ont donc recommandé que tous les bateaux de pêche, peu importe leur taille, soient équipés de RLS.

Obliger les exploitants à équiper de RLS tous les bateaux de pêche, petits et grands, est une mesure à laquelle le comité serait favorable. Le Bureau de la sécurité des transports (BST) avait d'ailleurs déjà fait une recommandation semblable en 2000. Le comité reconnaît toutefois que l'imposition de telles obligations peut coûter cher à l'industrie, c'est pourquoi il s'est enquis du prix d'une RLS. D'après les estimations qu'il a obtenues, les prix varient entre 250 et 1 000 \$ l'unité, selon les caractéristiques recherchées. Le comité trouve ces prix raisonnables, quand on pense aux vies que ces appareils permettent de sauver et en regard du coût du programme fédéral de R-S maritimes. Il est néanmoins

²⁶ [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#), L.C. 2001, ch. 26.

²⁷ [Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche](#), C.R.C., ch. 1486.

conscient du fardeau financier éventuel que de telles dépenses additionnelles pourraient faire peser sur certains exploitants de bateaux de pêche. Par conséquent :

11. Le comité recommande que Transports Canada modifie sa réglementation afin que l'obligation d'avoir des radiobalises de localisation des sinistres, ou RLS, à bord s'applique à tous les bateaux de pêche. Un délai de deux ans devrait être accordé à l'industrie de la pêche pour qu'elle se conforme à cette obligation.

Le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* contient également des dispositions relatives à la stabilité des bâtiments de pêche. Celles-ci s'appliquent aux nouveaux bateaux d'une certaine taille et exigent aussi que soit évaluée la stabilité des petits bateaux qui ont été modifiés (même si on laisse aux propriétaires le soin de déterminer si les modifications effectuées auront une incidence sur la stabilité de leurs bateaux). Au fil des ans, le BST a enquêté sur plusieurs accidents impliquant des bateaux de pêche, et il a conclu que les modifications faites sur ces bateaux et les problèmes de surcharge y étaient souvent pour quelque chose dans les cas de chavirement. Le BST pense que Transports Canada devrait modifier sa réglementation afin que l'on s'assure d'évaluer la stabilité de tous les bateaux de pêche commerciale qui ont subi des modifications, sans égard à leur taille.

Le comité comprend la nécessité d'évaluer la stabilité des bateaux neufs et de ceux qui ont été modifiés. Il est également conscient des coûts que devra assumer l'industrie pour se conformer éventuellement à la nouvelle réglementation concernant l'évaluation de la stabilité des bateaux, car il sait que cela coûte très cher. Il s'agit d'une dépense sans doute soutenable pour les grands armateurs, mais énorme pour ceux qui exploitent de petits bateaux de pêche. C'est pourquoi les membres du comité encouragent fortement Transports Canada à poursuivre le dialogue avec les pêcheurs commerciaux qui travaillent sur de petits bateaux afin d'en arriver à une proposition convenable qui s'appliquera, à terme, à la très grande majorité d'entre eux. En attendant :

12. Le comité recommande que Transports Canada élabore et diffuse une série d'informations conviviales concernant la stabilité des bateaux, afin de réduire les pratiques à risque dans l'industrie de la pêche commerciale.

4.1.2 Gestion de la pêche commerciale

Des témoins ont expliqué au comité que l'industrie de la pêche commerciale au Canada est pour beaucoup une activité régionale, et que même à l'intérieur d'une région, il peut y avoir des variations dans la nature, la structure et le type de pêche. Il y a aussi la pêche côtière, près des littoraux, la pêche semi-hauturière, qui se pratique jusqu'à une distance d'environ 20 milles nautiques des côtes, et la pêche hauturière ou en haute mer, qui se fait jusqu'à la limite de 200 milles nautiques de la zone économique exclusive. La classe et la longueur des bateaux varient selon le type de pêche, et certaines activités de pêche sont concurrentielles, alors que d'autres sont soumises à des contingents.

C'est le MPO qui a la responsabilité d'établir les mesures régissant les activités de pêche. Ces mesures de gestion – qui incluent la réglementation, les conditions de permis et les politiques – permettent de déterminer qui peut pêcher, où, quand et comment, ainsi que les quantités de prises permises. Des mesures de gestion spécifiques sont élaborées et appliquées pour chaque espèce de poisson à pêcher dans chaque région. Le comité a appris que ces mesures sont fixées en consultation avec l'industrie de la pêche commerciale et qu'elles prennent en compte la sécurité des pêcheurs. Il n'en demeure pas moins que des représentants du BST ont dit au comité que certaines mesures de gestion des pêches sont susceptibles de nuire à la sécurité en mer en encourageant indirectement des comportements à risque ou en entraînant une réduction des dispositifs de sécurité à bord des bateaux. Voici les exemples qu'a donnés le BST pour illustrer ses propos : les ouvertures de saisons de pêche, particulièrement quand les conditions météorologiques sont mauvaises; les contingents hebdomadaires, sans date de fin de saison; et l'obligation, pour les pêcheurs, de vider leurs casiers au plus tard 48 heures après les avoir posés.

Selon ce qu'a appris le comité, les règlements du MPO peuvent contenir certaines exceptions. Par exemple, ils peuvent permettre le prolongement de la saison de pêche dans des circonstances exceptionnelles indépendantes de la volonté des pêcheurs, comme à cause du mauvais temps. Mais cela n'est pas nécessairement indiqué dans les conditions de permis, et les pêcheurs ignorent peut-être l'existence de cette exception, parce que le Ministère ne les en informe pas suffisamment. Autre exemple : les ententes de jumelage que peuvent conclure sur autorisation du MPO deux détenteurs de permis qui voudraient pêcher ensemble sur un seul bateau (plus grand ou plus sécuritaire). Ces ententes permettent d'améliorer la sécurité et de réduire les dépenses, mais elles ne sont pas permises pour tous les types de pêche.

Le comité comprend que les objectifs premiers qui guident le MPO dans la réglementation des pêches – pêche concurrentielle, total autorisé des captures ou contingent individuel – sont la préservation des stocks de poissons et la santé économique de l'industrie. Pourtant, dans le passé, des blessures et des décès en mer ont été imputables à certaines des règles établies par le Ministère, dont plusieurs continuent, encore aujourd'hui, de poser des risques pour la sécurité – même si elles ont été élaborées en consultation avec les pêcheurs. Le comité considère qu'il est essentiel que le MPO diffuse largement toute l'information concernant les exceptions aux règles ou les changements aux politiques destinés à améliorer la sécurité. Par conséquent :

13. Le comité recommande à Pêches et Océans Canada de veiller à ce que la priorité soit accordée à la sécurité des pêcheurs dans les règlements et les pratiques du Ministère.

4.1.3 Prévention

Il serait futile d'aborder le sujet des activités de recherche et de sauvetage (SAR) en les dissociant de la prévention. Après tout, les activités de SAR les plus efficaces sont celles qui n'auront jamais lieu. [Jean Lanteigne, président, Conseil canadien des pêcheurs professionnels (7:96)]

Il a souvent été dit, devant le comité, que la prévention peut avoir une incidence majeure sur la fréquence et la gravité des incidents impliquant des bateaux de pêche, et qu'elle permet de sauver des vies. Selon ce qu'a appris le comité, ces 15 dernières années, l'industrie de la pêche a mis sur pied plusieurs organismes régionaux de santé et de sécurité gérés par et pour les pêcheurs, comme la Fisheries Safety Association de la Nouvelle-Écosse, le Professional Fish Harvesters Certification Board de Terre-Neuve-et-Labrador, Fish Safe, de la Colombie-Britannique, et le Conseil canadien des pêcheurs professionnels, pour n'en citer que quelques-uns. Ces organismes ont contribué à sensibiliser davantage l'industrie aux questions de sécurité.

Le comité a par exemple entendu parler du programme *Safest Catch*, élaboré et mis en œuvre par l'organisme Fish Safe de Colombie-Britannique et qui repose sur trois piliers : les procédures de sécurité, l'orientation axée sur la sécurité et les exercices de simulation de situations d'urgence. L'objectif de ce programme est d'aider les pêcheurs de la province à évaluer les risques et à les réduire; à avoir toujours de l'équipement de sécurité à bord des navires; à élaborer des plans d'urgence et à les tester dans le cadre de différents types d'exercices de simulation : incendie, homme à la mer, envahissement par l'eau, appel à l'aide et abandon de navire. Devant le succès de ce programme de formation, le MPO a accordé du financement à l'organisme Fish Save pour qu'il le propose dans toutes les collectivités autochtones de pêcheurs de la Colombie-Britannique, ainsi qu'à tous les pêcheurs commerciaux autochtones de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard, du Nouveau-Brunswick et du Québec. Transports Canada a aussi alloué des fonds pour que le programme *Safest Catch* soit offert aux autres pêcheurs commerciaux de ces trois provinces.

Le comité a également entendu parler du Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche du Québec (CPSBPQ), créé en 2006 et qui est en quelque sorte une tribune de discussion et d'information sur la sécurité des bateaux de pêche. Ce comité organise plusieurs types d'activités : ateliers, séances d'information, conférences, forums de discussion et travaux de sensibilisation. Son conseil de direction est composé de représentants de TC, de la GCC, du MPO, de la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail et de divers secteurs de l'industrie de la pêche (pêche au homard, au crabe, semi-hauturière, autochtone, aux poissons de fond, etc.). Le comité a appris que le travail du CPSBPQ a changé de manière notable et très positive l'attitude des pêcheurs envers la sécurité. Ce changement a pu s'opérer grâce à la synergie entre tous les intervenants. Devant le succès du CPSBPQ, TC a annoncé, en février 2018, que des comités permanents semblables seraient mis sur pied dans toutes les autres régions du pays. On fera également le suivi d'une série de mesures qualitatives et quantitatives pour évaluer leur efficacité et

les progrès réalisés au fil du temps, notamment dans la diminution du nombre de morts, des accidents du travail et des pertes matérielles; l'amélioration de la formation dispensée aux pêcheurs; la participation des pêcheurs aux programmes de sensibilisation; le soutien par les pairs.



Ces initiatives sont de grandes réussites. Il a été aussi question, devant le comité, du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC). Créé par Transports Canada, le CCMC est avant tout un organisme de consultation sur les questions touchant au domaine maritime. Ses membres sont des représentants du gouvernement et de l'industrie et d'autres intervenants ayant un intérêt réel pour la sécurité dans le nautisme et le transport maritime, la navigation de plaisance, la pollution marine et l'action environnementale, la recherche et le sauvetage et la réforme de la réglementation. Le CCMC se réunit généralement deux fois par an, au printemps et à l'automne, à Ottawa (Ontario). Des organisations de pêcheurs d'un peu partout au pays ont dit au comité que le CCMC est extrêmement important à leurs yeux. Elles ont fait valoir qu'il s'agit de la seule tribune pancanadienne où les participants peuvent échanger de l'information et parler de leurs expériences. Elles ont ajouté que l'industrie de la pêche commerciale est assujettie à d'innombrables lois, règles, normes et règlements fédéraux. Selon elles, le CCMC est très utile pour les pêcheurs, car il leur permet d'avoir accès à tout ce qu'il faut savoir sur la sécurité; des informations qui ne sont pas toujours pratiques ni faciles à lire ou à trouver. Elles ont toutefois rappelé que, dernièrement, Transports Canada a réduit le nombre de réunions du CCMC de deux à une par année. Certaines ont même dit craindre que ces réunions ne disparaissent totalement. Elles ont donc recommandé que Transports Canada ramène le nombre de réunions du CCMC à deux par année.

Des représentants du BST ont dit au comité qu'il existe un protocole d'entente entre le MPO, la GCC et TC, qui vise à établir un cadre propice à la coopération concernant la promotion de la sécurité en mer des pêcheurs commerciaux²⁸. En vertu de ce protocole d'entente, les deux ministères se sont

²⁸ [Protocole d'entente entre Pêches et Océans Canada \(MPO\) et Transports Canada \(TC\) en ce qui concerne la sécurité en mer des pêcheurs commerciaux](#), novembre 2014.

engagés à se rencontrer au moins deux fois l’an (avant la réunion du CCMC) pour établir des objectifs de sécurité destinés aux pêcheurs commerciaux. Les représentants du BST ont aussi insisté sur le fait que la création d’un environnement plus sécuritaire pour les pêcheurs passe par une action coordonnée de tous les intervenants, et que ce n’est pas du tout une tâche impossible à réaliser.

À ce jour, le CCMC offre la seule tribune nationale permettant de discuter de questions anciennes et nouvelles sur la sécurité en mer; de se renseigner sur la réglementation et les politiques, récentes ou de longue date; de mettre en commun les connaissances sur les nouvelles approches et pratiques exemplaires; de mobiliser tous les intervenants et d’obtenir leurs points de vue. Le comité est d’avis que les processus réglementaires entourant la sécurité dans l’industrie de la pêche commerciale sont complexes et que malgré les bons résultats obtenus jusqu’à présent, il reste encore du travail à faire pour accroître la sensibilisation aux risques inhérents aux activités de pêche. Par conséquent :

14. Le comité recommande que Transports Canada, Pêches et Océans Canada et la Garde côtière canadienne se servent du Conseil consultatif maritime canadien pour travailler avec les organismes voués à la sécurité des pêcheurs, ainsi qu’avec les pêcheurs eux-mêmes, à l’élaboration d’un plan d’action national de sécurité dans l’industrie de la pêche commerciale. Ce plan d’action devrait être remis au comité dans les trois ans suivant le dépôt du présent rapport au Sénat du Canada.

4.2 Sécurité de la navigation de plaisance

La prévention est certainement un domaine dans lequel nous pourrions apporter des améliorations. À une certaine époque, la sécurité de la navigation de plaisance était du ressort de la Garde côtière. Elle relève maintenant de Transports Canada [...] C’est un domaine dans lequel nous pourrions fournir un meilleur service aux Canadiens si nous avions davantage de temps et de ressources à consacrer à la prévention. [Wade Spurrell, commissaire adjoint, Garde côtière canadienne, région de l’Atlantique (7:33)]

Dans le cadre de son étude, le comité a découvert que les incidents à l’origine d’opérations de R-S maritimes sont le résultat d’une combinaison de facteurs, sont plus ou moins graves et concernent différents types de bateaux. Il a appris notamment que les embarcations de plaisance ont toujours représenté la plus grande catégorie d’objets de recherche dans les SRR de Trenton et de Victoria. Il a été informé également que le nombre d’embarcations impliquées dans des incidents maritimes nécessitant des opérations de R-S est en hausse dans la SRR d’Halifax. Des témoins ont indiqué qu’il y a beaucoup de navigateurs de plaisance, au Canada, et que leur nombre augmente; qui plus est, les nouveaux manquent souvent d’expérience. Actuellement, on recense au pays une centaine de décès par année, en moyenne, parmi les plaisanciers. Les témoins ont donc rappelé la nécessité de

faire la promotion de la sécurité nautique dans les trois SRR pour réduire le nombre de demandes d'interventions de R-S maritimes.

La responsabilité de la sécurité relative à la navigation de plaisance incombe au gouvernement fédéral, et plus particulièrement au Bureau de la sécurité nautique (BSN). L'objectif du BSN est de rendre les activités récréatives sur les voies navigables canadiennes sécuritaires, de sensibiliser la population aux questions de sécurité et d'encourager le respect de la réglementation. Créé en 1995 au sein de la GCC, le BSN avait l'habitude de participer à des expositions nautiques et autres événements un peu partout au pays, et de faire la promotion de la sécurité au moyen de campagnes de publicité nationales. Il faisait également des vérifications à quai gratuitement et de la sensibilisation aux questions de sécurité directement auprès des plaisanciers, en partenariat avec la GCAC.

Le comité a appris que la GCC a transféré le BSN à Transports Canada en 2003. De ce fait, la GCC n'est plus activement engagée dans la prévention des interventions de R-S et la sécurité nautique. D'ailleurs, selon des témoins, il y a eu une diminution des initiatives à ce chapitre. En effet, les membres du comité ont été informés, par exemple, que les manuels de sécurité nautique ne sont maintenant plus disponibles en version imprimée. De plus, TC n'est plus représenté au salon nautique de Vancouver, le plus important du genre au Canada. Plus important encore, des témoins ont fait état d'une réduction du budget du BSN au fil des ans, rappelant du même coup que sans le BSN, il n'y aurait pas beaucoup d'information ou de promotion concernant la sécurité nautique au Canada. Auparavant, le BSN était la plus importante source de financement de la promotion de la sécurité nautique au pays, mais au fil du temps, à cause de la diminution des budgets y étant consacrés, le rôle du BSN dans la prévention a diminué.

Des témoins ont donc demandé que le gouvernement fédéral transfère à nouveau la responsabilité du BSN à la GCC. D'après eux, la GCC est la mieux placée pour s'occuper de la sécurité de la navigation de plaisance et mener des activités de sensibilisation aux questions de sécurité nautique dans le cadre de ses fonctions en matière de R-S, et cela en collaboration avec la GCAC. Au sein de la GCC, le BSN pourrait influencer les attitudes et les comportements de manière à réduire les blessures, les décès et les dommages matériels causés par les accidents d'embarcations de plaisance.

Comme indiqué précédemment, les opérations de R-S sont lancées en dernier recours, quand les mesures de sécurité et de prévention n'ont pas fonctionné. Le fait que les responsabilités et pouvoirs en matière de prévention relèvent de Transports Canada (qui n'est pas dans le programme fédéral de R-S) est contraire à la logique voulant que la prévention soit à la base de tout programme efficace de R-S maritimes. Le comité est d'accord avec les témoins que pour limiter le nombre d'interventions en mer impliquant des embarcations de plaisance, la GCC devra accorder plus d'importance aux stratégies axées sur la sécurité et la prévention, ce qui permettrait de réduire les pertes en vies humaines ainsi que le nombre total d'appels de détresse. Par conséquent :

15. Le comité recommande que Transports Canada transfère de nouveau à la Garde côtière canadienne, avec le financement correspondant, la responsabilité de la prévention en matière de recherche et de sauvetage ainsi que de la sécurité de la navigation de plaisance.

4.3 Communications dans l'Arctique canadien

Pendant les missions d'étude à Iqaluit (Nunavut) et Kuujuaq (Québec), les membres du comité ont découvert que les communications représentent encore un défi de taille lors des opérations de R-S dans l'Arctique canadien. La GCC a expliqué que les communications posent effectivement des problèmes dans les missions de R-S en Arctique, puisqu'il y a des zones de silence sur de vastes étendues terrestres et océaniques. On utilise trois radiofréquences dans l'Arctique : la VHF (petits bateaux et collectivités) ainsi que la MF et la HF (gros navires). Les membres du comité ont appris également que les opérateurs spécialisés en R-S à terre et dans les airs n'utilisent pas toujours les mêmes radios, de sorte qu'ils ne peuvent pas communiquer facilement entre eux durant des missions de R-S. Bref, il y a lieu de s'inquiéter de la portée et de la clarté des radiocommunications dans l'Arctique canadien.

Le comité a toutefois été informé de certaines initiatives locales réussies qui permettent d'augmenter les capacités de communication dans des zones reculées (p. ex. grâce à l'installation de répéteurs). Les membres du comité saluent ces initiatives qui sont souvent financées par des associations locales de pêcheurs et de chasseurs pour aider leurs membres. Il n'en demeure pas moins que les communications dans l'Arctique canadien sont souvent limitées par la visibilité directe, ce qui fait que les systèmes sont éparés dans certains secteurs et tout simplement inexistant dans d'autres. Les mauvaises conditions météorologiques peuvent aussi nuire aux communications.

Le comité estime que la fiabilité des communications radio est essentielle aux opérations de R-S et qu'elle peut contribuer à limiter la gravité des incidents. Par exemple, si quelqu'un a des problèmes de moteur et que les communications entre les bateaux sont bonnes, les bateaux se trouvant à proximité de la personne en difficulté pourront lui porter assistance. De plus, si les communications sont fiables, les navires et les personnes en détresse peuvent lancer immédiatement un appel à l'aide et être entendus où qu'ils se trouvent, ce qui augmente les chances de réussite des opérations de R-S. Selon ce qu'a appris le comité, chaque minute compte dans les missions en Arctique, et la fiabilité des communications permet justement de gagner un temps précieux. Par conséquent :

16. Le comité recommande que le gouvernement du Canada, par l'intermédiaire de la Garde côtière canadienne et en collaboration avec les unités de la Garde côtière auxiliaire canadienne, les collectivités locales et d'autres partenaires, étende la couverture radio dans l'Arctique canadien et dans d'autres collectivités éloignées.

5 : GOUVERNANCE EN MATIÈRE DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE MARITIMES

[L]a Garde côtière doit avoir son propre statut et être donc structurée comme un organisme de service distinct créé par une loi. [Christine Collins, présidente nationale, Union canadienne des employés des transports (9:40)]

5.1 Rôle du gouvernement fédéral en matière de recherche et de sauvetage maritimes

Les assises juridiques de la compétence du gouvernement fédéral en matière de R-S maritimes – et la responsabilité du ministre du MPO à cet égard – sont bien établies (voir le tableau 5.1). L'article 91 de la *Loi constitutionnelle de 1867*²⁹ confère au gouvernement fédéral une autorité législative exclusive sur la navigation et les navires, les balises, les bouées et les phares. L'article 41 de la *Loi sur les océans*³⁰ énonce quant à elle les responsabilités du ministre du MPO concernant les services de garde côtière, y compris en matière de R-S maritimes. La partie 5 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*³¹ autorise pour sa part le ministre du MPO à nommer les coordinateurs des opérations de R-S maritimes. Les pouvoirs du MPO concernant les services de garde côtière, notamment en matière de R-S maritimes, ont été confiés à la GCC, qui a adopté un énoncé de mission et s'est fixé des objectifs précis pour s'acquitter de ses fonctions à cet égard (voir le tableau 5.2).

Tableau 5.1 – Assises juridiques du programme de recherche et de sauvetage maritimes au Canada

Lois	Pouvoirs, responsabilités et obligations
<i>Loi constitutionnelle de 1867</i>	L'article 91 de la <i>Loi</i> confère au gouvernement fédéral une autorité législative exclusive sur : <ul style="list-style-type: none">• la navigation et les navires;• les balises, les bouées, les phares et l'île de Sable.
<i>Loi sur les océans</i>	L'article 41 de la <i>Loi</i> donne au ministre des Pêches et des Océans, la responsabilité de fournir les services de garde côtière suivants : <ul style="list-style-type: none">• aides à la navigation;

²⁹ [Loi constitutionnelle de 1867](#), 30 et 31 Victoria, ch. 3 (R.-U.).

³⁰ [Loi sur les océans](#), L.C. 1996, ch. 31.

³¹ [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#), L.C. 2001, ch. 26.

Lois	Pouvoirs, responsabilités et obligations
	<ul style="list-style-type: none"> • communications et gestion du trafic maritimes; • déglçage et gestion des glaces; • entretien des chenaux; • recherche et sauvetage maritimes; • intervention en cas de pollution marine; • appui aux autres ministères, conseils et organismes du gouvernement, en fournissant des services de navires et d'aéronefs, entre autres.
<i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i>	<p>La partie 5 de la <i>Loi</i> confère au ministre des Pêches et des Océans des pouvoirs, des responsabilités et des obligations dans les domaines suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • aides à la navigation; • recherche et sauvetage (incluant la nomination des coordinateurs des opérations de sauvetage); • interventions en cas de pollution marine; • services de trafic maritime.

Source : Tableau réalisé à partir d'informations provenant de la Garde côtière canadienne, [Garde côtière canadienne – Qui nous sommes](#), 23 décembre 2015.

Tableau 5.2 – Énoncé de mission et objectifs de la Garde côtière canadienne

Énoncé de mission	Objectifs
<i>Sauver et protéger des vies en mer.</i>	Sauver toutes les vies en danger.
	Réduire au minimum les pertes de vie, les blessures, les dommages causés aux biens et les risques pour l'environnement.
	Réduire le nombre et la gravité des incidents.
	Dans la mesure du possible, apporter une aide humanitaire et fournir de l'assistance aux autorités civiles.
	Appuyer les activités et la participation de la Garde côtière auxiliaire canadienne.

Source : Garde côtière canadienne, *Garde côtière canadienne – Programme de recherche et de sauvetage – Région de l'Ouest*, mémoire au comité, 28 février 2018, p. 2.

5.2 La Garde côtière canadienne : Une institution nationale

Au fil des ans, la GCC a subi d'importantes transformations organisationnelles (voir le tableau 5.3). Elle a été créée en 1962 en tant que division du ministère des Transports; la nécessité de se doter d'un organisme chargé de la R-S maritimes était déjà manifeste à l'époque. En 1995, la responsabilité de la GCC a été transférée du ministère des Transports au MPO. Le but était de réaliser des économies en mettant les deux flottes de navires sous la direction d'un seul ministère; ainsi, la GCC est devenue propriétaire-exploitante de la flotte civile du gouvernement fédéral. En 2005, la GCC a acquis le statut d'organisme de service spécial (OSS) afin d'accroître sa visibilité comme institution nationale.

Tableau 5.3 – Histoire de la Garde côtière canadienne

Année	Histoire
1868	Le ministère de la Marine et des Pêches est créé. Il se voit confier la gestion des affaires maritimes, notamment l'exploitation des navires du gouvernement et de divers éléments de l'infrastructure maritime (aides à la navigation, stations de sauvetage, canaux et voies navigables, organismes de réglementation maritime et infrastructure de soutien à terre), mais pas des canonnières et autres navires de guerre.
1936	La responsabilité du transport maritime est donnée au ministère des Transports.
1962	Le ministre des Transports annonce à la Chambre des communes que la flotte de navires du Ministère portera désormais le nom de Garde côtière canadienne. Ce service maritime civil national est créé en raison d'une augmentation de la demande de services d'aide au trafic maritime et de R-S.
1995	Pour réaliser des économies, la responsabilité de la Garde côtière canadienne est transférée au ministère des Pêches et des Océans, qui réunit désormais la flotte de garde côtière, les patrouilleurs et les navires de recherche dans le but de former une seule flotte civile fédérale.
2005	La Garde côtière canadienne devient un organisme de service spécial au sein du ministère des Pêches et des Océans du Canada.

Source : Tableau réalisé à partir d'informations provenant de la Garde côtière canadienne, [L'historique de la Garde côtière canadienne](#), 10 février 2017.

Il a été expliqué au comité qu'en tant qu'OSS au sein du MPO, la GCC a un mandat clair axé essentiellement sur la prestation de services. Elle jouit en outre d'une certaine marge de manœuvre dans la gestion de ses opérations et n'a pas besoin d'un engagement quotidien du ministre. Elle

dépend toutefois du Ministère pour les services administratifs, comme les finances, les ressources humaines et la gestion des biens immobiliers. De plus, elle ne gère pas son propre budget et le commissaire de la GCC relève du sous-ministre du MPO, et non directement du ministre. De par son statut d'OSS, la GCC n'est pas un organisme autonome, et il n'a pas été nécessaire d'adopter une loi pour lui donner ce statut. En fait, le comité a appris que le statut d'organisme de service spécial conféré à la GCC n'est même pas défini dans la *Loi sur les Océans* ou la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, et qu'il n'a pas permis à la GCC d'augmenter sa visibilité auprès de la population canadienne.

En outre, le comité a appris que certains pays ont adopté des modèles de gouvernance différents à l'égard des autorités civiles responsables de la coordination et de la fourniture de services de R-S maritimes. Par exemple, l'Australian Maritime Safety Authority (AMSA) est visée par une loi habilitante; c'est une société d'État qui rend des comptes au Parlement par l'entremise du ministre de l'Infrastructure et du Développement régional (également responsable du portefeuille des Transports). La Maritime New Zealand est aussi une société d'État régie par un conseil d'administration dont les membres sont nommés par le ministre des Transports néo-zélandais. Au Royaume-Uni, la Maritime Coastguard Agency a le statut d'organisme exécutif et a plus d'autonomie et de responsabilités à l'égard de son propre budget; elle fait également partie du ministère des Transports.

Des témoins ont fait part au comité de leurs inquiétudes au sujet de la gouvernance actuelle de la GCC. Ils ont expliqué que le transfert de l'organisme du ministère des Transports au MPO, en 1995, avait conduit à l'intégration de deux organismes aux structures et aux cultures ministérielles différentes, et mis la GCC devant d'importantes difficultés. De plus, selon certains, le MPO considère et traite la GCC comme l'une de ses divisions et, à cause de la nature de cette relation, la GCC ne peut jouer pleinement son rôle et répondre aux attentes qu'on lui a fixées. Des témoins ont également laissé entendre que la GCC n'est pas financée adéquatement par le MPO, ce qui mine sa capacité à fournir des services, y compris en matière de R-S maritimes. Pour ces raisons, plusieurs témoins ont demandé un changement de statut pour la GCC, au sein du MPO, pour la faire passer d'OSS à organisme distinct constitué en vertu d'une loi. Dans les missions d'étude du comité au Canada, il a aussi été question de savoir si l'entité distincte que serait la GCC devait relever du ministre des Transports plutôt que du ministre du MPO. L'accent a été mis sur un récent rapport d'examen législatif recommandant que la GCC refasse partie du ministère des Transports, dont les activités sont plus étroitement liées aux siennes³². On a fait remarquer aussi que faire de la GCC un organisme distinct constitué en vertu d'une loi et rattaché au portefeuille des Transports serait plus conforme au mandat de cet organisme et à l'approche qu'ont adoptée d'autres pays, comme l'Australie, la Nouvelle-Zélande et le Royaume-Uni.

Des témoins ont dit aux membres du comité que faire de la GCC un organisme autonome ou un organisme distinct constitué en vertu d'une loi permettrait de combler les lacunes suivantes :

³² Gouvernement du Canada (2015), p. 231.

- Reddition de comptes au ministre : En tant que représentant d'un organisme distinct constitué en vertu d'une loi, le commissaire de la GCC serait au rang de sous-ministre et, de ce fait, relèverait directement du ministre, de sorte que les discussions concernant les responsabilités, les difficultés et les besoins se feraient sans intermédiaires. Il n'y aurait pas non plus de concurrence avec les autres divisions ministérielles à propos de l'affectation des ressources.
- Perception des recettes : actuellement, la GCC perçoit des droits sur quelques-uns de ses services, mais les revenus générés sont destinés au budget du MPO. En tant qu'organisme distinct constitué en vertu d'une loi, la GCC pourrait faire payer des droits à ceux qui recourent à ses services, y compris au MPO, et elle conserverait les sommes perçues pour son propre budget. Ainsi, tous les droits versés à la Garde côtière lui serviraient à financer ses activités.
- Planification à long terme des immobilisations : comme organisme distinct constitué en vertu d'une loi, la GCC bénéficierait d'un financement stable à long terme. Actuellement, les plans d'immobilisations et les budgets quinquennaux ne sont pas assez longs et ne permettent pas non plus de faire une planification efficace des immobilisations pour une institution nationale aussi importante et névralgique. On a proposé que la planification des immobilisations de la GCC s'étende sur 20 ans pour favoriser l'atteinte des objectifs à long terme. Il est logique qu'un organisme aussi capitalistique que la GCC puisse compter sur du financement durable et prévisible à long terme.
- Visibilité : faire de la GCC un organisme distinct constitué en vertu d'une loi permettrait à cette grande institution publique de mieux se faire connaître.
- Autonomie : mener ses activités de manière assez autonome, un peu à l'écart du gouvernement, permettrait à la GCC de jouir d'une plus grande indépendance dans l'élaboration de ses politiques et sa planification stratégique.
- Marge de manœuvre : la GCC aurait davantage de marge de manœuvre dans la gestion de ses affaires, non seulement sur le plan opérationnel, mais aussi sur le plan financier.
- Économies d'échelle : les économies réalisées grâce à la constitution d'une seule flotte civile gouvernementale intégrée, en 1995, seraient non seulement toujours au rendez-vous, mais elles seraient encore plus importantes.

Des témoins ont dit que cette nouvelle structure aurait une incidence directe positive sur les services de R-S maritimes. Ils ont expliqué que la gestion et la surveillance sont un volet important de la R-S. Selon eux, si la GCC devenait un organisme distinct constitué en vertu d'une loi, elle aurait la latitude nécessaire pour gérer ses affaires et pourrait déterminer et obtenir plus facilement les ressources dont elle a besoin pour intervenir en cas d'incidents ou établir des protocoles d'action. Ils ont fait valoir également qu'avec le développement des activités maritimes commerciales dans l'Arctique, il sera impératif que la GCC dispose de toute la latitude voulue.

5.3 Un nouveau statut pour la Garde côtière canadienne

[U]ne solution consiste peut-être à ramener la Garde côtière sous le giron de Transports Canada et à l'enlever du mandat du ministère des Pêches, car chaque fois qu'il y a un problème de budget, c'est toujours la Garde côtière qui semble écopier sur le plan de la flotte, de l'équipement, de la formation ou du personnel. [Capitaine Chris Hearn, directeur, Centre for Marine Simulation, The Fisheries and Marine Institute, Université Memorial (11:114)]

Bien que le programme fédéral de R-S maritimes repose sur un cadre législatif solide, et que le ministre des Pêches et des Océans ait un mandat clair, il n'en demeure pas moins que la GCC, en tant qu'entité, n'est pas reconnue explicitement dans la *Loi sur les Océans* ni la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Le comité convient que la GCC devrait être un organisme fédéral autonome relevant directement de son ministre responsable. La GCC aurait donc grand avantage à passer du statut actuel d'OSS à celui d'organisme autonome, car elle jouirait d'une plus grande indépendance opérationnelle et financière, se positionnerait comme véritable institution nationale, aurait une plus grande visibilité et se ferait mieux connaître du public.

Le Canada est le pays ayant le littoral le plus long et le plus difficile au monde, et la GCC est à un point tournant de son histoire. Le Canada doit s'acquitter d'obligations internationales en matière de R-S maritimes, pendant que l'Arctique canadien s'ouvre rapidement aux activités maritimes commerciales, notamment dans les secteurs du tourisme et de la pêche. La GCC est la première institution nationale chargée et tenue de relever les grands défis que tout cela pose et posera, et il faut lui donner les moyens de ses ambitions. Doter la GCC d'un nouveau modèle de gouvernance et d'une nouvelle structure lui permettrait d'atteindre son plein potentiel et de répondre aux attentes qu'on lui a fixées, notamment dans le cadre de ses responsabilités en matière de R-S maritimes, du Pacifique à l'Atlantique, en passant par l'Arctique. De plus, le comité partage le point de vue des témoins selon lequel un organisme aussi capitalistique que la GCC doit pouvoir se projeter dans une perspective à long terme de planification de ses immobilisations. Enfin, le comité est aussi d'accord que les activités de la GCC s'apparentent davantage à celles de Transports Canada, le ministère responsable du trafic et de la sécurité maritimes. Par conséquent :

17a) Le comité recommande que la Garde côtière canadienne devienne un organisme distinct constitué en vertu d'une loi relevant du ministre des Transports du Canada.

17b) Le comité recommande également que la planification des immobilisations se fasse sur un horizon de 20 ans, de manière à mieux définir les besoins en matière de renouvellement, de mise à niveau et de modernisation de la flotte.

ANNEXE A – LISTE DE TÉMOINS

10 mai 2016	
Garde côtière canadienne	<ul style="list-style-type: none"> • Clay Evans, surintendant, Recherche et sauvetage maritime, Région Pacifique • Gregory Lick, directeur général, Opérations • Neil O'Rourke, directeur principal en politique
17 mai 2016	
Garde côtière canadienne	<ul style="list-style-type: none"> • Jeffery Hutchinson, sous-commissaire, Stratégie et construction navale • Mario Pelletier, sous-commissaire, Opérations • Jody Thomas, commissaire
31 mai 2016	
Cougar Helicopters Inc.	<ul style="list-style-type: none"> • Rick Banks, gestionnaire, Programme de recherche et sauvetage • Hank Williams, chef des opérations • Steve Reid, conseiller consultatif, Recherche et sauvetage
Royal Canadian Marine Search and Rescue	<ul style="list-style-type: none"> • Pat Quealey, chef de la direction
Garde côtière auxiliaire canadienne	<ul style="list-style-type: none"> • Randy Strandt, président national
7 juin 2016	
Ministère de la Défense nationale et les Forces armées canadiennes	<ul style="list-style-type: none"> • Contre-amiral John Newton, commandant de la Force opérationnelle interarmées (Atlantique) et des Forces maritimes de l'Atlantique
27 septembre 2016	
Garde côtière canadienne	<ul style="list-style-type: none"> • Gregory Lick, directeur général, Opérations • Mario Pelletier, sous-commissaire, Opérations
4 octobre 2016	
Garde côtière canadienne	<ul style="list-style-type: none"> • Gregory Lick, directeur général, Opérations • Marc Mes, directeur du support opérationnel
18 octobre 2016	

Bureau de la sécurité des transports du Canada	<ul style="list-style-type: none"> • Jean L. Laporte, administrateur en chef des opérations • Marc-André Poisson, directeur d'enquêtes – Marine
26 octobre 2016 (Halifax N.-É.)	
Garde côtière canadienne	<ul style="list-style-type: none"> • Brian LeBlanc, directeur exécutif, Collège de la Garde côtière canadienne • Wade Spurrell, commissaire adjoint, région de l'Atlantique • Harvey Vardy, surintendant intérimaire, recherche et sauvetage maritime, Centre conjoint de coordination de sauvetage Halifax
Garde côtière auxiliaire canadienne	<ul style="list-style-type: none"> • Frank Boudreau, président, Maritimes • Darcy Henn, gestionnaire, Maritimes
Ministère de la Défense nationale et les Forces armées canadiennes	<ul style="list-style-type: none"> • Major Rhonda Stevens, officier responsable, Centre conjoint de coordination de sauvetage Halifax
Nova Scotia Community College	<ul style="list-style-type: none"> • Tom Gunn, directeur, Nautical Institute • Vivek Saxena, directeur de programme, Nautical Institute
27 octobre 2016 (Halifax, N.-É.)	
Administration de pilotage de l'Atlantique Canada	<ul style="list-style-type: none"> • Captain Sean Griffiths, directeur général
À titre personnel	<ul style="list-style-type: none"> • Lois Drummond, membre, Garde côtière auxiliaire canadienne
	<ul style="list-style-type: none"> • Ronald Pelot, Programme des affaires maritimes, Département de génie industriel, Université Dalhousie
Bayside Port Corporation	<ul style="list-style-type: none"> • Darrell Weare, chef des opérations
Conseil canadien des pêcheurs professionnels	<ul style="list-style-type: none"> • Jean Lanteigne, président
Fisheries Safety Association of Nova Scotia	<ul style="list-style-type: none"> • Stewart Franck, directeur exécutif
Independent Marine Ports Association of Canada	<ul style="list-style-type: none"> • Tim Gilfoy, président

Marine Atlantic	<ul style="list-style-type: none"> • Murray Hupman, vice-président (Opérations) • Captain Shri Madiwal, directeur, Opérations de la flotte
Association des pêcheurs de l'Île-du-Prince-Édouard	<ul style="list-style-type: none"> • Craig Avery, président • Mitchell Jollimore, secrétaire
1^{er} novembre 2016	
Fédération Maritime du Canada	<ul style="list-style-type: none"> • Chad Allen, directeur, Opérations maritimes • Michael Broad, président • Sonia Simard, directrice, Affaires législatives et environnementales
6 décembre 2016	
Transport Canada	<ul style="list-style-type: none"> • Donald Roussel, sous-ministre adjoint associé, Groupe Sécurité et sûreté • Luc Tremblay, gestionnaire, Programme national de la sécurité maritime • Robert Turner, gestionnaire, Sécurité de la navigation et de la radiocommunication
31 janvier 2017	
CHC Helicopters	<ul style="list-style-type: none"> • Sylvain Allard, président et chef de la direction • Michael Fry, directeur commercial – SAR/EMS, Global • Ian McLuskie, cadre supérieur – SAR/EMS, Global • Barry Parsons, vice-président directeur, Global
7 février 2017	
Union canadienne des employés des transports	<ul style="list-style-type: none"> • Christine Collins, présidente nationale • Michael Teeter, conseiller politique
8 mars 2017 (St. John's, T.-N, L.)	
À titre personnel	• Danny Breen
	• Johanna Ryan Guy
	• Mervin Wiseman, coordonnateur de sauvetage à la retraite, Centre secondaire de sauvetage maritime de St. John's
Garde côtière canadienne	<ul style="list-style-type: none"> • Andrew Colford, agent, Centre des SCTM Port aux Basques

	<ul style="list-style-type: none"> Howard Power, superviseur de quart, Centre des SCTM de la baie Placentia
Garde côtière auxiliaire canadienne	<ul style="list-style-type: none"> Marcel O'Brien, premier vice-président et directeur de district
Federation of Independent Sea Harvesters of Newfoundland and Labrador	<ul style="list-style-type: none"> Ryan Cleary, président Jason Sullivan, capitaine
Syndicat des pêcheurs, de l'alimentation et des travailleurs assimilés	<ul style="list-style-type: none"> Bill Broderick, directeur de zone côtière Keith Sullivan, président
Memorial University	<ul style="list-style-type: none"> Capitaine Chris Hearn, directeur, Centre for Marine Simulation
Ministère de la Justice et de la Sécurité publique de Terre-Neuve-et-Labrador	<ul style="list-style-type: none"> L'honorable Andrew Parsons, ministre Paula M. Walsh, sous-ministre adjointe, Sécurité publique et application de la loi
Newfoundland and Labrador Professional Fish Harvesters Certification Board	<ul style="list-style-type: none"> Mark Dolomount, directeur général
Newfoundland and Labrador Fish Harvesting Safety Association	<ul style="list-style-type: none"> Sharon Walsh, directrice générale Glenn Winslow, capitaine-propriétaire, F/V Roberts Sisters II
Ville de St. Anthony (Terre-Neuve et Labrador)	<ul style="list-style-type: none"> Ernest Simms, maire
11 mai 2017	
À titre personnel	<ul style="list-style-type: none"> L'honorable Robert Wells, c.r.
8 février 2018	
Bureau de la sécurité des transports du Canada	<ul style="list-style-type: none"> Kathleen Fox, présidente Jean L. Laporte, administrateur en chef des opérations, Bureau exécutif Pierre Murray, gestionnaire des opérations régionales – Atlantique Marc-André Poisson, directeur des enquêtes - Marine
13 février 2018	
À titre personnel	<ul style="list-style-type: none"> Michael Byers, professeur et Chair de recherche du Canada en droit international et politique mondiale, Université de la Colombie-Britannique

	<ul style="list-style-type: none"> Dylan Clark, gestionnaire de programme, Groupe de recherche sur l'adaptation aux changements climatiques, Université McGill
15 février 2018	
Arctic Security Consultants	<ul style="list-style-type: none"> Colonel à la retraite Pierre LeBlanc, président
22 mars 2018	
Canadian Lifeboat Institution	<ul style="list-style-type: none"> Brian Cook, vice-président
27 mars 2018	
Haisla Nation Council	<ul style="list-style-type: none"> Trevor Amos, technicien en pêches d'Haisla, Administration portuaire
29 mars 2018	
Fish Safe BC	<ul style="list-style-type: none"> John Krgovich, coordonnateur de programme
Transport Canada	<ul style="list-style-type: none"> Donald Roussel, conseiller principal à la sous-ministre adjointe, Sécurité et sûreté
17 avril 2018	
Iridium Satellite LLC.	<ul style="list-style-type: none"> Maureen C. McLaughlin, vice-présidente, Politique publique
Garde côtière canadienne	<ul style="list-style-type: none"> Gregory Lick, directeur général, Opérations Sam Ryan, directeur général, Services techniques intégrés
19 avril 2018	
Benoit et associés	<ul style="list-style-type: none"> Liane Benoit, fondatrice et présidente
26 avril 2018	
Garde côtière canadienne	<ul style="list-style-type: none"> Peter Garapick, surintendant, Recherche et sauvetage, Région du Centre et de l'Arctique Gregory Lick, directeur général, Opérations
1^{er} mai 2018	
À titre personnel	<ul style="list-style-type: none"> Jim Abram, (élu) représentant de zone électorale, Discovery Islands-Mainland Inlets, District régional de Strathcona (Zone C)
3 mai 2018	

Northern Air Transport Association	<ul style="list-style-type: none"> Glenn Priestley, directeur général
10 mai 2018	
Ministère de la Défense nationale et les Forces armées canadiennes	<ul style="list-style-type: none"> Lieutenant-colonel Leighton James, commandant, 424e Escadron de transport et de sauvetage (8e Escadre Trenton) Major Myrian Lafrance, officière responsable, Centre conjoint de coordination de sauvetage Trenton Lieutenant-colonel Jonathan Nelles, officier senior d'état-major, Recherche et sauvetage, 1re Division aérienne du Canada Major-général William Seymour, chef d'état-major des Opérations, Commandement des opérations interarmées du Canada
22 mai 2018	
Gouvernement du Nunavut	<ul style="list-style-type: none"> Ed Zebedee, directeur des services de protection, Ministère des Services communautaires et gouvernementaux

ANNEXE B – MISSIONS D'ÉTUDE

Halifax, Dartmouth, Sambro, Sydney et Greenwood (Nouvelle-Écosse) Du 23 au 28 octobre 2016

<p>Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Contre-amiral J. Newton, commandant de la Force opérationnelle interarmées (Atlantique) et des Forces maritimes de l'Atlantique, Marine royale canadienne • Major Rhonda Stevens, officier responsable, Aviation royale canadienne • Wade Spurrell, commissaire adjoint, région de l'Atlantique, Garde côtière canadienne • Harvey Vardy, surintendant par intérim, Recherche et sauvetage maritimes, Garde côtière canadienne • Adam Erland, superviseur régional, Garde côtière canadienne
<p>Services de communications et de trafic maritimes (SCTM)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dan Nichol, surintendant, Projets spéciaux, Garde côtière canadienne • Julien Gaudet, surintendant, SCTM, Garde côtière canadienne • Joanne Smith, officier responsable, Garde côtière canadienne • Sharon Floyd, surintendante • Tim Raynor, officier des SCTM • Dave Rathbun, officier des SCTM • Shawn Carter, officier des SCTM • Kristine Poirier, officier des SCTM • Bruce Fiander, officier des SCTM
<p>Poste de bateau de sauvetage SAR de Sambro</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Wade Spurrell, commissaire adjoint, région de l'Atlantique, Garde côtière canadienne • Ed George, commandant, Garde côtière canadienne

	<ul style="list-style-type: none"> • Andrew Prince, ingénieur, Garde côtière canadienne • Bruce Flemming, canotier, Recherche et sauvetage, Garde côtière canadienne • Stephen Tough, canotier, Recherche et sauvetage, Garde côtière canadienne • Harvey Vardy, surintendant par intérim, Recherche et sauvetage maritimes, Garde côtière canadienne
Collège de la Garde côtière canadienne (CGCC)	<ul style="list-style-type: none"> • Brian LeBlanc, directeur général • Pierre Jean, directeur, Études • Allan Taylor, chef de la navigation • Gary Pretty, instructeur, Recherche et sauvetage • J-F Joly, Développement des affaires • Gaston Lefort, Gestionnaire, services du campus • Laurie McNell, chef, Opérations • Suzanne Carlin, Services aux étudiants • Bill MacDonald, Biens immobiliers • Pierre Cormier, instructeur
14 ^e Escadre, BFC Greenwood	<ul style="list-style-type: none"> • Lieutenant-colonel James Marshall, commandant d'escadre • Capitaine Stephen Park • Adjudant-chef Claude Faucher • Sergent Scott Ellison, technicien en recherche et sauvetage • Caporal Jax Kennedy, photographe • Caporal Rob Nicholson, pilote de Cormorant
St. John's, Goose Bay et Gander (Terre-Neuve-et-Labrador) Du 5 au 9 mars 2017	
Garde côtière canadienne (GCC), quartier général de Terre-Neuve-et-Labrador	<ul style="list-style-type: none"> • Wade Spurrell, commissaire adjoint, région de l'Atlantique, Garde côtière canadienne • Don Llwellyn, directeur régional, Flotte

	<ul style="list-style-type: none"> • Mile Ouellet, directeur régional, Services technologiques intégrés (Infrastructure) • Rod Marsh, gestionnaire, Santé et sécurité • Denise Veber, directrice régionale, Gestion intégrée des systèmes d'affaires
Centre des opérations régionales de la GCC	<ul style="list-style-type: none"> • Rebecca Acton-Bond, surintendante, Opérations dans les glaces • Adam Manning, officier, Veille des glaces • Albert Weir, officier, Veille des glaces • Liz Thompson, spécialiste des Services d'information sur les glaces • Barry Witherall, officier, Opérations de la flotte • Anthony Broders, officier, Opérations de la flotte
NGCC <i>George R. Pearkes</i> – Navire polyvalent	<ul style="list-style-type: none"> • Capitaine Chris Ropson • Jay Weeks, second capitaine • Alex Fowler, troisième lieutenant • Wade Spurrell, commissaire adjoint, région de l'Atlantique, Garde côtière canadienne
Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC), T.-N.-L. – <i>Roberts Sisters II</i> (bateau de pêche et navire de la GCAC)	<ul style="list-style-type: none"> • Glen Winslow, capitaine et propriétaire, <i>Roberts Sisters II</i> • Ron Dalton, directeur, GCAC, St-John's et St-Mary's • Terry Bungat, lieutenant, <i>Roberts Sisters II</i>
Cougar Helicopters inc.	<ul style="list-style-type: none"> • Willis Jacobs, gestionnaire, Santé et sécurité • Rick Banks, directeur de programme, Recherche et sauvetage • Steve Reid, conseiller, Recherche et sauvetage (Readiness Systems inc.) • Morris Kendall, ingénieur en chef • Grant Mills, pilote, Recherche et sauvetage • Pav Bienkowski, ingénieur • Kevin Morawski, treuilliste • Brad Lawrence, spécialiste de la recherche et sauvetage

Visite à la 5 ^e Escadre, BFC Goose Bay (444 ^e Escadron)	<ul style="list-style-type: none"> • Adjudant-maître Dave McDonnell • Adjudant Richard Coltart, adjudant-chef de l'escadre • Capitaine Oliver Gallant, officier des affaires publiques • Sergent Matthew Fudge, officier adjoint de l'escadre
Services de communications et de trafic maritimes (SCTM)	<ul style="list-style-type: none"> • George Andrews, officier responsable
9 ^e Escadre, BFC Gander (103 ^e Escadron)	<ul style="list-style-type: none"> • Major Jim Pinhorn, commandant • Adjudant-maître Mike Hurtubise, spécialiste de la recherche et sauvetage • Adjudant-maître Roger Foucault, adjudant-chef de l'escadre par intérim
Southampton (Royaume-Uni); Dublin (Irlande); Oslo et Bodø (Norvège); Copenhague, Aarhus, Frederikshavn et Skagen (Danemark) Du 9 au 20 septembre 2017	
Agence de la navigation maritime et de la garde côtière du Royaume-Uni	<ul style="list-style-type: none"> • Damien Oliver, directeur adjoint, Aviation • Richard Parkes, directeur, Opérations maritimes
Hangar d'hélicoptères de Bristow	<ul style="list-style-type: none"> • Damien Oliver, directeur adjoint, Aviation • Richard Parkes, directeur, Opérations maritimes
Centre national des opérations maritimes (NMOC)	<ul style="list-style-type: none"> • Julie-Anne Wood, chef des Opérations maritimes du R.-U. • Richard Parkes, directeur, Opérations maritimes du R.-U. • Mark Rodaway, gestionnaire des opérations de secteur, Garde côtière du R.-U.
Selsey Royal National Lifeboat Institution Station	<ul style="list-style-type: none"> • Cliev Cockayne, gestionnaire, Opérations des bateaux de sauvetage • Martin Rudwick, patron d'embarcation • Phil Pitham, mécanicien • Pêcheur professionnel local travaillant avec la RNLI

Garde côtière irlandaise (ministère des Transports, du Tourisme et des Sports)	<ul style="list-style-type: none"> • Eugene Clonan, directeur • Gerry Smulle, directeur adjoint, Ingénierie et Logistique • Declan Geoghegan, gestionnaire, Services volontaires et formation • Gerard O’Flynn, gestionnaire, Opérations • Ger Hegarty, contrôleur divisionnaire
Centre de coordination du sauvetage maritime	<ul style="list-style-type: none"> • Ger Hegarty, contrôleur divisionnaire
Direction de CHC Helicopter	<ul style="list-style-type: none"> • Chris Hodson, directeur, Recherche et sauvetage et Services médicaux d’urgence • Ian McLuskie, OBE, cadre supérieur, Développement des affaires, Recherche et sauvetage
Unité de la Garde côtière irlandaise (ICGU)	<ul style="list-style-type: none"> • Declan Geoghegan, gestionnaire, Services volontaires et formation • Ger Hegarty, contrôleur divisionnaire • Volontaires de l’ICGU à Howth
Représentants du ministère de la Justice et de la Sécurité publique de la Norvège	<ul style="list-style-type: none"> • Stein Solberg, chef du CCCOS de Stavanger • Cadres supérieurs du ministère
Ministère de la Défense de la Norvège	<ul style="list-style-type: none"> • Svein Efstjad, directeur, Politique de sécurité • Commandant Jens Arne Høilund
Société norvégienne pour le sauvetage maritime (NSSR)	<ul style="list-style-type: none"> • Matt Skude, NSSR
Quartier général opérationnel interarmées de Norvège	
Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage de Bodø	
Ministère de la Défense et commandement de l’Arctique	<ul style="list-style-type: none"> • Dennis Virkelyst, Opérations nationales du ministère de la Défense • Hasting Molich, commandement de l’Arctique

Société danoise de sauvetage maritime	<ul style="list-style-type: none"> • Steen Søbørg, chef de la station de sauvetage
Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS)	<ul style="list-style-type: none"> • Frank Jensen, CCCOS Carl Nielsensvej
Marine royale danoise Base du 1 ^{er} Escadron de la Marine	
Station et navire du service de sauvetage côtier, Skagen	<ul style="list-style-type: none"> • Tim Lillelund, chef du service de sauvetage côtier
Comox et Victoria (Colombie-Britannique)	
Du 26 février au 2 mars 2018	
19 ^e Escadre, BFC Comox	<ul style="list-style-type: none"> • Major Francis Laplante, conseiller spécial auprès du commandant d'escadre • Capitaine Brad Little, officier des affaires publiques de l'escadre
442 ^e Escadron	<ul style="list-style-type: none"> • Lieutenant-colonel Bryan Elliott, commandant • Adjudant-chef Warren Wallace, adjudant-chef de l'escadron • Colonel honoraire Diane McCurdy • Adjudant Francois Duchesneau, chef d'équipe Tech SAR • Caporal-chef Cam Hillier, équipe Tech SAR • Capitaine de corvette (américain) Mike Feltovic, pilote participant au programme d'échange SAR et coordonnateur de la démonstration de la Garde côtière américaine
École de recherche et de sauvetage des Forces canadiennes	<ul style="list-style-type: none"> • Major John Coffin, commandant • Sergent Bruno Lapointe, équipe Tech SAR
Garde côtière canadienne (région de l'Ouest)	<ul style="list-style-type: none"> • Roger Girouard, commissaire adjoint, Garde côtière canadienne • Capitaine Clay Evans, surintendant, Recherche et sauvetage maritimes, Garde côtière canadienne

	<ul style="list-style-type: none"> • Tyler Brand, officier principal du Programme de recherche et sauvetage, Collectivités autochtones
Centre de Services de communication et de trafic maritimes	<ul style="list-style-type: none"> • Art Statham, surintendant • Terry Speed, officier responsable
Royal Canadian Marine Search and Rescue	<ul style="list-style-type: none"> • Pat Quealey, directeur général • Jason van der Valk, directeur des opérations
Centre des opérations de sécurité maritime (région de l'Ouest)	<ul style="list-style-type: none"> • Commandant Todd Verge • Tim Shorthouse, analyste principal de renseignements maritimes, Transports Canada • Caporal Linda Simpson, sous-officier supérieur, Gendarmerie royale du Canada • Tamara Shuper, agente du renseignement par intérim, Agence des services frontaliers du Canada • Ruth Morrison, agente de sûreté maritime, Garde côtière canadienne • Blair Thexton, superviseur du renseignement, Pêches et Océans Canada • Sous-lieutenant Nadia Boisjoli-Auger, officier de quart du renseignement, ministère de la Défense nationale

Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage	<ul style="list-style-type: none"> • Commodore Jeffery Zwick, Flotte canadienne du Pacifique, Marine royale canadienne • Major Justin Olsen, officier responsable, Aviation royale canadienne • Capitaine Colin Henthorne, superviseur régional, Recherche et sauvetage maritimes, Garde côtière canadienne • Capitaine Stu Irvine, coordonnateur aérien, Aviation royale canadienne • Caporal Terry Rogers, adjoint aux opérations aériennes, Aviation royale canadienne • Paul Reynolds, coordonnateur maritime, Garde côtière canadienne • Dylan Carter, coordonnateur maritime, Garde côtière canadienne
BC Ferries	<ul style="list-style-type: none"> • Mark F. Collins, président et directeur général • Gregg Clackson, directeur, Centre des opérations et de la sécurité
VIH Aviation Group	<ul style="list-style-type: none"> • William T. Steeper, avocat principal, Steeper & Associates • Willis Jacobs, Développement des affaires, Cougar Helicopters inc.
Québec 7 mai 2018	
Région du Centre et de l'Arctique, Garde côtière canadienne	<ul style="list-style-type: none"> • Julie Gascon, commissaire adjointe • Stacy Dufour, surintendante, Recherche et sauvetage • Jean Bourdon, surintendant par intérim, Recherche et sauvetage • Katia Jollez, chef régionale, Plan de protection des océans • Mathieu Bergeron, surintendant, SCTM
Bureau du commissaire, Garde côtière canadienne	<ul style="list-style-type: none"> • Marie-Josée Alary, directrice régionale par intérim, Services de gestion intégrée des affaires

	<ul style="list-style-type: none"> Valérie Du Sablon, analyste, Services stratégiques, Services de gestion intégrée des affaires
Pêches et Océans Canada	<ul style="list-style-type: none"> Nadia Gilbert, directrice par intérim, Priorités horizontales
Garde côtière auxiliaire canadienne – Région du Québec	<ul style="list-style-type: none"> André Audet, directeur des opérations Claude Fortin, directeur de zone
NGCC Amundsen (brise-glace)	<ul style="list-style-type: none"> Alain Gariépy, commandant Abigail Lachance, chef mécanicienne
NGCC Cap Tourmente (bateau de recherche et sauvetage)	<ul style="list-style-type: none"> Renaud Gosselin, capitaine Autres membres d'équipage
Iqaluit (Nunavut) et Kuujuaq (Québec) Du 1^{er} au 3 octobre 2018	
Garde côtière canadienne et Services de communications et de trafic maritimes (SCTM)	<ul style="list-style-type: none"> Neil O'Rourke, directeur principal, Sécurité de la navigation et renseignement industriel et économique Sylvain Vézina, directeur régional, Région du Centre et de l'Arctique Louis Robert, officier responsable, SCTM
À titre personnel	<ul style="list-style-type: none"> Adamie Itorcheak, ranger Pitseolak Alainga, association locale des chasseurs et des trappeurs
ACRSA	<ul style="list-style-type: none"> Michael Chappell, commandant de zone (officier de sécurité et formateur adjoint pour le territoire, chef adjoint des opérations de recherche)
Nunavut Offshore Allocation Holders Association (NOAHA)	<ul style="list-style-type: none"> Jerry Ward, président des pêches, Qikiqtaaluk Corporation
Arctic UAV	<ul style="list-style-type: none"> Kirt Ejesiak, directeur général Glenn Williams, chef des opérations

Corps de police régional Kativik	<ul style="list-style-type: none"> • Benoit Plante, chef adjoint • Craig Linguard, section de la sécurité civile
Garde côtière auxiliaire canadienne	<ul style="list-style-type: none"> • Mark Gordon
Rangers canadiens, 2 ^e Groupe de patrouille des Rangers canadiens	<ul style="list-style-type: none"> • Capitaine Yann Léveillé, CD, officier des opérations
Nunavik Hunting, Fishing and Trapping Association	<ul style="list-style-type: none"> • James May, président • Jimmy Johannes, secrétaire général • Johnny Arnattuk Jr., vice-président • Putulik Papigatuk, trésorier • William Hubloo, membre • Jimmy Gordon Sr., membre