



Pêches et Océans
Canada

Fisheries and Oceans
Canada

Garde côtière
canadienne

Canadian
Coast Guard



Garde côtière canadienne



Coast Guard
Garde côtière

CAPE SUTIL

10
8
6

*Saluti Primum, Auxilio Semper
Sécurité d'abord, Service constant*

2006-2007 RAPPORT ANNUEL DE LA FLOTTE



Canada

Publié par:

Direction générale de la Flotte
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Ottawa, Ontario
K1A 0E6

Rapport annuel de la Flotte
1^{re} édition - Octobre 2007
Disponible sur le site Internet de la GCC:
www.ccg-gcc.gc.ca/

N° de cat. Fs151-11/2007
ISBN 978-0-662-69790-9

N° de cat Fs151-11/2007F-PDF
978-0-662-09169-1

© Sa majesté la Reine du Chef du Canada 2007

Imprimé sur du papier recyclé



TABLE DES MATIÈRES

(Période de déclaration : du 1^{er} avril 2006 au 31 mars 2007)

Message du directeur général de la Flotte de la Garde côtière canadienne	1
1 Servir les Canadiens et les Canadiennes	4
1.1 Nos clients	5
1.2 Nos opérations	6
1.3 Notre environnement	8
2 Notre personnel	10
3 Nos navires et nos hélicoptères	14
4 Nos services aux clients	16
4.1 Garde côtière canadienne	17
4.1.1 Services d'Aides et de voies navigables	17
4.1.2 Services de déglçage	18
4.1.3 Services de recherche et de sauvetage	20
4.1.4 Services de Sûreté maritime	21
4.1.5 Services d'intervention environnementale	23
4.1.6 Services de communications et de trafic maritimes	24
4.2 Pêches et Océans Canada	25
4.2.1 Sciences	25
4.2.2 Gestion des pêches et de l'aquaculture	26
4.3 Autres ministères et organismes du gouvernement	29
5 Évaluation du rendement	32
5.1 Prestation sûre et sécuritaire	32
5.2 Prestation efficace	34
5.3 Prestation efficiente	35
6 Notre planification financière et opérationnelle	38
7 Perspectives d'avenir	40
8 Personnes ressources au sein de la gestion	42



Liste de références

Liste des acronymes

AMG	Autres ministères et organismes du gouvernement	MPO	Ministère des Pêches et des Océans
C&A	Région du Centre et de l'Arctique	NGCC	Navire de la GCC
CCCOS	Centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage	T.-N.-L.	Région de Terre-Neuve et du Labrador
CGCC	Cotre de la GCC	OPANO	Organisation des pêches de l'Atlantique nord-ouest
CNC	Centre national de coordination	PA	Région du Pacifique
COR	Centre des opérations régionales	QC	Région du Québec
EESM	Équipes des enquêtes sur la Sûreté maritime	SAR	Recherche et sauvetage
GCC	Garde côtière canadienne	SAVN	Services d'Aides et de voies navigables
GPA	Gestion des pêches et de l'aquaculture	SCTM	Services de communications et de trafic maritimes
GRC	Gendarmerie royale du Canada	SGSS	Système de gestion de la sûreté et de la sécurité
IE	Intervention environnementale	SM	Sûreté maritime
MA	Région des Maritimes		
MDN	Ministère de la Défense nationale		

Liste des figures

Figure 1 : Centres des opérations régionales de la Flotte	6
---	---

Liste des graphiques

Graphique 1 : Répartition des clients de la Flotte, 2006-2007 (% de jours opérationnels)	5
Graphique 2 : Service aux Aides et voies navigables, 2002-2003 à 2006-2007 (# de jours opérationnels)	17
Graphique 3 : Service de déglacage par zone, 2006-2007 (% de jours opérationnels)	19
Graphique 4 : Service à la Sûreté maritime, 2004-2005 à 2006-2007 (# de jours opérationnels)	22
Graphique 5 : Service par programme scientifique, 2006-2007 (% de jours opérationnels)	25
Graphique 6 : Service aux autres ministères et organismes du gouvernement, 2002-2003 à 2006-2007 (# de jours opérationnels)	30
Graphique 7 : Tendances des incidents déclarés pour 365 jours, 2004-2005 à 2006-2007 (# de jours opérationnels)	33
Graphique 8 : Services livrés comparés à ceux planifiés par client de la Flotte, 2006-2007 (%)	34
Graphique 9 : Tendances du multitâche, 2002-2003 à 2006-2007 (%)	36

Liste des tableaux

Tableau 1 : Aperçu des statistiques pour le personnel navigant en octobre 2006	10
Tableau 2 : Nombre de navires et d'hélicoptères par type en 2006-2007	14
Tableau 3 : Âge des navires de la GCC en 2006-2007	15
Tableau 4 : Jours livrés et pourcentages de service par activité de recherche et de sauvetage, 2006-2007	21
Tableau 5 : Services à la Gestion des pêches et de l'aquaculture par type de patrouille, 2006-2007 (% de jours opérationnels)	28
Tableau 6 : Les 5 principales raisons des délais lors des opérations, 2006-2007	34
Tableau 7 : États opérationnels des navires, 2006-2007 (%)	35
Tableau 8 : Entretien non planifié des navires, 2002-2003 à 2006-2007	36
Tableau 9 : Budget national de la Flotte, 2006-2007 (000\$)	39

Liste de références

Liste des encadrés

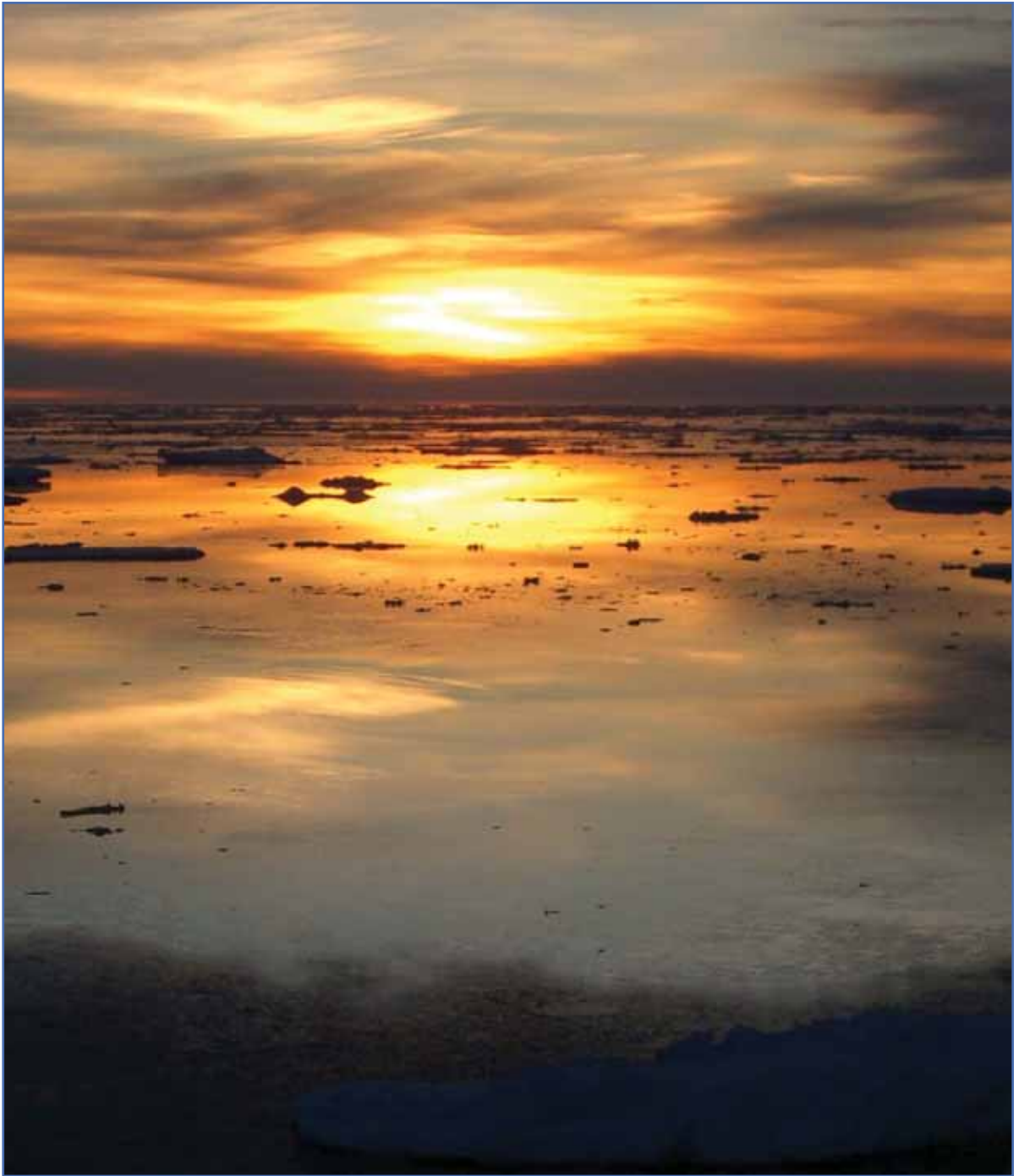
Encadré 1 : Notre mandat prescrit par la loi	4
Encadré 2 : Centre national de coordination de la Garde côtière canadienne	6
Encadré 3 : Amélioration des communications entre les navires et la terre : projet « Courriels en mer »	7
Encadré 4 : Amélioration de la sécurité à bord des hélicoptères	8
Encadré 5 : La Croix de la vaillance décernée à un employé	12
Encadré 6 : L'attrait de l'Arctique sur les médias	18
Encadré 7 : L'intervention immédiate qui sauve des vies	20
Encadré 8 : Intervention sur un déversement d'hydrocarbures	23
Encadré 9 : Découvertes en baie de Fundy	25
Encadré 10 : Le NGCC <i>Arrow Post</i> déjoue les plans des braconniers	27
Encadré 11 : Opération Lancaster	31
Encadré 12 : Devenir un chef de file de l'industrie maritime en matière de sûreté et de sécurité	32



NGCC Cape Hurd, navire spécialisé

Photo : Gracieuseté de C&A





Coucher de soleil à couper le souffle dans l'Arctique





MESSAGE DU DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA FLOTTE DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

Bienvenue dans le premier Rapport annuel de la Flotte de la Garde côtière canadienne. Dans ces pages, vous trouverez des renseignements élémentaires concernant la Flotte et ses services. Nos employés consistent en l'élément exclusif le plus important en matière de prestation de ces services dans certaines des conditions environnementales et opérationnelles les plus difficiles du monde. Le risque est l'essence même de nos activités. Ce rapport est notre tentative de rendre compte de l'efficacité des services que nous fournissons à nos clients dans l'intérêt des Canadiens et des Canadiennes et du gouvernement du Canada. Nous espérons qu'il constituera une base saine de comparaison pour les années à venir.

En raison de la grande variété de clients que nous servons, la Flotte se doit – à dessein – d'agir à titre d'organisation extrêmement souple. Nous fonctionnons au sein d'un environnement dynamique, nous nous adaptons aux variations des marées et des conditions climatiques et intervenons dans le cadre des besoins maritimes de nos clients. Au cours des dernières années, confrontés à la mondialisation de l'économie, à l'accroissement des préoccupations de sécurité et au changement climatique, le contexte élargi au sein duquel nous opérons est devenu plus dynamique, soulignant de ce fait l'importance de notre présence dans les eaux du Canada et du travail que nous fournissons.



Gary B. Sidock
Directeur général de la Flotte
Garde côtière canadienne

En dépit de l'appréciation que les Canadiens et les Canadiennes ont manifestée pour les efforts de la Garde côtière, l'Organisme de service spécial a fait l'objet de critiques ciblées au cours de l'année 2006-2007. Les plus importantes ont été formulées par la Vérificatrice générale du Canada dans le cadre d'un rapport présenté plus tôt, cette année. D'autres critiques ont été exprimées relatives à certaines préoccupations du public, mais l'Organisme s'est lui-même prêté à un auto-examen approfondi sous la forme d'une Révision des services votés, visant à fournir une évaluation en profondeur de l'état financier et opérationnel de l'organisation dans son ensemble.

Statistiques 2006-2007 de la Flotte	Ou...
31 719 jours opérationnels livrés	87 années travaillées
1 178 186 milles nautiques navigués	54 voyages autour de la terre
56 202 000 litres de carburant consommés par les navires	Le plein de 1 124 040 voitures compactes

En dépit de la difficulté liée tant à ces critiques qu'à notre auto-examen, ces épreuves ont été accueillies de manière constructive. Nous avons entrepris une démarche agressive visant à transformer la Garde côtière en une véritable institution nationale, à renouveler notre flotte, moderniser notre gestion et nos pratiques opérationnelles et faire en sorte que nos ressources s'alignent sur les priorités de la Garde côtière et du gouvernement, dans la limite des ressources disponibles. Nous avons d'ores et déjà réalisé des progrès notables sur les principaux fronts :

- La mise en œuvre de nos priorités présentées dans le Plan d'activités 2007-2010 va améliorer la focalisation, l'efficacité et l'efficacité de nos services;
- Le Budget fédéral de 2007 nous a récemment fait part d'engagements financiers pour démarrer le renouvellement de notre flotte; et
- Une composante de Sûreté maritime, pleinement développée et opérationnelle, est ajoutée à nos services, avec des patrouilles armées en mer pour les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent, de concert avec la Gendarmerie royale du Canada.

Au cours de l'année passée, nous avons également établi des plans en vue de notre participation à des efforts d'envergure internationale. En 2007, la Flotte de la Garde côtière va soutenir sept projets en mer Arctique sous l'égide de l'Année polaire internationale, le plus vaste programme international de recherche

scientifique jamais entrepris sur les régions arctiques. Elle continuera par ailleurs d'appuyer des travaux de recherche en mer dans l'océan Arctique dont l'objet est de documenter une soumission du Canada auprès de la Commission des Nations Unies concernant les limites de la plate-forme continentale, visant à étendre les droits souverains du Canada, un élément fondamental de la volonté du Canada de réaffirmer sa souveraineté dans cette région.

J'espère que vous trouverez ce premier Rapport annuel de la Flotte instructif. Au fur et à mesure de la progression de nos activités, nous anticipons une croissance et des changements au niveau de la demande pour nos services, comme l'illustrent notre participation au projet de l'Année polaire internationale et nos opérations de Sûreté maritime renforcée. Nous sommes prêts à nous adapter à l'évolution des besoins des personnes et du gouvernement du Canada, dans ce monde tant complexe qu'en perpétuelle mutation. Comme toujours, notre personnel demeurera la clé de notre réussite.

Sécurité d'abord, Service constant,

Gary B. Sidock
Directeur général de la Flotte
Garde côtière canadienne



CGCC Cap Tourmente, bateau de sauvetage SAR
Photo : Gracieuseté de QC



SERVIR LES CANADIENS ET LES CANADIENNES



Le Canada est une nation côtière, dotée d'une tradition maritime très ancrée et qui dépend du transport maritime et des industries primaires. Son littoral et son archipel figurent parmi les plus étendus du monde, ses réseaux hydrographiques intérieurs s'étendent sur quelque 3 700 kilomètres (du golfe du Saint-Laurent au lac Supérieur) et la zone économique exclusive canadienne représente une surface de 3,7 millions de kilomètres carrés avec toutes les responsabilités de gestion que cela suppose. En tant que telle, l'importance pour le Canada de se doter d'une présence fédérale maritime, de services et de capacités réactifs et opérationnellement prêts ne saurait être trop soulignée.

Le gouvernement fédéral est mandaté pour jouer un rôle exemplaire dans l'utilisation et le développement durables de nos océans et voies navigables intérieures. La Garde côtière canadienne (GCC) est l'institution nationale à travers laquelle le Canada exerce son influence et sa présence sur la plupart des eaux du pays.

La GCC possède une longue expérience en matière de prestation de services maritimes dans l'intérêt du gouvernement du Canada et s'est dotée de programmes et de services bien définis. Au cours d'une journée typique, la GCC :

- Sauve huit vies;
- Prête main forte à 55 personnes dans 19 situations de recherche et de sauvetage;
- Traite 1 127 contacts radio maritimes;
- Gère 2 346 déplacements de navires de commerce;
- Fournit 55 services d'aide à la navigation;
- Escorte quatre navires de commerce à travers la glace;

- Effectue 12 patrouilles de pêche, soutient 8 relevés scientifiques et 3 missions hydrographiques;
- Intervient sur trois événements de pollution déclarés; et
- Sonde 5 kilomètres de fond de chenal maritime.

Notre mandat prescrit par la loi

Le mandat de la Garde côtière est consenti par la *Loi constitutionnelle de 1867*, qui confère au gouvernement fédéral une autorité exclusive sur la navigation et les navires, les balises et les bouées, les phares et l'île de Sable. La *Loi sur les océans* et la *Loi sur la marine marchande* du Canada confèrent à l'Organisme son mandat spécifique.

La *Loi sur les océans* confère au ministre canadien des Pêches et des Océans la responsabilité des services destinés à assurer la sécurité, la rentabilité et l'efficacité du déplacement des navires dans les eaux canadiennes, par la prestation d'aides à la navigation, de services de communication maritime et de gestion du trafic maritime, de services de déglacage et de surveillance des glaces et d'entretien des chenaux. Elle lui confère également la responsabilité dans les secteurs de recherche et de sauvetage, d'intervention en cas d'incident de pollution et d'appui aux autres ministères, conseils et organismes du gouvernement, par la fourniture de navires, hélicoptères et autres services.

La *Loi sur la marine marchande* confère au ministre des Pêches et des Océans du Canada des responsabilités, des pouvoirs et des obligations relatifs aux aides à la navigation, à l'île de Sable et l'île de St-Paul, à la recherche et au sauvetage, à l'intervention contre la pollution du milieu marin et aux services de trafic maritime.



L'Administration centrale de la Flotte et les directions des services opérationnels régionaux (Flotte) gèrent et exploitent la flotte qui constitue un symbole visible de l'identité canadienne. Les navires et les hélicoptères de la GCC, qui se distinguent par le rouge et blanc de leur coque, et les officiers et équipages en uniforme, communiquent aux Canadiens et aux Canadiennes une sensation immédiate de présence fédérale, de sécurité et de sûreté sur le terrain, dans le cadre de leurs fonctions et responsabilités normales ou lors de leurs interventions sur une urgence fédérale ou autre. La flotte civile opérationnelle agit à titre d'intervenant en mer, appuyant de la sorte toutes les priorités maritimes du gouvernement fédéral.

1.1 NOS CLIENTS

À titre de propriétaire/exploitant de la flotte civile du Canada, la Flotte appuie le Canada et ses citoyens sur quatre fronts d'égale importance :

- La prestation des services de la GCC, associés aux aides à la navigation (Aides et voies navigables), au déglacage, à la recherche et sauvetage (SAR), à la Sûreté maritime, aux interventions sur les incidents de pollution (Intervention environnementale), et aux services de communications et de trafic maritimes (SCTM);
- L'appui aux programmes de Pêches et Océans Canada (MPO) à travers la fourniture de navires et de professionnels maritimes pour l'accompagnement des activités scientifiques du ministère (Sciences du MPO) et une assistance dans la gestion et la protection des ressources de pêche (Gestion des pêches et de l'aquaculture du MPO (GPA));
- Le soutien des activités non-militaires des autres ministères et organismes du gouvernement (AMG); et
- La défense des intérêts canadiens au sens large par son intervention sur les priorités maritimes du gouvernement fédéral et les urgences naturelles ou d'origine humaine.

Le Graphique 1 illustre l'utilisation relative des actifs de la flotte en fonction de la demande des clients. Près des trois-quarts de nos services sont



Un hélicoptère C-GCHW assigné au déglacage et à la patrouille de SAR

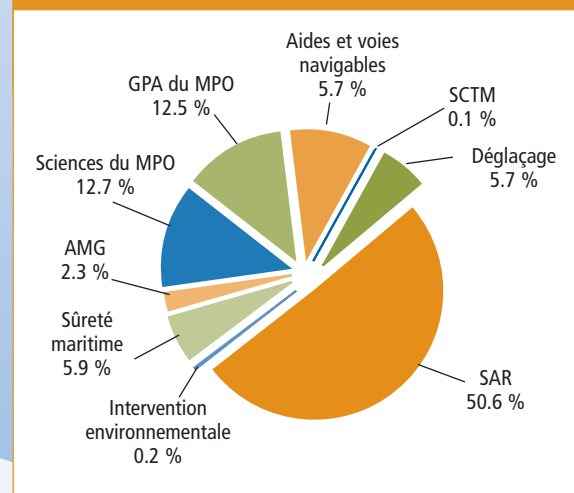
Photo : Gracieuseté de T.-N.-L.

assurés dans le cadre du soutien aux services de la GCC, 51 % pour les prestations de services de recherche et de sauvetage (sans doute le plus important des services fournis par la GCC) et 5,9 % pour la Sûreté maritime.

Les services au MPO représentent un quart de tous les services assurés par la Flotte, alors que les autres ministères représentent à peine plus de 2 %.

Les services dédiés à chaque client sont analysés en plus de détails en Section 4.

Graphique 1: Répartition des clients de la Flotte, 2006-2007 (% de jours opérationnels)



1.2 Nos OPÉRATIONS

La Flotte gère efficacement ses responsabilités diverses et variées, en partie parce qu'elle est un organisme versatile et hautement adaptable. Elle est active dans cinq régions (voir Figure 1), avec des Centres des opérations régionales (COR) qui assignent des activités aux navires et aux professionnels maritimes afin de répondre aux besoins du service, ainsi qu'avec un Centre national de coordination (CNC) qui facilite la gestion nationale de la Flotte et des interventions nationales intégrées en cas de besoin.

La Flotte a établi des méthodes et des politiques opérationnelles nationales pour tous les aspects de ses opérations, notamment la mise en place de son Système de gestion de la sûreté et de la sécurité (SGSS). Les professionnels sur le terrain et en mer respectent ce cadre national au quotidien et effectuent les analyses sur place, afin de prendre les décisions opérationnelles les plus appropriées quelles que soient les circonstances. À cet effet, ce qui importe avant tout, c'est d'équilibrer les besoins des clients avec des opérations sûres et en fonction d'autres facteurs tels que le climat et le risque.

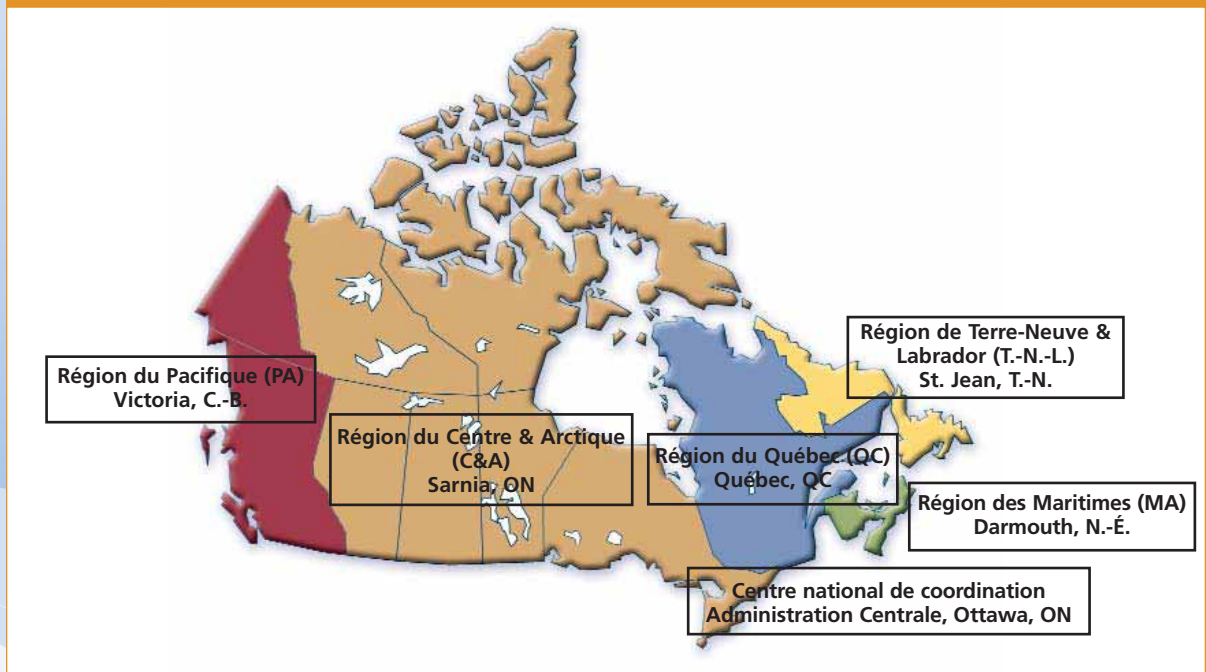
Centre national de coordination de la Garde côtière canadienne

Les attaques terroristes du 9 septembre 2001, de même que les catastrophes naturelles comme l'ouragan Katrina de 2005, soulignent la nécessité d'une intervention gouvernementale intégrée et multidisciplinaire. Les opérations de la GCC sont gérées et coordonnées principalement dans les régions, à travers les COR.

Dans l'éventualité d'une urgence grave ou d'un incident concernant la sécurité nationale, la coordination nationale permet de veiller à ce que la haute direction de la Garde côtière reçoive des renseignements immédiats et précis sur lesquels fonder ses décisions et soutenir efficacement la prise de décision au niveau du gouvernement du Canada.

C'est dans ce contexte précis que la GCC a établi le CNC.

Figure 1 : Centres des opérations régionales de la Flotte



En ce qui concerne la recherche et le sauvetage, c'est un Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS) ou un centre secondaire de sauvetage maritime qui affecte directement les navires, selon les lignes de pratiques internationales. Ces situations sont gérées par les Forces canadiennes en collaboration avec la GCC, qui régissent la mission et l'intervention en vue d'assigner les activités à tout navire ou hélicoptère disponible. Afin d'assurer des services SAR, de couverture de mission et de préparation à l'intervention appropriés, les navires de la Garde côtière se voient affecter des zones de patrouille par les COR. Ces derniers et le CNC sont reliés aux centres des opérations des autres ministères et organismes du gouvernement dotés de responsabilités similaires, tels que la Gendarmerie royale du Canada (GRC), les Forces canadiennes et les représentants (nationaux/régionaux/municipaux) de la protection civile. Des exercices réguliers impliquant tous les membres de l'organisation permettent de garantir une intervention efficace et coordonnée en cas d'incident.

Au cours des dernières années, les préoccupations relatives à la Sûreté maritime ont souligné l'importance d'une telle coordination, outre un commandement et un contrôle intégrés. En 2006-2007, la GCC a œuvré à l'amélioration de sa structure afin de mieux analyser et prendre des décisions plus éclairées dans le cadre de ces activités. Ces efforts ont consolidé la collaboration actuelle de la GCC avec ses partenaires, améliorant ainsi et exploitant à son maximum l'efficacité du gouvernement du Canada.

Le programme des Équipes des enquêtes sur la Sûreté maritime (EESM) constitue un exemple de premier ordre de cette coopération entre les divers organismes, notamment au niveau de la Flotte et de la GRC qui procèdent à des patrouilles armées conjointes sur les Grands Lacs et le réseau maritime du Saint-Laurent, renforçant de la sorte la Sûreté maritime et l'intégrité des frontières du Canada.

Amélioration des communications entre les navires et la terre : le projet « Courriels en mer »

La plupart des Canadiens tiennent pour acquis l'accès à la messagerie électronique. Tel n'est pas le cas des officiers et équipages à bord des navires de la GCC. Le projet « courriels en mer » a démarré avec une installation pilote à bord du *NGCC Sir William Alexander* au cours de l'été 2006. Cette opération a été complétée avec succès sur 12 navires cette année.

Le projet avait pour objectif initial de faciliter les communications personnelles à partir des navires et a nettement amélioré le moral des équipages affectés en mer sur des périodes prolongées. Bien que l'intention n'était pas d'en faire un système administratif complet pour les navires de la GCC, ce mécanisme accélère néanmoins la diffusion de cartes des glaces et permet aux navires de fournir à l'occasion de l'information publique au personnel à terre, contribuant ainsi à une meilleure évaluation des situations. En raison de son succès, ce projet va être généralisé à un total de 38 navires.



NGCC *Edward Cornwallis*, navire multitâche à haut rayon d'action / brise-glace léger

Photo : Gracieuseté de MA

1.3 NOTRE ENVIRONNEMENT

Le rythme du changement s'est accéléré au cours de la dernière décennie et ne s'est pas ralenti en 2006-2007. La demande pour l'ensemble des services de la GCC a continué d'augmenter, en raison des facteurs suivants :

- Le niveau croissant du trafic global des navires, entraînant un risque plus important d'accidents maritimes et de déversements d'hydrocarbures;
- Le changement climatique, en particulier en Arctique, qui pourrait prolonger la durée de la saison de la navigation commerciale et intensifier la demande en matière de soutien aux activités scientifiques;
- La sensibilisation croissante aux activités de Sûreté maritime et de contrôle;
- Le potentiel accru de la migration clandestine et la nécessité d'une intégrité au niveau des frontières; et
- La conscience accrue des préoccupations d'ordre écologique et les préoccupations croissantes relatives à une eau et un environnement propres.

De plus, les Canadiens et les Canadiennes sont désormais plus exigeants en ce qui concerne l'aptitude du gouvernement à intervenir tant rapidement qu'efficacement face à une catastrophe naturelle ou d'origine humaine, une urgence nationale, une priorité maritime ou une menace pour la sécurité ou l'environnement.

L'avenir devrait se traduire par une diversité accrue des demandes faites à la GCC, renforçant de la sorte la nécessité d'une flotte sûre et sécuritaire, efficace, efficiente, adaptable et apte aux interventions, dotée de professionnels maritimes capables d'intervenir sur des incidents et des crises et d'assurer des services à une vaste diversité de clients et de partenaires dans l'ensemble du gouvernement, ainsi qu'aux institutions publiques et privées.



NGCC Martha L. Black, navire multitâche à haut rayon d'action / brise-glace léger

Photo : Gracieuseté de QC

Amélioration de la sécurité à bord des hélicoptères

Au cours de l'année passée, un groupe de travail de la GCC et de Transport Canada a été mis sur pied dans le but d'améliorer la sécurité des passagers à bord de nos hélicoptères.

Ce groupe de travail a instauré un certain nombre de normes qui dépassent ostensiblement les exigences réglementaires et constituent aujourd'hui des instructions permanentes d'opération pour la Flotte de la Garde côtière canadienne. Ces normes concernent :

- Le port du casque obligatoire pour les passagers avants pendant toute la durée du vol;
- Les fusées éclairantes personnelles obligatoires sur les vêtements de flottaison individuels;
- Des balises de localisation personnelles obligatoires en plus des balises de localisation installées à bord des hélicoptères;
- Le port encouragé d'une combinaison d'immersion pour passager d'hélicoptère, pour tous les vols au-dessus de l'eau;
- La possibilité d'une formation approfondie en matière de sécurité pour les « utilisateurs fréquents »; et
- La possibilité d'une formation accrue en matière de sécurité dans chaque région.



NGCC Terry Fox, brise-glace lourd
Photo : Gracieuseté de MA



NOTRE PERSONNEL



Le professionnalisme et le dévouement du personnel de la GCC sont les facteurs fondamentaux qui lui confèrent la confiance des Canadiens et des Canadiennes. L'accent mis récemment sur l'intégration de la planification des ressources humaines dans le Plan d'activités 2007-2010 de l'Organisme a permis de faire en sorte que la Flotte se dote du personnel navigant qualifié et professionnel dont elle a besoin pour assurer ses services à venir.

La majorité des employés de la GCC est constituée par du personnel navigant, servant les Canadiens et les Canadiennes en mer, tandis que les autres occupent des postes opérationnels à terre. En plus des 2 485 membres du personnel navigant au sein de la Flotte, quelque 180 (soit 7 %) assurent un soutien opérationnel et des services de gestion à terre, au sein des COR, des branches régionales et de l'administration centrale (voir le Tableau 1 qui illustre les statistiques du personnel en mer).

Tableau 1 : Aperçu des statistiques pour le personnel navigant en octobre 2006

	T.-N.-L.	MA	C&A	QC	PA	Natio- nalement
OFFICIERS DE NAVIRES (SO)						
Portés à l'effectif (ETP ¹)	171	238	103	158	178	848
Portés à l'effectif (durée déterminée)	2	4	4	18	11	39
Total SO portés à l'effectif	173	242	107	176	189	887
Âge moyen (ETP)	44	47	43	44	45	45
Hommes	165	222	92	146	161	786
Femmes	6	16	11	12	17	62
De 45 à 54 ans	72	108	40	67	81	368
De 55 à 59 ans	10	34	13	15	19	91
60 ans et plus	6	10	2	3	5	26
MEMBRES D'ÉQUIPAGE (SC)						
Portés à l'effectif (ETP)	285	349	142	210	276	1 262
Portés à l'effectif (durée déterminée)	102	57	26	60	91	336
Total SC portés à l'effectif	387	406	168	270	367	1 598
Âge moyen (ETP)	49	49	46	49	45	48
Hommes	269	336	135	182	250	1 172
Femmes	16	13	7	28	26	90
De 45 à 54 ans	126	194	65	125	111	621
De 55 à 59 ans	56	47	17	39	34	193
60 ans et plus	20	25	5	3	14	67
TOTAL	560	648	275	446	556	2 485

¹ Équivalent temps plein



Un certain nombre de circonstances influencent tant les besoins actuels en ressources humaines que la planification stratégique à long terme. Ces circonstances concernent :

- Un pourcentage élevé du personnel expérimenté de la Flotte qui est éligible à la retraite ou qui s'en rapproche;
- L'industrie maritime du Canada est hautement compétitive; le personnel qualifié de la Flotte peut se laisser tenter par le secteur privé et la concurrence en matière de recrutement s'est durcie au cours des dernières années (bien que notre taux de départs de seulement 2,4 % soit relativement faible comparé aux normes de l'industrie);
- La Flotte poursuit ses efforts visant à atteindre ses objectifs d'équité en matière d'emploi et de langues officielles parmi son personnel navigant;
- Pour le Canadien et la Canadienne moyens, il existe de nombreuses autres options qu'une carrière en mer. La Flotte a besoin d'être perçue comme un employeur professionnel soucieux de l'épanouissement de son personnel; et
- Le personnel navigant doit s'adapter au rôle évolutif de la Flotte dans la mesure où celle-ci doit répondre aux besoins changeants de ses clients, à l'apparition de nouvelles technologies et aux changements environnementaux.

Compte tenu de ces défis, la Flotte concentre ses efforts en matière de ressources humaines sur trois domaines principaux : le recrutement, la rétention et la formation du personnel.

Le Collège de la Garde côtière de Sydney, en Nouvelle-Écosse, est fondamental pour la formation d'un personnel professionnel de la GCC, capable de satisfaire aux exigences des programmes et des services. Il se charge du bon déroulement du Programme de formation d'officiers de la Garde côtière canadienne, qui constitue la source principale en matière de recrutement d'officiers de navire. En outre, il offre un programme d'enseignement professionnel en SCTM, ainsi qu'une formation hautement spécialisée dans les domaines de SAR, d'intervention environnementale, ainsi qu'une formation sur l'utilisation et l'entretien des équipements maritimes.

La Flotte et le Collège de la Garde côtière œuvrent ensemble à l'élaboration d'un cadre national de recrutement des équipages de navire, afin de répondre aux besoins à venir dans le domaine. Les défis présents et futurs en matière de recrutement, de rétention et de formation du personnel exigent une collaboration continue et doivent être articulés au sein d'un cadre basé sur l'évaluation, la planification et la satisfaction efficace des besoins à long terme, tout en continuant à répondre aux besoins en formation au fur et à mesure que ceux-ci se présentent.



Professionnels maritimes livrant de l'équipement à l'île Langara, près des Îles de la Reine-Charlotte

Photo : Gracieuseté de PA

La Croix de la vaillance décernée à un employé

En 2006, le premier officier Leslie Arthur Palmer s'est vu décerner la Croix de la vaillance par Son Excellence la très honorable Michaëlle Jean, gouverneure générale du Canada. Cette récompense, qui n'a été attribuée qu'à 20 personnes depuis sa création en 1972, reconnaît « des actes de courage extraordinaires dans des cas de péril extrême ».

Le premier officier Palmer a reçu la plus haute décoration civile de bravoure du Canada pour ses actions courageuses par une nuit de tempête, le 27 décembre 2004. Deux pêcheurs étaient en détresse sur les rives du chenal Grenville en Colombie-Britannique après que leur chalutier ait chaviré. Le *CGCC Point Henry* a répondu à l'appel de détresse. L'équipage a repéré un faisceau lumineux clignotant dans la tourmente hivernale et Palmer a utilisé une petite embarcation pneumatique pour atteindre la rive du chenal. Les vagues déferlantes et les rafales de vent soufflant à cent nœuds (185 km/h) l'ont contraint à accoster à un demi-kilomètre des survivants. Le premier officier Palmer a bravé le froid, les glaces et le vent pour progresser difficilement pendant une heure dans la neige où il s'enfonçait jusqu'aux hanches, jusqu'à ce qu'il atteigne enfin les deux hommes qui s'étaient blottis à l'intérieur d'un radeau de sauvetage.

Après avoir évalué la situation, Palmer est allé récupérer du matériel de survie et des équipements médicaux à bord du *CGCC Point Henry*, avant de retourner auprès des naufragés à peine conscients. Il s'est employé courageusement à garder les deux pêcheurs au chaud et en vie pendant quatre heures encore, avant que l'aide médicale parvienne enfin jusqu'à eux. Il s'agissait de l'une des 700 opérations de sauvetage auxquelles le premier officier Palmer a participé au cours de sa carrière.



NGCC *Samuel Risley*, navire multitâche à haut rayon d'action / brise-glace léger

Photo : Gracieuseté de C&A



La capitaine Lise Marchand et le timonier Claudiu Caoda

Photo : Gracieuseté de QC



NOS NAVIRES ET NOS HÉLICOPTÈRES



Afin de bien remplir son rôle, la GCC a besoin d'une flotte adaptable, capable d'assurer une variété de services de manière sûre, sécuritaire, efficace et efficiente. En 2006-2007, la Flotte exploitait 110 navires, quatre aéroglisseurs et 22 hélicoptères (voir Tableau 2). Nombre de ces actifs sont équipés pour assurer l'exécution de deux tâches simultanées ou plus (multitâche), ce qui leur permet en outre de servir plusieurs clients au cours d'une même mission de façon efficiente. D'autres ont des capacités plus spécialisées leur permettant de satisfaire aux exigences particulières de certains clients ou programmes, comme celles relatives au Programme océanographique scientifique du MPO.

La flotte actuelle est nettement moins importante qu'il y a 12 ans de cela, alors qu'elle comportait quelque 198 navires. En optant pour cette transition vers une flotte plus restreinte, avec une plus grande capacité, polyvalente et prête à l'action, la GCC a élaboré un Plan de renouvellement de la Flotte sur 25 ans, qui oriente les décisions d'investissement dans le but de veiller à ce qu'elle se dote d'une flotte puissante, moderne et souple, capable de fournir des services tant fiables que rentables aux Canadiens et aux Canadiennes, pour les nombreuses années à venir. Dans un souci de maintien à jour, le plan de Renouvellement de la Flotte est révisé et ajusté régulièrement par rapport à l'évolution des priorités et des demandes projetées.

Les objectifs du plan de Renouvellement de la Flotte sont la procuration de nouveaux navires, l'amélioration de l'entretien des navires existants à travers la gestion du cycle de vie et la gestion plus efficace de la Flotte à travers de meilleurs processus de planification et de gestion. D'importants progrès ont été réalisés au cours de l'année 2006-2007. Entre février 2005 et mars 2007, un financement de 669 \$ millions a été attribué à la Flotte pour l'achat d'un total de 16 nouveaux navires : un navire hauturier de recherche halieutique et océanographique, trois navires hauturiers de science sur les pêches et 12 patrouilleurs semi-hauturiers.

Tableau 2 : Nombre de navires et d'hélicoptères par type en 2006-2007

Types de navires et d'hélicoptères	Nombre
Brise-glace polaire	0
Brise-glace lourd	2
Brise-glace moyen	4
Navire multitâche à haut rayon d'action / brise-glace léger	7
Navire multitâche à rayon d'action moyen	5
Patrouilleur hauturier	4
Patrouilleur semi-hauturier	7
Navire hauturier de recherche halieutique et océanographique	2
Navire hauturier de recherche sur les pêches	4
Aéroglisseur	4
Baliseur spécial d'aide à la navigation	2
Bateau de sauvetage SAR	38
Navire hydrographique	5
Navires de levée et de sondage de chenals	2
Navire côtier de recherche sur la pêche	6
Navire spécialisé	22
Nombre total de navires	114
Nombre total d'hélicoptères	22

Globalement, quatre des nouveaux navires sont des ajouts à la flotte et 12 vont remplacer les navires existants approchant la fin de leur durée de vie utile prévue. Le plan de Renouvellement de la Flotte est un programme qui se déroulera sur plusieurs années, sachant que les premiers navires approuvés au cours des phases I et II seront livrés en 2010 et les derniers en 2014. La Garde côtière a par ailleurs l'intention de construire un aéroglisseur à grande vitesse dont les fonctions premières seront la recherche et le sauvetage, l'entretien des aides à la navigation, le déglacage pour la lutte contre les inondations et les opérations dans la voie maritime du St-Laurent dans la région de Québec.

Entre temps, la flotte existante doit être maintenue aussi opérationnelle et prête à intervenir que possible. Un financement annuel supplémentaire a été attribué aux opérations de remise en état des navires existants; toutefois, ces fonds supplémentaires se révéleront insuffisants avec le temps en raison des coûts de réparation plus élevés qu'initialement anticipés, sachant en particulier que plus de la moitié des grands navires de la flotte (les navires de plus de 33 m de longueur) ont plus de 25 ans. Optimiser l'utilisation des fonds pour les dépenses en capital sur ces navires va se révéler un véritable défi au cours des années à venir, et la réussite dans ce domaine constitue un élément critique pour l'optimisation de la disponibilité et de la fiabilité de cette flotte vieillissante, et ce, dans l'attente des nouvelles constructions (voir Tableau 3).



Un B212, un hélicoptère biturbine

Tableau 3 : Âge des navires de la GCC en 2006-2007

Navires	Nombre actuel	Navires de plus de 25 ans	Navires entre 15 et 25 ans	Navires de moins de 15 ans
FLOTTE DES GRANDS NAVIRES				
Navires de grande taille (plus de 88m) Durée de vie utile de 30 ans	7	5	2	0
Navires de taille moyenne (de 48 à 87m) Durée de vie utile de 30 ans	28	13	15	0
Navires de petite taille (de 33 à 47m) Durée de vie utile de 15 à 20 ans	5	4	1	0
TOTAL - Flotte des grands navires	40	22	18	0
FLOTTE DES PETITS NAVIRES				
Petits navires et aéroglisseurs (moins de 33 m) Durée de vie utile de 15 à 20 ans	36	12	16	8
Bateau de sauvetage SAR Durée de vie utile de 15 ans	38	0	2	36
TOTAL - Flotte des petits navires	74	12	18	44
TOTAL DE LA FLOTTE	114	34	36	44

4

NOS SERVICES À NOS CLIENTS



Les sous-sections qui suivent détaillent les services fournis à chaque client en termes de jours de services planifiés et réellement livrés. Il importe néanmoins de garder à l'esprit que le nombre de jours opérationnels planifiés et effectivement livrés dépend tout autant du budget que des navires disponibles.

Il doit par ailleurs être souligné que l'information contenue dans les sections qui suivent représente l'appui fourni par la Flotte à ses clients et que, par conséquent, elle ne doit pas être interprétée comme représentative de l'ensemble de la gamme de services que reçoit un client en particulier. À titre d'exemple, dans certains cas, il est plus efficace de faire appel à des entrepreneurs pour la fourniture de Services d'Aides et de voies navigables. Ces services sous-traités ne sont pas encadrés par la Flotte et ne font pas partie des éléments d'information illustrés dans les sections qui suivent.



Fournissant des services en recherche et sauvetage

Photo : Gracieuseté de QC



4.1 GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

4.1.1 Services d'Aides et de voies navigables

Les Services d'Aides et de voies navigables (SAVN) sont fournis afin d'assurer la sécurité et la viabilité des chenaux maritimes et la protection du droit public à la navigation. La Flotte appuie les SAVN à travers le placement, le levage, la vérification et l'entretien d'un vaste système d'aides à la navigation fixes et flottantes (sur mer comme à terre).

Plusieurs navires et hélicoptères polyvalents de tailles diverses entretiennent ce réseau. Certaines aides fonctionnent pendant toute l'année alors que d'autres sont saisonnières, ce qui signifie qu'elles doivent être enlevées pour la saison hivernale afin d'éviter qu'elles ne soient endommagées par la glace, puis repositionnées au début de la saison navigable. La flotte doit être en mesure, notamment :

- D'atteindre les aides à accès limité, dans des eaux peu profondes et couvertes de glace;
- De servir de plateforme pour le transport et l'entretien de bouées et des équipements qui s'y rattachent, ainsi que pour la construction d'aides à la navigation; et
- De fournir une capacité aérienne pour atteindre les aides qui ne sont pas accessibles par navire ou par la route, en particulier dans les régions éloignées de l'Arctique.

Le succès de cette activité dépend en grande partie des compétences des professionnels maritimes. Une navigation de précision est la clé, sachant que le placement des aides exige de la part des navires qu'ils manoeuvrent à proximité des hauts-fonds, des rochers et des récifs. D'où l'importance fondamentale de connaissances locales détaillées et d'une formation spécifique en la matière. Par ailleurs, le personnel navigant déploie, récupère et entretient les aides, vérifie les positions et le fonctionnement des aides flottantes, tient des registres des opérations, met à jour les données sur les positions et les caractéristiques des aides selon le besoin, et procède à des activités d'entretien sur les aides fixes et flottantes.



NGCC F.C.G. Smith, navire de levée et de sondage de chenal

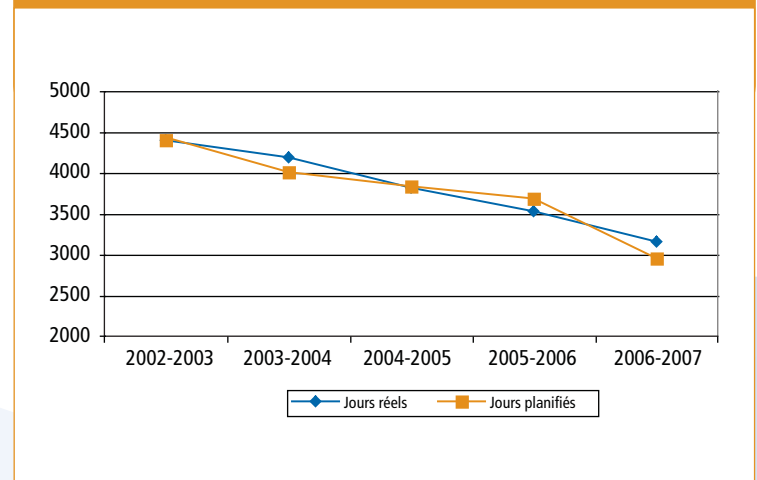
Photo : Gracieuseté de QC

Rendement de la Flotte

En 2006-2007, quelque 3 154 jours opérationnels ont été livrés, parmi lesquels 75 % sur la principale voie maritime commerciale du Canada, à savoir les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent.

Le Graphique 2 illustre la tendance des services rendus entre 2002-2003 et 2006-2007. Au cours de cette période, la Flotte a fourni un niveau de service proche des prévisions, avec une moyenne de 91 %. Par ailleurs, les jours opérationnels planifiés ont diminué de 33 %, alors que les jours de service réel chutaient de 28 %.

Graphique 2 : Service aux Aides et voies navigables, 2002-2003 à 2006-2007 (# de jours opérationnels)



La principale raison de cette tendance à la baisse dans la demande en services de la Flotte associés à cette activité est une combinaison de restrictions de budget, d'introduction de nouvelles technologies et des améliorations de l'efficacité du service (notamment le recours aux entrepreneurs), le tout s'étant traduit par une diminution du besoin en matière de services de la Flotte sur cette période.

4.1.2 Services de déglçage

La GCC prévoit des services de déglçage et d'activités annexes visant à assurer la sécurité et l'opportunité des mouvements du trafic maritime à travers et autour des eaux canadiennes recouvertes de glaces, pour le bénéfice de l'industrie et de l'économie canadiennes.

La Flotte fournit, en appui de ce service fondamental, des équipages formés pour exploiter des navires spécialisés et multitâches. Les brise-glaces doivent pouvoir être en mesure d'escorter les navires à travers des eaux recouvertes de glaces, de libérer les bateaux pris dans les glaces, d'ouvrir l'accès aux ports encombrés par les glaces, de fournir de l'information relative à l'état de la glace et de prévenir les risques d'inondation à travers le contrôle et le dégagement des embâcles glaciaires. Les brise-glaces transportent également des hélicoptères qui sont déployés à l'avant pour procéder à des vols de reconnaissance sur l'état de la glace et de localisation de zones navigables de façon à effectuer les opérations de déglçage efficacement.

Le Canada connaît deux saisons de déglçage : de décembre à avril dans le Sud, à savoir des Grands Lacs à Terre-Neuve-et-Labrador en incluant la voie maritime et le golfe du Saint-Laurent, et de juin à novembre, dans les régions Ouest et Est de l'Arctique. La côte du Pacifique n'a pas d'activités de déglçage en raison de ses températures plus clémentes. À compter du mois de juin, sept brise-glaces sont déployés depuis les régions du Sud vers l'Arctique, à l'issue de leur saison d'opérations hivernales, pour la saison estivale.

Rendement de la Flotte

Au cours de l'année 2006-2007, un total de 1 813 jours opérationnels ont été livrés par la Flotte (soit 78 % des services planifiés) en matière d'opérations de déglçage, notamment :

- Dans l'Arctique, une augmentation significative des projets scientifiques dédiés plutôt qu'opportuns, en particulier pour les AMG tels que Environnement Canada et les universités canadiennes a été notée;

L'attrait de l'Arctique sur les médias

L'intérêt des médias dans la présence du gouvernement canadien en Arctique a pris un certain essor ces derniers temps, compte tenu des préoccupations liées au changement climatique et aux discussions autour de la souveraineté dans cette région.

Le *NGCC Louis S. St-Laurent* a aidé la Garde côtière à démontrer l'étendue de ses activités en Arctique à l'occasion de la toute première retransmission satellite en direct jamais réalisée depuis un navire. Le journal *The National* de la CBC a été tourné en direct du 1^{er} au 4 août 2006, alors que le *NGCC Louis S. St-Laurent* naviguait à travers le passage du Nord-Ouest.

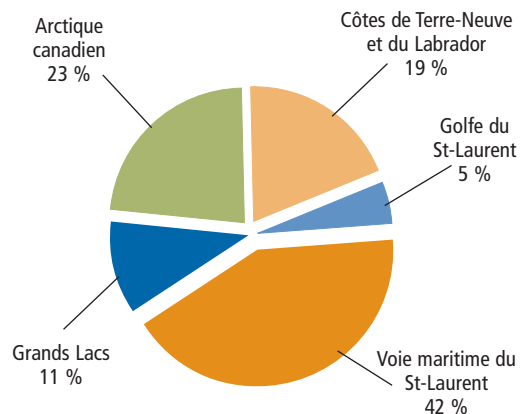
En tant que brise-glace le plus puissant du Canada et son navire de recherches dans l'Arctique le plus polyvalent, le *NGCC Louis S. St-Laurent* était le choix qui s'imposait pour cette mission. Tout au long des émissions de la CBC, le bateau a démontré son efficacité en tant qu'instrument de la présence fédérale dans l'Arctique canadien, tout en continuant de remplir l'intégralité de ses missions de routine en mer.

- Dans le Sud, des conditions moins rigoureuses en regard à l'état de la glace ont laissé plus de temps qu'à l'habitude pour les opérations d'entretien sur les grands brise-glaces : la préparation du NGCC *Louis S. St-Laurent* pour l'Année polaire internationale, par exemple; et
- Certains brise-glaces sont intervenus dans des opérations de recherche et de sauvetage et sur des interventions environnementales.

Les deux premières raisons expliquent en partie la diminution d'environ 7 %, tant des services planifiés que réellement livrés, au cours des trois dernières années financières.

Le Graphique 3 illustre le temps consacré aux services de déglacement par zone, avec 42 % des services livrés sur la voie maritime du Saint-Laurent et 23 % dans l'Arctique canadien.

Graphique 3 : Service de déglacement par zone, 2006-2007
(% de jours opérationnels)



NGCC Des Groseilliers, brise-glace moyen

Photo : Gracieuseté de QC

4.1.3 Services de recherche et de sauvetage

Le programme canadien de recherche et de sauvetage est un effort collaboratif consenti par les autorités fédérales, provinciales, territoriales et municipales. Le service de SAR de la GCC, assuré en conjonction avec l'organisme partenaire, la Garde côtière canadienne auxiliaire, dirige et maintient l'état de préparation sur un périmètre d'à peu près 5,3 millions de kilomètres carrés, commençant à 800 milles des côtes dans le Pacifique, à 1 000 milles nautiques dans l'océan Atlantique et s'étendant de la frontière canado-américaine au sud, jusqu'au pôle Nord.

Le service SAR primaire est assuré par des navires et des professionnels maritimes spécifiquement formés à cette fin, positionnés à divers endroits à travers le Canada. Ces navires sont spécialement conçus et construits pour répondre aux demandes exigeantes inhérentes à la contribution de ressources maritimes et d'interventions SAR dans les eaux canadiennes. En outre, tout l'ensemble de la flotte est opérée de façon multitâche de manière à pouvoir assumer une réponse SAR en plus de ses autres fonctions.

Les principales fonctions SAR assurées par le personnel naviguant de la Flotte sont les suivantes :

- Effectuer la recherche visuelle et électronique des navires et des survivants, jour et nuit, par les airs ou en mer, quelles que soient les conditions climatiques;
- Servir de plateforme pour le personnel de sauvetage et les navires sur le site d'un incident et permettre le déroulement d'opérations de recherche;
- Gérer des opérations de recherche complexes et agir à titre de coordonnateurs sur les lieux;
- Procéder au sauvetage des survivants sur d'autres embarcations, en mer ou à partir de la terre;
- Transférer les blessés à terre, à bord des hélicoptères ou des navires;
- Fournir un abri, des commodités et des premiers soins avancés aux survivants;
- Prévoir un équipement radio pour les opérations d'urgence et faciliter aux navires la communication avec les stations à terre, les autres navires et embarcations de sauvetage;

- Assurer une capacité de lutte contre les incendies à bord des navires et dans les installations côtières; et
- Assurer des services de remorquage ou autres aux navires en détresse, lorsque les vies sont menacées.

L'intervention immédiate qui sauve des vies

Peu après minuit, le 22 mars 2006, le traversier de la C.-B., *Queen of the North* s'est échoué alors qu'il faisait route de Prince Rupert vers Port Hardy. Le capitaine a donné l'ordre d'abandonner le navire et a émis un avis de détresse. Les SCTM de la GCC ont relayé l'appel Mayday et ont signalé la situation au CCCOS de Victoria. Plusieurs ressources ont été requises pour prêter assistance dans le cadre de l'opération SAR et le *NGCC Sir Wilfrid Laurier*, le *CGCC Point Henry*, le *NGCC Ricker*, le *CGCC Kitimat II* et le *NGCC Vector*, ont été immédiatement dépêchés sur place.

Lorsqu'il a reçu l'appel de détresse, le *NGCC Sir Wilfrid Laurier* n'était qu'à 18 milles du traversier en perdition. Ce qui aurait pu se solder par une terrible tragédie a été en majeure partie évité, avec le sauvetage de 99 passagers sur 101, secourus par les résidents, la Garde côtière canadienne auxiliaire et la GCC.

Après l'incident, le *NGCC Sir Wilfrid Laurier* a poursuivi sa route vers Victoria où d'autres exercices l'attendaient. Alors qu'il poursuivait sa course vers le Sud, le navire est intervenu dans le cadre d'un autre appel SAR et a sauvé les 10 occupants d'une embarcation qui s'était retournée. De retour au port, les officiers rencontraient les enquêteurs et la presse pour faire le point sur cet effort massif de sauvetage du *Queen of the North*.

Le ministre de Pêches et Océans Canada a personnellement appelé le capitaine Mark Taylor pour le remercier, lui et l'équipage du *NGCC Sir Wilfrid Laurier*, ainsi que tout le personnel de la GCC impliqué, pour cet effort collectif.

Rendement de la Flotte

Au cours de l'année 2006-2007, quelque 105 % des jours opérationnels ont été livrés à SAR par rapport aux jours planifiés. Le Tableau 4 démontre que 92 % du temps SAR concerne la disponibilité des navires dans chaque zone SAR et leur état de préparation à l'intervention dans une limite de temps prédéterminée (30 minutes pour les navires SAR primaires). Cette préparation à l'intervention des navires est habituellement en multitâche avec un autre client. Les autres activités spécifiques SAR méritant une attention ont trait à 616 jours de patrouille, 417 jours d'interventions sur des incidents et 168 jours consacrés à la formation et aux exercices.

Au cours des cinq dernières années, les services planifiés ont diminué de 32 % (en grande partie grâce à notre capacité à assurer la polyvalence des opérations SAR), alors que les services réels augmentaient de 7 %. La région Pacifique est la plus active en matière d'interventions SAR, avec une proportion de 34 % du total. Cela s'explique par le fait que cette région est navigable à longueur d'année et couvre une zone géographique plus étendue.

Tableau 4 : Jours livrés et pourcentage de service par activité de SAR, 2006-2007

Activités de SAR	#	%
Disponible et prêt à intervenir	14 851	92
Patrouille	616	4
Interventions lors d'incidents	417	3
Formation et exercices	168	1
Total	16 052	100



CGCC Westport, un bateau de sauvetage SAR, avec un hélicoptère Cormorant du MDN

Photo : Gracieuseté de MA

4.1.4 Services de Sûreté maritime

La Flotte appuie les priorités du gouvernement du Canada en matière de Sûreté maritime en mettant à la disposition des organismes nationaux d'application de la loi et des politiques de sûreté, ses plateformes et son expertise maritime. La GCC a par exemple élaboré avec la GRC un programme conjoint d'Équipes des enquêtes sur la Sûreté maritime (EESM), composées de patrouilles armées en mer, dans la région des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent, où la GCC gère, maintient et exploite les navires et la GRC fournit le personnel et l'expertise en matière d'application de la loi à bord.

Quatre patrouilleurs semi-hauturiers sont en cours de construction pour les besoins spécifiques du programme EESM sur les Grand Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent, le premier d'entre eux devant entrer en service en 2010. D'ici à ce que la GCC reçoive les quatre patrouilleurs, elle a dédié quatre navires à ce programme; en hiver, l'équipe assure ses fonctions sur des brise-glaces, quel que soit l'endroit et le moment requis.



NGCC Louis M. Lauzier, patrouilleur semi-hauturier

Photo : Gracieuseté de QC

Le personnel navigant assure une variété de fonctions visant à appuyer les services de Sûreté maritime. Ces fonctions concernent :

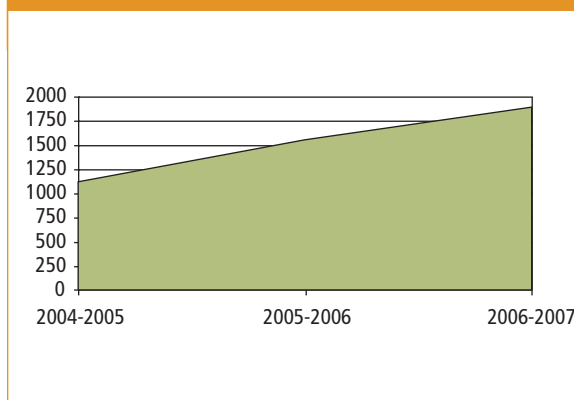
- L'observation, l'établissement de rapports et l'enregistrement d'événements de Sûreté maritime et autres activités de crime organisé;
- Les opérations de surveillance et de patrouille sur de vastes zones océaniques, incluant les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent, les eaux littorales et internationales et la dissuasion des menaces et autres activités illicites;
- L'organisation de patrouilles dans les zones interdites et limitrophes, ainsi que d'inspections en mer pour les organismes partenaires, afin de veiller au respect de tous les règlements;
- Les fonctions de plateforme de commandement et de noeud de communications sécurisées pour les officiers chargés de l'application du droit maritime;

- L'exécution d'interventions de routine sur des bateaux à partir de canots pneumatiques à coque rigide embarqués à bord; et
- L'assurance d'une capacité prête à intervenir sur les incidents relatifs à la Sûreté maritime.

Rendement de la Flotte

En 2006-2007, quelque 1 886 jours opérationnels ont été livrés, représentant 92 % du nombre de jours planifiés. Pour les années financières 2003-2004 à 2006-2007, un financement supplémentaire visant à appuyer ce rôle a été alloué à la Flotte à titre de mesure provisoire. Des suites de ce financement supplémentaire, les services de Sûreté actuellement fournis ont augmenté de 41 % en réponse à la demande de nos clients (voir Graphique 4).

Graphique 4 : Service à la Sûreté maritime, 2004-2005 à 2006-2007 (# de jours opérationnels)



4.1.5 Services d'intervention environnementale

Parmi les organismes fédéraux, la Garde côtière canadienne est le premier à intervenir en cas de déversement d'hydrocarbures par des navires; son rôle consiste à limiter la pollution marine et les déversements d'hydrocarbures et à faire preuve de diligence raisonnable en matière de prévention de la pollution vis-à-vis la communauté maritime canadienne et mondiale.

Au Canada, au sud de la latitude 60°N, le secteur privé est responsable des interventions environnementales, alors que la GCC se charge des fonctions fédérales de contrôle, de surveillance et d'inspection. Si la GCC détermine que l'intervention du secteur privé n'est pas adéquate, elle assume alors les rôles de contrôle, de coordination des interventions et, si nécessaire, se charge elle-même des opérations de confinement et de récupération. Au-dessus de la latitude 60°N, la GCC est le principal intervenant.

Rendement de la Flotte

En 2006-2007, 155 % des services planifiés de la Flotte ont été livrés. En dépit de ce pourcentage vraisemblablement élevé, ce chiffre ne représente que 68 jours opérationnels sur 44 actuellement planifiés. Vingt-deux jours ont été consacrés à des interventions environnementales et 18 à la formation et aux exercices. La demande pour ce type de service augmente régulièrement depuis 2002-2003.

Intervention sur un déversement d'hydrocarbures

Suite à une alerte de déversement, un équipage utilise des équipements anti-pollution spécialisés dans le cadre d'une intervention. Une grue abaisse un barrage flottant, tel qu'illustré sur cette photographie du *NGCC Sir Wilfrid Laurier*. Fait de caoutchouc de grosse épaisseur, le barrage est conçu pour flotter sur un côté, alors qu'un filet d'armature, fait d'un lourd maillage lesté de poids, maintient le barrage en position sur son autre côté.

Le navire est par ailleurs équipé d'une petite nacelle flottante sur un bras articulé, situé à tribord. Ce dispositif maintient une extrémité du barrage de confinement à bonne distance du navire, afin que ce dernier puisse se déplacer lentement à travers une nappe d'hydrocarbures et la cerner avec le barrage de confinement. Une fois la nappe cernée et la propagation évitée, le nettoyage peut commencer. Des « écrémeuses de nappe de pétrole » montées sur des barges s'activent à l'intérieur du barrage pour écrémer le pétrole et le transférer dans des barils à bord des embarcations.



NGCC Sir Wilfrid Laurier, navire multitâche à haut rayon d'action / brise-glace léger

Photo : Gracieuseté de PA

4.1.6 Services de communications et de trafic maritimes

Les Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) assure les communications concernant les situations de détresse et de sécurité en mer, effectue le contrôle des navires, réglemente le trafic maritime et fournit des systèmes d'information et une correspondance publique 24 heures sur 24. Ce service est assuré à travers un réseau de 22 centres et tours de communications à travers le Canada.

La Flotte a généralement un rôle limité au sein du SCTM, comme l'illustre le nombre de jours opérationnels ci-après, du fait que la majeure partie de leurs sites peuvent être atteints par voie terrestre pour les opérations régulières d'entretien et d'inspection. Le personnel navigant apporte son soutien aux SCTM sous forme de transfert des matériaux et du carburant du navire aux stations de retransmission.

Quatorze des stations de Colombie-Britannique (les îles de la Reine-Charlotte et les zones du centre de la côte) sont des exceptions du fait qu'elles sont situées en montagne et dès lors, seulement accessibles par hélicoptère. Par conséquent, le *Sir Wilfrid Laurier* et un hélicoptère Bell 212-1 sont fréquemment utilisés. La Flotte appuie par ailleurs des opérations d'activation et de désactivation à distance des stations de communications dans l'Arctique.

Rendement de la Flotte

En 2006-2007, quelque 37 jours opérationnels ont été livrés, représentant 105 % du nombre de journées planifiées. Au cours des cinq années s'étalant de 2002-2003 à 2006-2007, les jours opérationnels réels ont eu tendance à dépasser les jours planifiés.



Un Bell 212-1 contribue au soutien des sites éloignés de STCM

Photo : Graciuseté de PA

4.2 MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS

4.2.1 Sciences

La Flotte soutient le programme scientifique de Pêches et Océans Canada, à travers la fourniture d'équipages qualifiés à bord de navires tant spécialisés que polyvalents, tels que des chalutiers de recherche, des bateaux de pêche, des navires servant aux levés hydrographiques, des navires océanographiques et des brise-glaces.

Les équipages assistent les scientifiques et les techniciens dans une variété de domaines spécialisés, tels que les suivants :

- La pêche d'espèces commerciales de poissons diverses et variées;
- Effectuer des relevés acoustiques, hydrographiques, géophysiques, des estimations des stocks d'espèces marines, ainsi que sur les habitats et organismes benthiques;
- Effectuer l'énumération, l'identification, le suivi et la bioévaluation des mammifères marins et oiseaux de mer;
- Collecter des échantillons de plancton, de larves et de phytoplancton;
- Collecter des échantillons d'eau à des fins d'études de chimie de la mer;
- Prélever des échantillons de sédiments benthiques et des carottages;
- Colliger les données vérifiant les modèles empiriques de la structure et de la circulation de la masse d'eau, de propagation et de prédiction des courants et des ondes de marée; et
- Effectuer l'étude de photos prises à distance des habitats et organismes benthiques.

Rendement de la Flotte

De 2002-2003 à 2006-2007, les services planifiés ont diminué de 17 %, avec une baisse des services réels livrés de 7 % seulement. Au cours de cette période, la Flotte a livré plus de 18 000 jours opérationnels de soutien aux opérations scientifiques en mer.

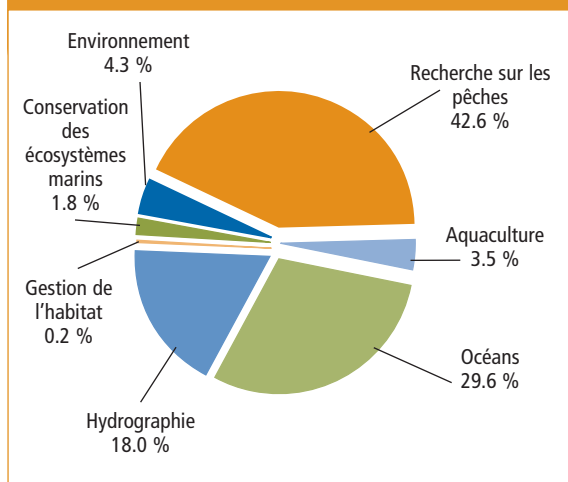
Au cours de l'année 2006-2007, la majeure partie des activités de recherche scientifique s'articulait autour des pêches (42 %) et des océans (30 %), suivis de l'hydrographie (18 %), comme illustré dans le Graphique 5.

Découvertes en baie de Fundy

En juillet 2006, le *NGCC Hudson* transportait à son bord une équipe de spécialistes scientifiques qui devait bientôt faire une découverte révélant une vie nouvelle dans les fonds les plus reculés du golfe du Maine. Une langue de mer d'environ 400 kilomètres s'étendant d'Halifax jusqu'à 200 kilomètres au large de l'île du Cap de Sable a fait l'objet de cette étude.

L'objectif était d'aider les scientifiques à mieux comprendre la nature des organismes occupant les divers milieux marins, en particulier dans les profondeurs. Suite aux travaux réalisés par le *NGCC Hudson*, les scientifiques ont découvert une faune des fonds marins qui n'avait jamais été observée jusque là. Et plus incroyable encore a été la découverte de nouvelles espèces potentielles qui n'ont pas encore été identifiées.

Graphique 5 : Service par programme scientifique, 2006-2007 (% de jours opérationnels)





Une plate-forme actionnée à distance, ROPOS, est utilisée pour explorer le fond de l'océan jusqu'à 2 500 m de profondeur

Photo : Gracieuseté de MA

Au total, 96 % des services planifiés en 2006-2007 ont été livrés, comparés à 76 % en 2004-2005 et 2005-2006, années pendant lesquelles la flotte a souffert de nombreux bris d'équipements. Étant donné que les évaluations de stock ne peuvent être effectuées qu'à partir de chalutiers spécifiquement affectés à cette activité, et que trois d'entre eux sont sur le point d'être remplacés², le temps perdu ne peut pas être compensé par d'autres navires de la GCC.

Sur les 90 recensements des ressources réalisés au cours de la période 2001-2006 dans la zone Atlantique, seuls deux n'ont pas été effectués; le recensement de 2006 de la zone 3Ps³ n'a pas eu lieu en raison de problèmes d'eau potable sur les

NGCC *Teleost* et *Wilfred Templeman*, et le recensement de 2003 concernant les espèces multiples du golfe n'a pas été effectué en raison d'un incendie à bord du NGCC *Alfred Needler*. En réalité, au cours de la même période 33 des 90 recensements des ressources ont été affectés par des pannes mécaniques, la plupart résultant d'équipements réduits et d'une incertitude accrue en matière d'évaluation des stocks.

Dans un effort visant à stabiliser la situation, la GCC a démarré un processus d'approvisionnement concernant trois chalutiers, et à titre de mécanisme de transition en attendant l'arrivée des nouveaux chalutiers :

- A commencé un radoub de prolongement de la durée de vie de l'un;
- A reporté la mise hors service d'un autre; et
- A augmenté ses dépenses de radoub et d'entretien, ainsi que les périodes planifiées d'entretien sur tous les chalutiers.

À l'évidence, compte tenu du fait que ces navires uniques ont dépassé leur espérance de vie, un remplacement est la seule solution viable, comme illustré en Section 3.

4.2.2. Gestion des pêches et de l'aquaculture

La Flotte assure un soutien substantiel au programme de Gestion des pêches et de l'aquaculture du MPO, notamment en matière d'exécution d'activités de surveillance dans les eaux canadiennes pour le programme de Conservation et de protection des pêches. Elle assure par ailleurs une présence renforcée en mer dans les zones réglementées de l'Organisation des pêches de l'Atlantique nord-ouest (OPANO), dans un effort de mettre fin à la pêche illégale par les flottes étrangères dans les eaux internationales, sur les 282 500 kilomètres carrés que couvrent les Grands Bancs de Terre-Neuve.

² Les chalutiers, des navires de taille moyenne, ont plus de 25 ans (voir le Tableau 3 portant sur l'âge des navires de la Flotte).

³ Le recensement sur la zone 3Ps consiste en l'évaluation du stock de poissons (par exemple, la morue ou les espèces fondatrices), dans la sous-division de l'Organisation des pêches de l'Atlantique nord-ouest, au Sud de Terre-Neuve-et-Labrador.

Des patrouilleurs de pêche spécialisés (notamment des navires armés) sont utilisés près des côtes et dans les zones hauturières du Canada. Des navires polyvalents avec soutien par hélicoptère sont fournis selon les besoins. Les professionnels maritimes de la GCC appuient les agents des pêches dans la prestation de leurs fonctions, notamment :

- Mener des opérations de surveillance et de patrouille sur de vastes zones littorales et l'assurance d'une présence fédérale dans nos eaux territoriales, visant ainsi à dissuader les menaces et autres activités illicites;
- Contribuer au respect du droit canadien dans la juridiction du pays;
- Soutenir l'interdiction de certaines activités de pêche;
- Organiser des patrouilles dans les zones interdites et limitrophes, ainsi que des inspections en mer;
- Assumer les fonctions de plateforme de commandement et de noeud de communications sécurisées pour les mécanismes de conservation et de protection des eaux canadiennes;
- Procéder à une surveillance générale et couverte, ainsi qu'au contrôle des diverses pêches;
- Récupérer, saisir, stocker et transporter le matériel de pêche illicite; et
- Vérifier les permis, les journaux de bord, les prises et le matériel de pêche. Ces activités peuvent concerner des inspections sur des équipements de type fixe ou mobile et la communication d'activités de braconnage et d'autres modes de pêche illégale.



NGCC Leonard J. Cowley faisant face à une tempête avec des vents de 70 nœuds et des vagues de 47 pieds

Photo : Gracieuseté de T.-N.-L.

Le NGCC Arrow Post déjoue les plans des braconniers

Le matin du 17 février 2006, le *NGCC Arrow Post* effectuait une patrouille dans le cadre de la *Loi sur les espèces en péril*, au Sud des îles de la Reine-Charlotte. L'équipage a procédé à une inspection à bord d'un navire suspecté de braconnage d'orveau nordique.

Les officiers de la Garde côtière ont signalé leurs suspicions aux représentants du MPO. Trois jours plus tard, l'orveau nordique était transféré du navire suspect dans une camionnette au Port Edward, C.-B. Le bateau a été intercepté et les suspects arrêtés.

Avec la prise de quelque 11 000 orveaux nordiques menacés d'extinction, cette arrestation pour braconnage est la plus importante jamais réalisée au Canada en ce qui concerne ces mollusques marins primitifs, et les sanctions imposées aux trois suspects sont les plus sévères de l'histoire du Canada pour ce qui a trait au braconnage des orveaux nordiques.

Rendement de la Flotte

En 2006-2007, 3 957 jours opérationnels ont été livrés. La tendance s'est maintenue depuis 2002-2003, avec une moyenne de 85% des services planifiés effectivement livrés. Cette faiblesse du rendement s'explique en partie par 600 jours supplémentaires consacrés à l'entretien et au radoub. Deux patrouilleurs hauturiers et trois patrouilleurs semi-hauturiers, dédiés à la Gestion des pêches et de l'aquaculture, ont plus de 25 ans et ont été identifiés comme des priorités de remplacement (voir Section 3).

Le Tableau 5 présente les diverses patrouilles entreprises en 2006-2007, essentiellement dans les eaux canadiennes et dans les zones réglementées de l'OPANO. La catégorie administrative comprend le temps consacré à la préparation des dossiers de la cour, tels que la compilation de données, la préparation des rapports d'exécution des patrouilles, les communications écrites avec un avocat de la Couronne, ainsi la préparation et les comparutions en cour. La demande pour le soutien de la flotte s'intensifie notamment au niveau des patrouilles de soutien à l'OPANO, avec une augmentation équivalente à une année complète au cours des quatre dernières années.

Tableau 5 : Services à la GPA par type de patrouille , 2006-2007 (% de jours opérationnels)

Eaux canadiennes	57.8
OPANO	34.1
Autre patrouille	5.4
Administration (incluant les comparutions en cour)	1.8
Eaux internationales ⁴	0.8
Pêches autochtones	0.1



NGCC Cygnus, un patrouilleur hauturier, avec un navire de l'union européenne, le *Jean Charcot*, lors d'une patrouille effectuée dans le cadre de l'OPANO

Photo : Gracieuseté de T.-N.-L.

⁴ Au large des côtes des Maritimes et du Pacifique

4.3 AUTRES MINISTERES ET ORGANISMES DU GOUVERNEMENT

La Flotte fournit des prestations de services maritimes (navires, hélicoptères, expertise, personnel et infrastructures) au nom ou au bénéfice d'autres ministères et organismes du gouvernement fédéral, dans le cadre de leurs priorités maritimes respectives. Sont concernés notamment, l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada (CRSNG), Environnement Canada (EC), Ressources naturelles Canada (RNCAN), le ministère de la Défense nationale (MDN), la Gendarmerie royale du Canada (GRC), le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (MAECI), Transport Canada (TC) et autres.

Les besoins des clients déterminent le type de navire requis. EC, le CRSNG et RNCAN, par exemple, ont besoin de navires scientifiques pour le soutien de leurs activités, alors que la GRC utilise divers types de navires, dont les brise-glaces et les aéroglisseurs. La Flotte est donc chargée des opérations en mer dans le cadre de son soutien aux AMG.



NGCC Des Groseilliers, au cours d'une mission annuelle de ravitaillement de la station météorologique Eureka d'Environnement Canada, située sur la côte ouest de l'île Ellesmere, à quelque 600 miles au sud du pôle Nord



NGCC Teleost, un navire côtier de recherche sur la pêche
Photo : Gracieuseté de T.-N.-L.

Rendement de la Flotte

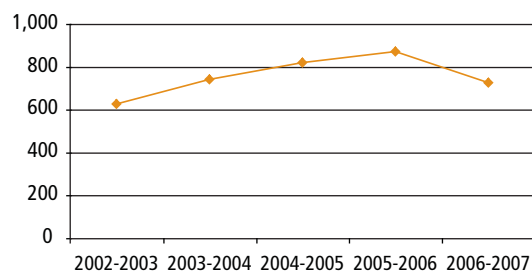
Au cours de l'année 2006-2007, 724 jours opérationnels ont été livrés, soit 10 % de plus qu'initialement planifié, principalement en raison des besoins urgents non prévus, à la demande des clients.

Le Graphique 6 montre que le service s'est accru chaque année de 2002-2003 à 2006-2007 par une moyenne de 10 %, avec une chute brutale en 2006-2007. Celle-ci s'explique essentiellement par une demande moins forte, en particulier de la part du Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada qui, sur quatre années, a réduit ses demandes de jours opérationnels de 140 à 80. Les services livrés à Environnement Canada, notre second plus important utilisateur, sont demeurés stables à une moyenne de 56 jours.

D'autres services sont livrés à l'Agence des services frontaliers du Canada, à la GRC, au MDN, à TC, aux gouvernements provinciaux et

territoriaux et à la voie maritime du Saint-Laurent. Au total, ce groupe s'est vu contribuer une moyenne de 206 jours opérationnels au cours des cinq dernières années financières.

Graphique 6 : Service aux autres ministères et organismes du gouvernement, 2002-2003 à 2006-2007 (# de jours opérationnels)



Une embarcation rapide de sauvetage

Opération Lancaster

L'Opération Lancaster est une opération de souveraineté canadienne qui s'est déroulée dans l'est de l'Arctique canadien entre les 12 et 25 août 2006. Elle était dirigée par le Commandement Canada du MDN et exécutée par la Force opérationnelle interarmée, avec la participation d'autres commandements de la Défense nationale et d'autres ministères du gouvernement. Les opérations terre et mer combinées comprenaient une patrouille intégrée de surveillance des pêches dans le détroit Davis qui s'est conclue à Iqaluit et était menée par la Marine canadienne et Pêches et Océans Canada. Le *NGCC Henry Larsen* a joué un rôle fondamental dans cette opération, servant de navire hôte pour le premier ministre, le Chef d'état-major de la Défense et le Commissaire de la Garde côtière canadienne.



NGCC Henry Larsen avec le *NCSM Montréal*, un navire de la Marine canadienne

Photo : Gracieuseté de C&A



ÉVALUATION DU RENDEMENT



Qu'il s'agisse de prêter assistance à la Garde côtière canadienne, à Pêches et Océans Canada ou aux autres ministères et organismes du gouvernement, ou de protéger les intérêts canadiens au sens plus large, l'objectif de la Flotte est d'assurer des services sûrs, sécuritaires, efficaces et efficaces.

Alors que la Section 4 examinait les services par client, la Section 5 aborde le rendement global de la Flotte, avec les mesures entérinées par le Conseil exécutif de la Flotte (le Conseil de gestion et de gouvernance de la Flotte, composé des directeurs de l'Administration centrale, des directeurs régionaux des services opérationnels et dirigé par le directeur général de la Flotte).

Alors que de nouveaux facteurs d'évaluation sont de plus en plus nécessaires, les mesures du rendement vont elles aussi évoluer afin de faire en sorte que la Flotte dispose d'une information opportune et précise pour la prise de décisions et de communication de nos activités aux Canadiens et aux Canadiennes.

5.1 PRESTATION SÛRE ET SÉCURITAIRE

La Flotte est exploitée dans un environnement maritime comportant des risques significatifs pour son personnel, ses navires, ses aéroglisseurs, ses hélicoptères et autres navires opérant dans certaines des régions les plus isolées du monde, dans des conditions environnementales extrêmes.

La sûreté et la sécurité de notre personnel navigant, de nos employés surnuméraires, de notre personnel de soutien, nos scientifiques et passagers, sont impératives. La Flotte gère ces risques à travers son Système de gestion de la sûreté et de la sécurité. Vingt-cinq employés à plein temps travaillent au quotidien avec le personnel navigant et la direction de la Flotte à terre, à la promotion et à l'opérationnalisation d'une culture de la sûreté et de la sécurité.

Devenir un chef de file de l'industrie maritime en matière de sûreté et de sécurité

La GCC s'est hissée au rang de chef de file de l'industrie maritime grâce à l'élaboration et à la mise en oeuvre de son Système de gestion de la sûreté et de la sécurité, qui est conforme au *Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution*. Créé en 1998, le système a été élargi afin d'inclure les petits navires, ainsi qu'une fonction de vérification externe indépendante.

En 2006, il a été modifié afin d'inclure tous les navires de plus de 15 tonneaux de jauge brute, soit l'ensemble des 114 principaux navires de la Flotte. Une exigence de sécurité supplémentaire a également été ajoutée en vertu du *Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires*, selon laquelle tous les navires de plus de 100 tonneaux de jauge brute doivent désormais élaborer des plans de sécurité et se conformer aux exigences internationales en matière de sécurité.



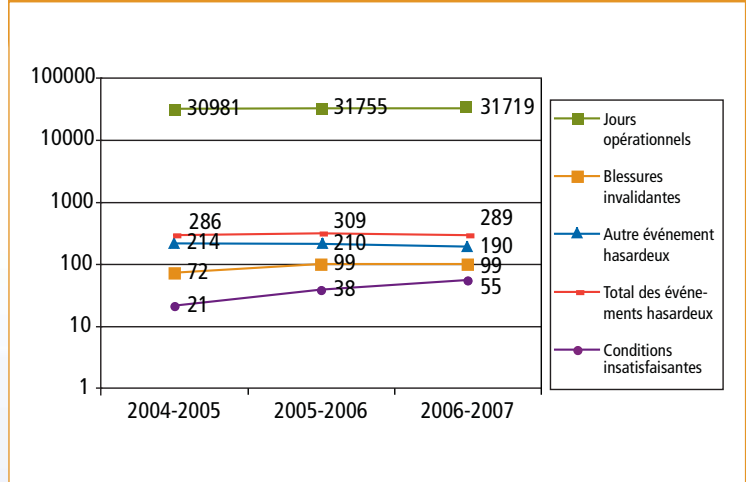
Lorsque le programme a démarré, la déclaration des dangers et des incidents était la principale priorité, avec les incidents déclarés en augmentation régulière. Une fois cette fonction maîtrisée, l'attention de la Flotte s'est portée vers les mesures d'atténuation et de prévention. Depuis sa création, nombreux programmes et initiatives variées ont été mis en place, visant à améliorer la sûreté et la sécurité générales.

Avec la généralisation de son adoption par le personnel naviguant, la sophistication du système s'est accrue, tout comme notre capacité analytique, ce qui nous a permis de nous intéresser de plus près à l'analyse des comportements d'un point de vue méthodologique.

Alors que le nombre total d'événements hasardeux (Total ÉH) a lentement diminué, la direction de la Flotte a encouragé la déclaration des incidents évitables par tout le personnel naviguant, les désignant en tant que « conditions insatisfaisantes », comme illustré dans le Graphique 7. Il est à espérer que cette initiative permettra de réduire encore davantage les situations dangereuses et de limiter les risques en mer. Les événements hasardeux concernent les accidents invalidants, les échouages, les échecs de propulsion et la pollution (Autres ÉH).

Dans les années à venir, le SGSS sera utilisé comme pierre d'assise dans le développement de nos professionnels maritimes, en portant notre attention sur les capacités unitaires et individuelles (par exemple, les profils de compétences) afin de se rallier avec la gestion des ressources humaines.

Graphique 7 : Tendence des incidents déclarés pour 365 jours, 2004-2005 à 2006-2007 (# de jours opérationnels)



GCC Penac, un aéroglysieur

Photo : Gracieuseté de PA

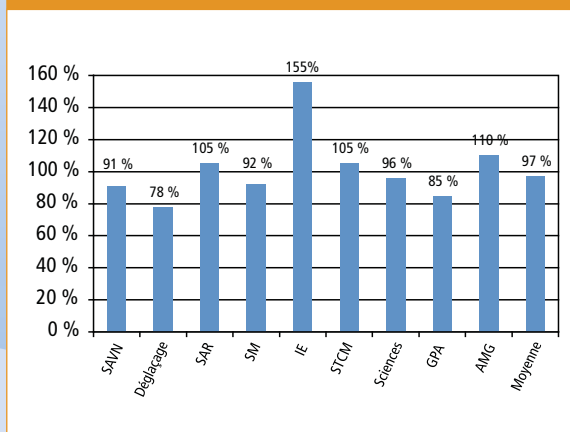
5.2 LIVRAISON EFFICACE

L'efficacité est utilisée pour évaluer la mesure dans laquelle une organisation répond aux résultats qu'on attend d'elle. La Flotte a développé différentes mesures visant à évaluer l'efficacité; deux de ces mesures sont présentées ci-après : le service livré comparé au service planifié, et les délais lors des opérations.

Le service livré comparé au service planifié fournit une appréciation de sa livraison efficace. Lorsque les valeurs dépassent 100 %, cela signifie que les demandes pour ce service étaient en réalité plus élevées pour l'année en question, de sorte que davantage de jours opérationnels ont été livrés par rapport à ceux planifiés; lorsque les valeurs sont inférieures à 100 %, moins de jours opérationnels ont été livrés par rapport à ceux qui avaient été planifiés. La zone de tolérance normale est de plus ou moins 10 %, compte tenu de la fluidité opérationnelle et environnementale.

Comme illustré dans le Graphique 8, quelque 97 % de l'ensemble des jours opérationnels planifiés ont été livrés. Nos clients tels que d'Aides et de voies navigables, SAR, Sûreté maritime, Services de communications et de trafic maritimes, Sciences et les AMG ont généralement bénéficié d'un nombre satisfaisant de jours opérationnels par rapport aux prévisions, avec des résultats pouvant varier de 91 % à 110 %.

Graphique 8 : Services livrés comparés à ceux planifiés par client de la Flotte, 2006-2007 (%)



Comme nous l'avons vu en Section 4, les Services d'intervention environnementale ont reçu 155 % des services planifiés, ce qui représente seulement 68 jours opérationnels. Par ailleurs, les Services de déglçage ont reçu moins de services en raison de la condition moins rigoureuse des glaces, de l'augmentation des activités dédiées à la science pour les AMG à bord des brise-glaces, des interventions SAR et des incidents environnementaux. Enfin, Gestion des pêches et de l'aquaculture a reçu 85 % des services planifiés en raison de périodes prolongées de radoub et d'entretien.

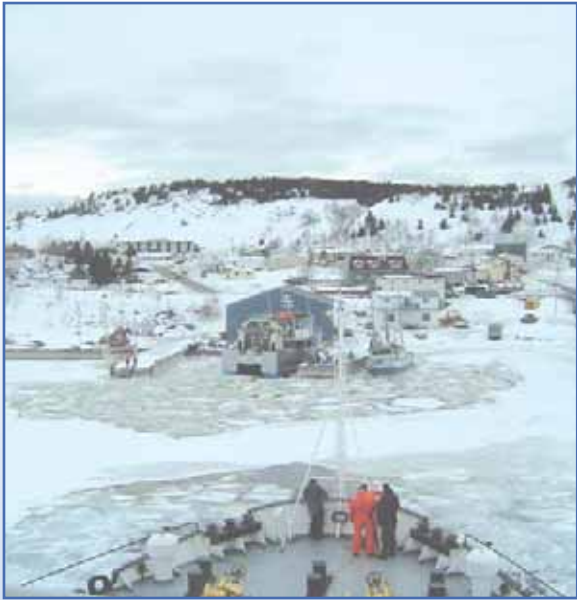
Un autre moyen permettant d'évaluer l'efficacité de la flotte consiste à mesurer les délais lors des opérations, concernant les navires disponibles mais retardés pour des raisons comme les conditions météorologiques, l'attente d'équipements ou de personnel, le bris d'équipements, des raisons administratives, etc. Le Tableau 6 indique les cinq raisons principales des délais lors des opérations, notamment les conditions météorologiques et environnementales. Sont exclus de ces chiffres les délais entraînant une non-disponibilité à long terme des navires, les délais dus à des pannes de navires ou d'hélicoptères et ceux causés par des opérations de radoub et d'entretien.

Tableau 6 : Les 5 principales raisons des délais lors des opérations, 2006-2007

1	Conditions météorologiques / marée
2	Bris/limitation d'équipement
3	Autre délai
4	Attente de matériel et d'équipement
5	Conditions de glaces

Une réduction régulière a été observée d'année en année en ce qui concerne le temps perdu : de 3,7 % de l'ensemble des services livrés en 2003-2004 à 2,5 % cette année (de 1005 à 790 jours perdus). Les trois clients les plus affectés par les délais sont Gestion des pêches et de l'aquaculture du MPO, Sciences MPO et les Services des Aides et de voies navigables.

Grâce à ces deux mesures relatives, nous pouvons conclure que la Flotte a été généralement efficace en 2006-2007, avec une comparaison au niveau des services livrés de l'ordre de 97 % par rapport aux services planifiés, et que la durée des délais représente moins de 2,5 % de toute la durée de service, à l'exception des non-disponibilités de longue durée.



Contribuant à la souveraineté du Canada par le ravitaillement des communautés éloignées

Photo : Gracieuseté de T.-N.-L.

5.3 LIVRAISON EFFICIENTE

L'efficacité est la mesure dans laquelle une organisation produit des extrants (dans ce cas précis, les jours opérationnels) en relation aux ressources utilisées (c.-à-d., les navires). Afin de mesurer l'efficacité de la flotte, des mesures de rendement ont été élaborées, avec deux d'entre elles présentées ci-après : disponibilité et multitâche des navires.

Un navire est disponible lorsqu'il est prêt à être affecté sur une mission ou à un client; il est non disponible lorsqu'il est hivernage et en mise en rade ou en entretien prolongé planifié ou non planifié. Le Tableau 7 indique l'état opérationnel des navires.

En 2006-2007, lorsqu'ils étaient disponibles, les navires étaient principalement affectés aux clients (67 %) et rarement sans affectation (1 %). Lorsque les navires n'étaient pas disponibles, ils étaient généralement en hivernage et mis en rade (20 %) dans quatre des cinq régions, excepté dans la région du Pacifique, où la navigation se prolonge sur toute l'année. La flotte a par ailleurs consacré du temps à l'entretien, tant planifié (9 %) que non planifié (2 %). Ce tableau montre la réalité d'une flotte de plus en plus vieillissante et les problèmes d'entretien, les pannes inattendues et les faiblesses en ce qui concerne de la livraison de services qui en résultent.

Tableau 7 : État opérationnel des navires, 2006-2007 (%)

Disponible				Non disponible				Sous-Total	Total
Assigné	Non assigné	Entretien planifié	Sous-Total	Hivernage / mise en rade	Entretien planifié	Entretien non planifié	Autre		
67 %	1 %	0 %	68 %	20 %	9 %	2 %	1 %	32 %	100 %

Tableau 8 : Entretien non planifié des navires, 2002-2003 à 2006-2007

	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006	2006-2007
Nombre de jours réels en entretien non planifié (bris)	427	472	675	593	533
% de service planifié	3.7 %	4.6 %	5.9 %	5.6 %	5.1 %

Les 40 navires les plus importants de la flotte sont également les plus vieux de la GCC. Ces navires contribuent une moyenne de 9 500 jours opérationnels aux clients chaque année, pour la majeure partie en mer, dans le cadre des exigences des clients et des missions. Des pannes se produisent, malheureusement, occasionnant 4 à 6 % de jours opérationnels planifiés perdus, comme l'indique le Tableau 8.

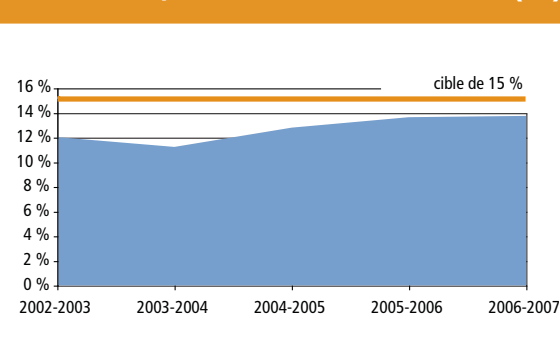
Bien qu'il soit trop tôt pour établir avec certitude que la stabilisation dans les jours opérationnels perdus est directement attribuable à des dépenses accrues pour les radoubs, les entretiens et les prolongements de la durée de vie des navires, c'est néanmoins un signe positif et de toute évidence, un investissement important et justifié.

La seconde mesure relative de l'efficacité est le multitâche, c'est-à-dire lorsqu'un navire assume simultanément deux tâches ou davantage. Les brise-glaces par exemple, peuvent être affectés au déglacage tout en assurant une couverture SAR, ou encore assumer des fonctions d'observation, de prise de notes et de signalisation, prêter assistance dans des activités de Sécurité maritime, de surveillance et d'intervention sur les incidents de pollution. Ainsi, avec un navire, dans les limites géographiques, de temps, de disponibilité et de capacité, il est fréquemment possible de mener plusieurs missions de front.



Recherche nocturne des espèces marines

Graphique 9 : Tendence du multitâche, 2002-2003 à 2006-2007 (%)





NGCC Louis S. St-Laurent, notre plus grand brise-glace lourd, près de Cambridge Bay, au Nunavut

Photo : Gracieuseté de C&A

On obtient ce résultat en comparant le temps total consacré par un navire à plusieurs tâches simultanées au temps total qu'il a été assigné. Le Graphique 9 illustre la tendance des multitâches au cours des cinq dernières années financières. En 2006-2007, avec 13,7 % des fonctions multitâches accomplies, la flotte se rapproche lentement de son objectif de 15 %. Ce changement modéré est dû en partie à une meilleure planification et à la migration vers des configurations plus polyvalentes de la flotte.

Compte tenu des résultats de ces deux mesures relatives, nous pouvons considérer notre flotte comme généralement efficace, avec un taux élevé d'assignation et un taux acceptable de multitâche, bien que les pannes demeurent problématiques. Une flotte plus sophistiquée et multitâche, avec moins de configurations de types de navires, tel que présenté en Section 3, aura comme résultat une augmentation de la capacité de multitâche, améliorant ainsi l'efficacité globale de la Flotte.



NOTRE PLANIFICATION FINANCIÈRE ET OPÉRATIONNELLE



Les expériences récentes telles que l'intervention d'urgence lors de l'ouragan Katrina et le soutien accru aux préoccupations de sûreté soulignent l'importance d'une Garde côtière capable d'honorer les attentes du public en matière de préparation opérationnelle et de planification intégrée de mesures d'urgence. Pour ce faire, la GCC a recours à une variété de méthodes de planification afin de vérifier qu'elle est prête à mener des missions – avec des navires appareillés, du carburant à bord, un équipage hautement qualifié et adaptable – et à des méthodes de planification stratégique qui veillent à ce que les pratiques opérationnelles et de gestion, ainsi que les fonds nécessaires soient en place pour exploiter, fournir et entretenir les navires et les hélicoptères dont nous avons besoin pour répondre aux défis présents et à venir.

Au cours de l'année 2006-2007, la GCC a élaboré le concept de Préparation opérationnelle de la Flotte comme fondement pour déterminer ses besoins de capacité à plus long terme. Cette réorientation permettra à la GCC d'évoluer d'une approche étroite à court terme, guidée par les exigences et le financement des clients vers une approche holistique à plus long terme, à travers laquelle l'organisme se positionne comme la solution maritime civile de « l'ensemble du gouvernement » canadien, prête à répondre tant opérationnellement que dans les temps aux divers besoins. Cette nouvelle approche fera en sorte que la flotte soit équipée et disponible lorsque nécessaire, et qu'elle assure un service sûr

et sécuritaire, efficient et efficace. Le concept de préparation et l'élaboration d'un cadre opérationnel correspondant vont permettre une plus grande transparence auprès des clients concernant les ressources financières requises pour exploiter la flotte, à savoir, les ressources nécessaires pour garantir une flotte prête à intervenir comparativement à celles seulement requises pour assurer les services aux clients en mer, afin que des accords de service et des pratiques plus efficaces puissent être établis et formalisés.

Chaque année, il est demandé aux clients de définir leurs besoins, afin que le Plan opérationnel national de la Flotte soit élaboré, lequel plan comporte l'horaire des navires et des missions spécifiques, ainsi que les coûts associés à la livraison de ces services. La base financière de la planification des besoins des clients est le modèle national d'établissement des coûts. Les ressources financières de la GCC sont fixées chaque année au début du cycle budgétaire, alors que la demande pour certains de ses services est fréquemment variable et imprévisible, entraînant de ce fait des ajustements en cours d'exercice. Lorsque des demandes non anticipées de services se présentent après l'achèvement du cycle de planification annuelle, les efforts déployés dans d'autres domaines sont modifiés en conséquence, suite à la révision des priorités et des risques.

Tableau 9 : Budget national de la Flotte, en 2006-2007 (000 \$)

	Salaires	Fonctionnement et Entretien (F&E)	Carburant	Sous-total	Dépenses en capital secondaire	Total
Flotte	141 611	26 071	39 016	206 699	0	206 699
Hélicoptères	*	14 020	**	14 020	0	14 020
Sous-total	141 611	40 092	39 016	220 719	0	220 719
Terre	17 321	7 311		24 633	438	25 071
Total	158 933	47 404	39 016	245 353	438	245 791

Le Tableau 9 résume le budget national de la Flotte pour 2006-2007. Au cours de cette année financière, la GCC a entamé sa transition vers une budgétisation par activité, en vertu du concept de Préparation opérationnelle de la Flotte, assurant ainsi une plus grande transparence, éclaircissant le volet du coût des services pour les Canadiens et les Canadiennes et améliorant la responsabilisation.

Une méthode transitoire de la GCC a été utilisée pour l'allocation du budget de l'année financière 2006-2007, utilisant les renseignements historiques relatifs aux dépenses. Au cours de l'année, un nouveau Cadre financier de la Flotte a été produit, qui guidera l'élaboration du Plan financier de la Flotte pour 2007-2008. Ce cadre financier utilise le concept d'affectation budgétaire contrôlée et ciblée pour les dépenses opérationnelles et non opérationnelles et introduit par ailleurs des items budgétaires standards et non standards. Ce plan va devenir un modèle pour une généralisation à l'ensemble de la GCC.

En conséquence de cette transformation, pour le début de l'année 2007-2008, les dirigeants et employés de la GCC observeront des liens plus clairement définis entre la manière dont les fonds sont affectés par le Parlement, la planification interne et les allocations budgétaires et les rapports de clôture d'exercice au Parlement. Il est attendu par ailleurs à ce que la budgétisation par activité facilite l'établissement du suivi et des rapports du rendement opérationnel et financier.



NGCC Leonard J. Cowley, patrouilleur hauturier

Photo : Gracieuseté de T.-N.-L.

* Les pilotes d'hélicoptère sont des employés de Transports Canada et non de la GCC.

** Le carburant est compris dans le F&E.



PERSPECTIVES D'AVENIR



Nous comprenons nos défis : répondre à une demande croissante et évolutive en matière de services; nous adapter à un environnement changeant et complexe; garantir un endroit où il fait bon travailler à notre personnel; et gérer nos actifs à forte densité de capital de manière appropriée. Nous jouissons par ailleurs d'excellentes relations avec nos clients internes comme externes, et nous nous efforçons de mieux comprendre leurs besoins particuliers tout en leur assurant le meilleur service possible.

À travers l'année 2006-2007, la Flotte a apporté des améliorations significatives à ses processus de planification et de budgétisation. Dans le contexte d'organisation nationale de services maritimes, nous entendons poursuivre nos efforts sur une série complète d'améliorations dans nos pratiques de gestion, à savoir opérationnaliser selon la véritable signification associée au fait d'être un Organisme.

Nous nous estimons sur la bonne voie pour incorporer les recommandations formulées dans le rapport de la Vérificatrice générale et dans la Révision interne des services votés. En outre, la Flotte a établi des mesures de rendement visant à évaluer régulièrement la sûreté, la sécurité, l'efficacité et l'efficience de ses opérations.

La Flotte est fière de faire partie d'une institution nationale comme la GCC, et nous avons hâte de répondre, voire de dépasser les besoins et attentes des clients pour l'année à venir. Nous avons conscience que notre rôle, en tant que fournisseur opérationnel et prêt à assurer des services maritimes civils pour le Canada, n'a jamais été aussi important, pour ne pas dire exigeant. Nous aimerions souligner une fois de plus l'importance de nos employés, tant à terre qu'en mer, qui se dévouent au service de nos clients et des Canadiens et des Canadiennes.

Si vous avez des commentaires ou des observations concernant ce premier Rapport annuel de la Flotte, vous êtes invités à contacter l'une des personnes dont les noms figurent sur la liste en Section 8. Vos suggestions pour des améliorations sont les bienvenues.



Embarcation rapide de sauvetage au crépuscule

Photo : GracieuSeté de C&A



PERSONNES RESSOURCES DE LA DIRECTION GÉNÉRALE



Représentants de l'Administration centrale

Gary B. Sidock

Directeur général
613-998-8348

Marc-André Poisson

Directeur, soutien opérationnel
613-990-9640

Miriam Van Roosmalen

Directrice par intérim, Planification de la Flotte
613-991-4844

Mario Pelletier

Directeur, Sûreté et sécurité de la Flotte
613-993-1932

Steve Peck

Directeur, Gestion du personnel naviguant
613-998-1662

Ron Miller

Directeur, Transformation de la Flotte
613-991-3478

Représentants régionaux

Stephen Decker

Directeur par intérim, Services opérationnels
COR, région de Terre-Neuve-et-Labrador
709-772-5202

Anthony Potts

Directeur par intérim, Services opérationnels
COR, région des Maritimes
902-426-6030

Claude Langis

Directeur, Services opérationnels
COR, région de Québec
418-648-7290

Brian LeBlanc

Directeur, Services opérationnels
COR, région du Centre et Arctique
800-265-0237

David Snider

Directeur, Services opérationnels
COR, région du Pacifique
250-413-2800