



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des pêches et des océans

FOPO • NUMÉRO 003 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 23 février 2016

Président

M. Scott Simms

Comité permanent des pêches et des océans

Le mardi 23 février 2016

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Scott Simms (Coast of Bays—Central—Notre Dame, Lib.)): Bon retour à tous.

Nous avons aujourd'hui nos premiers témoins du ministère, qui relèvent de l'organisme de service spécial de la Garde côtière canadienne. Je crois que c'est toujours son titre, n'est-ce pas? Messieurs, merci d'être venus.

Nous sommes le mardi 23 février et c'est notre troisième rencontre.

Je souhaite la bienvenue à nos invités. Jeffery Hutchinson, qui représente la Garde côtière canadienne, est sous-commissaire à Stratégie et construction navale. Nous avons aussi Mario Pelletier, sous-Commissaire aux opérations.

Selon la façon de procéder, la première question sera posée par les libéraux, après l'exposé liminaire. Ce sera ensuite au tour des conservateurs et à celui de M. Donnelly, qui représente les néodémocrates. La quatrième question de la première ronde reviendra aux libéraux.

Mais auparavant, je donne la parole à M. Hutchinson. Vous êtes le premier à intervenir, n'est-ce pas? Vous avez chacun 10 minutes.

M. Jeffery Hutchinson (sous-commissaire, Stratégie et construction navale, ministère des Pêches et des Océans): Non. En fait, monsieur le président, je propose de faire tout l'exposé sur la Garde côtière canadienne. Cela devrait me prendre entre 10 et 12 minutes.

Le président: Merci beaucoup, vous avez la parole.

M. Jeffery Hutchinson: Mesdames et messieurs, bonjour.

Je remercie le Comité de nous accueillir. C'est un honneur d'être ici, et nous souhaitons pouvoir vous informer de manière utile.

Je vois qu'on distribue le dossier d'information dont nous sommes munis. Gardez-le sous vos yeux. Je propose de le feuilleter assez rapidement. Je n'ai pas l'intention de m'attarder au texte des diapos; c'est vraiment de l'information de base à votre intention. J'essaierai de vous donner un survol rapide de la Garde côtière canadienne pendant que défileront devant vous les graphiques et l'information.

Passons à la diapo 2, si vous voulez bien. Le mandat de la Garde côtière canadienne est d'assurer la sécurité des marins et de protéger l'environnement marin. La Garde côtière est fière de ses réalisations quotidiennes. Ses agents sont indispensables à la sécurité de la navigation de plus de 5 600 gros cargos et de plus de 7 millions de navires de pêche et de plaisance chaque année. Les eaux canadiennes offrent des conditions météorologiques et nautiques parmi les plus difficiles du monde. Nos bateaux sillonnent les trois océans qui baignent le Canada, le long du littoral le plus long du monde, puisqu'il totalise plus de 275 000 kilomètres. Vous le saviez

probablement. Cela s'ajoute aux services essentiels que nous fournissons dans le Saint-Laurent et les Grands Lacs. La superficie marine qui nous est confiée est approximativement de la taille de l'Union européenne.

La Garde côtière emploie environ 4 700 personnes. Quelque 2 400 sont des membres d'équipage et des officiers, tandis que 1 100 autres occupent des postes dans les opérations telles que les services de communications et de trafic maritimes, la sécurité maritime et l'intervention pour la protection de l'environnement. Les quelque 1 200 employés qui restent sont disséminés d'un bout à l'autre du pays et appuient le personnel des opérations dans ses tâches.

Nous sommes actuellement organisés en trois régions: l'Ouest, avec l'administration centrale à Victoria; le Centre et l'Arctique, dont l'administration centrale est à Montréal; l'Atlantique, dont l'administration centrale est à St. John's. Nous conservons une série de bases plus modestes, des stations de recherche et de sauvetage et d'autres installations, qui appuient nos opérations.

Diapo 3. Nous assurons la sécurité des marins, de notre environnement et de notre économie, grâce à la bravoure de nos hommes et de nos femmes qui partent sur l'eau tous les jours. Alors que le temps devient plus mauvais et que les marins reviennent au port pour y trouver refuge, la Garde côtière gagne le large pour aider ceux qui sont en détresse.

La Garde côtière est bien connue pour ses compétences dans les services de sécurité, mais beaucoup de Canadiens ne connaissent pas aussi bien son rôle économique, celui d'assurer la navigation sûre des porte-conteneurs et d'autres gros navires dans les eaux canadiennes.

Passons à la diapo 4.

• (1535)

[Français]

Notre devise est *Sécurité d'abord, service constant.*

La sécurité commence par le travail accompli dans la mise en service et l'entretien de plus de 17 000 aides à la navigation, la diffusion d'information sur la sécurité et la navigation, la fourniture de données météo et sur les niveaux d'eau pour les navigateurs, ainsi que la mise en oeuvre de la navigation électronique afin que les navigateurs puissent obtenir, par voie électronique, les informations dont ils ont besoin pour naviguer en toute sécurité.

La présence de glaces sur les cours d'eau représente un danger pour les navigateurs. Grâce aux 15 brise-glaces âgés d'une trentaine d'années en moyenne et aux deux aéroglisateurs de notre flotte, les navires peuvent se déplacer en toute sécurité sur la côte et dans les Grands Lacs 12 mois par année.

Notre travail dans l'Arctique effectué de juin à novembre contribue au réapprovisionnement de certaines collectivités de l'Arctique, soutient la pêche grâce à des services d'intervention d'urgence, fournit des escortes de glace et soutient la recherche scientifique. De plus, nous sommes souvent la seule présence visible du gouvernement du Canada dans de nombreuses collectivités.

Une autre contribution importante à la sécurité provient de nos centres des Services de communication et de trafic maritimes.

[Traduction]

Une autre contribution importante à la sécurité provient des centres des Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière. Ils fournissent des services de surveillance de la détresse et de la sécurité en mer ainsi que des services de diffusion de renseignements sur la sécurité maritime, par exemple des alertes météo et les risques pour la navigation. Ils filtrent aussi les navires qui pénètrent dans les eaux canadiennes et ils gèrent la navigation dans les eaux canadiennes. Partout au pays, la Garde côtière a modernisé les technologies de communication qu'utilisent ces centres.

Nous croyons comprendre que le Comité a l'intention d'étudier l'intégration des signaux à la station de Comox, et nous accueillons chaleureusement cette possibilité de collaboration pour vous montrer ce que nos agents dévoués font pour assurer la sécurité de nos voies navigables grâce à cet important travail.

Jusqu'ici, nous avons réussi à moderniser neuf centres, et les nouveaux systèmes fonctionnent bien. Cette modernisation nous aura permis d'en faire passer le nombre de 22 à 12, sans réduction du service aux marins, parce que le nombre de tours de communication réceptrices des messages envoyés depuis les voies navigables reste le même.

Chacun des milliers de navires qui transitent chaque jour par les eaux canadiennes et qui sont indispensables aux moyens de subsistance des Canadiens représente un risque pour l'environnement ou un cas possible de recherche et de sauvetage.

D'abord, un mot sur notre programme d'intervention en matière d'environnement. Chaque jour, en moyenne, la Garde côtière répond à trois cas signalés de pollution. Nous savons que tous les navires marins transportent du mazout, des substances dangereuses et nocives ou du pétrole. La Garde côtière est chargée d'assurer une réponse appropriée à tous les cas de pollution marine dans les eaux canadiennes. Quand le pollueur est connu, bien disposé et capable d'intervenir, la Garde côtière l'informe de ses responsabilités. Dans le cas contraire, elle prend les commandes de l'intervention.

En recherche et sauvetage en mer, la Garde côtière est l'organisme fédéral qui prend aussi les commandes, ce qui comprend la surveillance, la coordination et les mesures d'intervention sur l'eau. Pour ces opérations, elle assure la disponibilité et l'état de préparation d'embarcations, de véhicules et d'hélicoptères sûrs, opérationnels et montés par des équipages compétents.

La longueur des côtes et l'étendue des surfaces marines obligent la Garde côtière à augmenter sa capacité de recherche et de sauvetage par un réseau d'installations, d'équipements et de ressources dont le concours fournit l'aide nécessaire. Cela comprend les membres volontaires de la Garde côtière auxiliaire canadienne et d'autres marins, habituellement appelés navires de passage, tenus, par la loi, de répondre à un navire en détresse. Par exemple, vous vous rappelez que, le 25 octobre 2015, le *Leviathan II*, un navire d'observation des baleines a coulé au large de la Colombie-Britannique, et les premiers arrivés sur les lieux ont été des Ahousahts, dont la célérité et le courage ont certainement contribué à sauver des vies, ce jour-là.

[Français]

La Garde côtière joue aussi un rôle essentiel en matière de sécurité nationale et de sûreté maritime au Canada. Bien que nous n'ayons pas un mandat direct quant à leur application, nous contribuons à ces objectifs de trois façons importantes.

Pour ce qui est de la surveillance des systèmes et des connaissances de la situation maritime, la Garde côtière est l'un des cinq partenaires des Centres des opérations de la sûreté maritime du Canada à Halifax, à Niagara-on-the-Lake et à Esquimalt. Ces centres détectent, surveillent et évaluent les menaces maritimes potentielles dans les eaux canadiennes et dans les eaux limitrophes 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 et 365 jours sur 365, et ce, dans les trois centres. La Garde côtière garde toujours un œil sur les eaux canadiennes.

Pour ce qui est des actifs et du personnel de la Garde côtière, nous sommes le propriétaire et l'exploitant de la flotte civile du Canada. Nous maintenons une présence maritime partout dans les eaux canadiennes. Nos navires, nos hélicoptères, notre équipement, notre personnel et notre expertise sont appelés à soutenir la communauté de la sûreté maritime et du maintien de l'ordre au Canada.

● (1540)

[Traduction]

La Garde côtière canadienne possède deux navires armés qui servent à l'application de mesures d'interdiction, plus particulièrement en ce qui concerne le respect des règlements de pêche en haute mer. Certains de ses patrouilleurs accompagnent ceux de la GRC, notamment sur les Grands Lacs et dans le Saint-Laurent.

Nous avons aussi un petit groupe de stratèges, à Ottawa, qui contribue à l'élaboration de nos mesures opérationnelles et qui est en liaison avec nos partenaires stratégiques, principalement Transports Canada.

La Garde côtière canadienne possède et exploite 117 navires, dont 43 sont de gros tonnage, et 22 hélicoptères. Beaucoup de nos navires ont largement dépassé leur durée prévue de vie utile, et notre personnel de mécaniciens et d'entretien a fait des merveilles pour les faire naviguer si longtemps. Cependant, leur vétusté favorise des défaillances plus fréquentes, et la Garde côtière canadienne a besoin de fournir des services dignes de confiance. Voilà pourquoi elle travaille à renouveler son parc de navires et d'hélicoptères.

Depuis 2009, elle a acquis 20 nouveaux navires, y compris 9 patrouilleurs hauturiers, pour appuyer les mesures de respect des règlements sur les pêches et de sécurité maritime; 2 aéroglisseurs (sur coussin d'air); 15 hélicoptères de transport léger — le dernier vient de nous être livré — pour appuyer les mesures de surveillance des glaces et de sécurité de la navigation au profit de l'activité commerciale; ainsi que de nombreux chalands et petites embarcations, trop nombreux pour qu'on les nomme, mais dont l'importance, pour notre travail, reste réelle, soyez-en assurés.

Nos efforts de renouvellement ont encore devant eux un avenir prometteur. Nous avons passé des marchés pour l'achat de 7 hélicoptères moyens de transport léger et de 12 nouvelles embarcations de recherche et de sauvetage. La construction du premier de nos navires scientifiques hauturiers a débuté, à Vancouver. Ces navires construits au Canada appuieront les travaux de recherche de Pêches et Océans dont on a besoin pour la prise de décisions scientifiques fondées sur les faits. Nous poursuivons notre projet d'acquisition d'un brise-glace polaire pour améliorer les services dans l'Arctique et remplacer notre bâtiment amiral, le *Louis S. St-Laurent*, affectueusement surnommé le *Louis*, tout simplement.

La prochaine priorité de la Garde côtière est le remplacement de ses brise-glaces. Ces « chevaux de trait » de la flotte sont encore en service, mais ils prennent de l'âge. Il faudra les remplacer pour répondre aux demandes actuelles et à venir de leurs services dans les Grands Lacs, la Voie maritime du Saint-Laurent, l'est du Canada et l'Arctique.

Diapo 8.

L'environnement de l'Arctique est à nul autre pareil, et la Garde côtière est partie prenante dans les discussions qui se tiennent sur une stratégie canadienne pour le Nord. Elle fournit sa gamme de services dans l'Arctique. Elle fait partie du Forum des gardes côtières de l'Arctique, qui cherche à discuter de questions opérationnelles avec les autres pays du Nord.

Les commandants et équipages de nos brise-glaces possèdent des décennies d'expérience et sont des experts mondiaux de l'ouverture de chenaux dans la glace et de la navigation dans l'Arctique canadien. Cette compétence permet à la Garde côtière de diriger, de concert avec Transports Canada et le Service hydrographique du Canada, l'ouverture de corridors de transport maritime dans le Nord, qui vise à concentrer l'investissement dans des points de service le long d'une série de voies de navigation très fréquentées pour offrir la sécurité de navigation dans celles du Nord.

Ces voies relient entre elles toutes les communautés du Nord et elles forment un passage entre le Pacifique et l'Atlantique. À cet égard, nous travaillons à améliorer la sécurité et à établir des voies plus fiables et plus directes d'approvisionnement vers ces communautés, ce qui contribuera à abaisser le coût des biens et des services dans l'Arctique.

Actuellement, la navigation dans l'Arctique coûte très cher, en raison d'un certain nombre de facteurs, notamment la nécessité de doter les navires de coques plus résistantes et la majoration des primes d'assurance, mais la fonte de la glace est susceptible d'y remédier un jour. Le *Globe and Mail* a résumé comme suit le voyage de 2013 du NM *Nordic Orion*, de Vancouver à la Finlande, par le passage du Nord-Ouest:

Le passage du Nord-Ouest rapprocherait l'Europe et l'Asie de 4 000 kilomètres, par rapport au canal de Panama, qui peut seulement accueillir des navires d'un certain tonnage. Il a permis au *Nordic Orion* de gagner environ quatre jours de navigation et d'économiser 200 000 \$.

Comme vous pouvez le voir, sur la nouvelle diapo, la Garde côtière fournit beaucoup de services importants aux Canadiens et elle se trouve à la fine pointe des opérations indispensables de sécurité et de sûreté. En même temps, elle aide l'économie et elle protège les eaux navigables du Canada pour les générations à venir.

Son personnel est fier de servir de cette façon particulière notre pays. Nous recrutons continuellement des Canadiens qui cherchent à servir leur pays en vivant un peu d'aventure. Nous les formons dans notre collège du Cap-Breton, en Nouvelle-Écosse. Dans tout ce que

nous entreprenons, nous cherchons à répondre aux grandes attentes du public canadien à notre égard.

Merci de l'invitation. À mon tour, j'invite le Comité, que nous serons des plus heureux à accueillir et à qui nous faciliterons la visite de nos navires ou de n'importe quelle de nos opérations.

Nous sommes prêts à répondre à vos questions et à vous informer.

• (1545)

Le président: Nous pourrions y revenir, monsieur.

Petite précision, avez-vous dit que la zone que vous patrouillez est aussi vaste que l'Union européenne? Ai-je bien compris?

M. Jeffery Hutchinson: La zone dont nous sommes responsables a à peu près la même superficie que l'Union européenne ou que l'océan Arctique, c'est-à-dire entre 5 et 7 millions de kilomètres carrés.

Le président: Bon, très bien.

Mes excuses au Comité, j'avais juste une précision à demander.

La première question sera posée par les libéraux.

Je pense que c'est vous qui posez la première question, monsieur Hardie. Vous avez sept minutes.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, monsieur le président.

Compte tenu de la lettre de mandat du ministre, nous aimerions savoir quels types de changements vous prévoyez dans votre organisation.

Quels sont vos plans et priorités, surtout à propos de la réouverture de la station de la Garde côtière de Kits, qui intéresse notre région, et également de la station de la côte Est, qui intéresse la région? Que pouvez-vous nous dire à propos de votre organisation? Par quels changements êtes-vous passés? Et quels changements prévoyez-vous en vertu du mandat qui a été confié au ministre?

M. Jeffery Hutchinson: Merci de votre question.

Vous avez très justement signalé le fait que la Garde côtière a connu plusieurs changements et nous en envisageons certainement quelques autres. Vous savez peut-être que ces dernières années, nous sommes passés de cinq à trois régions, ce qui nous a demandé une énorme réorganisation dont les conséquences se font encore sentir. J'ai parlé dans mes remarques liminaires de la consolidation des Services de communications et de trafic maritimes, initiative qui était en cours avant même d'avoir des répercussions sur la réduction des coûts. Nous avons trouvé des perfectionnements technologiques susceptibles d'améliorer la sécurité maritime. C'était donc quelque chose qui était déjà en cours.

Il y a eu certainement des changements dans la flotte, changements dont j'ai parlé. Le remplacement des hélicoptères qui vient de se terminer il y a tout juste deux semaines, est une grande réalisation et un bon exemple d'approvisionnement à grande échelle qui s'est déroulé dans les délais prévus et conformément au budget.

Les autres changements auxquels vous avez fait allusion, ceux qui ont été apportés aux Services de communications et de trafic maritimes à St. John's et à Kits, à Vancouver, correspondaient manifestement à des engagements très particuliers et la réouverture de Kits a été annoncée. On a amorcé les travaux de réhabilitation des biens fonciers de Kits, dont vous êtes peut-être au courant, et les plans de mise en oeuvre sont bien avancés. Les Services de communications et de trafic maritimes ont certainement conseillé le ministre sur les modalités de mise en oeuvre de cet engagement pris aux termes du mandat.

Mon collègue M. Pelletier vous donnera d'autres détails à ce sujet.

• (1550)

M. Mario Pelletier (sous-commissaire, opérations, ministère des Pêches et des Océans): Merci.

Comme l'a dit mon collègue, nous avons vécu un certain nombre de changements, dont la fusion de cinq régions en trois. Cela nous a permis d'être beaucoup plus efficaces dans nos opérations et d'échanger plus facilement les ressources entre régions pour satisfaire les clients.

Particulièrement à la station de Kitsilano, nous avons, comme l'a dit Jeffery, commencé les travaux sur l'immeuble. Nous avons également envisagé des options de navires qui pourraient être rapatriés afin de lancer des opérations le plus tôt possible.

Quant aux Services de communications et de trafic maritimes, il s'agit d'une opération très complexe. Le centre opérationnel doit avoir un personnel entièrement formé. Nous devons donc recruter des gens et les former. Par ailleurs, à St. John, où se trouvent les Services, nous sommes à mi-parcours d'un changement de station, station qui sera située dans un nouvel immeuble. Nous devons donc étudier les plans de conception de l'immeuble afin qu'il soit adapté au nouveau centre. Tout ce travail de planification se poursuit.

M. Ken Hardie: En outre, ces dernières années de nombreux ministères et agences ont subi des coupures de budgets et de personnel, qui ont donné lieu à des activités de rationalisation et de consolidation. Dans quelle mesure vous sentez-vous capable de remplir aujourd'hui votre mandat et peut-être d'améliorer votre performance pour l'avenir? Quelles sont les contraintes liées à la réouverture de ces deux stations? J'ai appris que vous recrutiez aujourd'hui du personnel que vous aviez malheureusement perdu. Il faut reprendre le terrain perdu.

Pour ce qui est de la station de la Garde côtière de Kits, de quelles ressources disposez-vous en matière de personnel et d'équipements pour faire en sorte que la station soit opérationnelle? Enfin, quelles lacunes la réouverture de la station va-t-elle combler?

M. Mario Pelletier: À la fermeture de la station de Kitsilano, de nombreuses mesures d'atténuation ont été mises en place pour continuer de remplir le mandat dans son ensemble. Nous venions d'acheter un tout nouvel aéroglisseur qui est déployé à partir de Seattle, qui se trouve à 17 km de distance. L'aéroglisseur couvre cette zone également. Nous avons élargi l'accord de contribution de la Garde côtière auxiliaire en lui offrant des ressources supplémentaires dont nous disposons au centre-ville de Vancouver. Nous avons en outre monté un poste d'embarcations de sauvetage côtier où travaillent des étudiants pendant la haute saison d'été. Voilà les mesures que nous avons mises en place.

Depuis, il y a pas mal de nouveautés à Vancouver. Le trafic augmente, ainsi que les activités sur l'eau. On se rappellera l'incident de *Marathassa* qui avait suscité des inquiétudes à propos de la couverture offerte à Vancouver, de la présence de la Garde

côtière, etc. Avec la réouverture de Kitsilano, nous pouvons nous projeter vraiment loin dans l'avenir et envisager avec optimisme de combler l'écart grandissant que cause l'accroissement du trafic, etc.

Le président: Merci, monsieur Hardie.

Nous passons maintenant aux conservateurs. Monsieur Strahl, vous avez sept minutes.

M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC): Merci, monsieur le président, et merci aux témoins d'être venus.

J'aimerais confirmer une chose, monsieur Pelletier, est-ce que les ressources qui sont nécessaires pour relancer la station de Kitsilano proviendront de celle de Sea Island, ou bien de nouvelles ressources seront mises à disposition dans la région de Vancouver? Autrement dit, s'agit-il de déshabiller Pierre pour habiller Paul? Prenons-nous du matériel qui avait été regroupé à Sea Island pour le ramener à Kits?

M. Mario Pelletier: Bonne question. Merci de cette possibilité que vous m'offrez de faire cette précision.

Non, nous ne prenons rien de Sea Island. La station était déjà entièrement opérationnelle. Ce que j'ai dit est que nous avons acheté un tout nouvel aéroglisseur qui est stationné à Sea Island, où il demeure. Il y a deux aéroglisseurs à Sea Island, de sorte que nous ne retirons aucune ressource de cette station.

M. Mark Strahl: Est-ce que l'actif du NCSM *Discovery* sera conservé également?

• (1555)

M. Mario Pelletier: Nous avons une embarcation rapide de sauvetage pour le bateau de sauvetage côtier du NCSM *Discovery*. Il s'agit d'une embarcation pneumatique de 7,5 m qui sera redéployée à Kitsilano. En outre, nous envisageons un bateau d'environ 40 pieds qui pourrait opérer dans le port de Vancouver. Nous examinons les ressources qui sont déjà là.

M. Hutchinson dit que nous avons une flotte de 117 navires. Nous avons également de nombreux petits bateaux. Nous réexaminons continuellement nos actifs en nous assurant qu'ils sont déployés dans les endroits où on en a le plus besoin.

M. Mark Strahl: J'aimerais passer à une question qu'a soulevée le gouvernement de la Colombie-Britannique. Nous nous y étions penchés à la fin de notre mandat. Il s'agit de pouvoir faire des interventions de calibre mondial en cas de déversement en milieu marin et de l'absence, sur la côte Ouest, d'un service de remorqueurs capable de traiter un navire comme le cargo russe *Simushir*.

Je ne sais pas si cela fait partie de la liste du matériel à mettre à niveau. Est-ce que la Garde côtière l'envisage? Qu'avons-nous pour protéger la côte Ouest du trafic des pétroliers? Il y a eu évidemment à cette occasion un remorqueur américain, des navires de passage, etc. mais y a-t-il une capacité spécialisée de remorquage et, si non, savez-vous s'il y a des plans pour en obtenir?

M. Mario Pelletier: La Garde côtière a pour mandat de s'assurer qu'aucune pollution ne provienne de navires. Nous prenons donc la question très au sérieux.

Parmi les initiatives envisagées, il y a le système de sécurité des navires de calibre mondial, qui comprend ce que nous appelons le plan d'intervention local. Nous nous sommes engagés à consulter les collectivités locales, les Premières Nations, les entreprises privées et tous les autres intervenants afin d'examiner les risques réels de la navigation. Dans certaines parties du pays, nous avons établi quatre régions pilotes, sur lesquelles nous mettrons d'emblée l'accent.

Il s'agit d'examiner les risques de la navigation, les ressources disponibles dans la zone, les conditions météorologiques et l'environnement, et ainsi de suite, de façon à s'assurer que nous avons le meilleur système en place pour prévenir tout accident. Mais si un accident survient, nous serons prêts à réagir. Par « nous » j'entends la collectivité et, lorsque la Garde côtière est présente, il incombe au gouvernement fédéral de s'assurer que les mesures qui conviennent sont en place, en collaboration avec les propriétaires et les opérateurs privés.

M. Mark Strahl: J'en reviens à Kitsilano, où votre bilan est impressionnant. Chaque jour, la Garde côtière canadienne sauve *x* nombre de vies, etc. À sa fermeture, y a-t-il eu des incidents auxquels la Garde côtière n'a pas répondu en temps opportun, justement à cause de cette fermeture?

M. Mario Pelletier: Je peux vous donner un bref aperçu du programme de recherche et de sauvetage en mer et de son mode d'exécution. Il comprend trois phases, la surveillance, la coordination et l'intervention en mer.

Comme l'a dit M. Hutchinson, la surveillance est faite par les Services de communications et du trafic maritimes. Ce sont nos yeux et nos oreilles. Grâce à un réseau de tours, ils écoutent ce qui se passe en mer et, s'ils entendent un signal de détresse, ils le communiquent au Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage. Ce sont eux qui examinent tous les biens disponibles pour coordonner l'intervention à faire en cas d'incident. La troisième phase porte sur les capacités sur l'eau ou l'intervention en mer, dont se charge un réseau de partenaires.

Certes, la présence en mer de la Garde côtière est critique, mais nous pouvons également compter sur ce que nous appelons les navires de passage, comme une embarcation de plaisance ou un navire commercial. Il y a également la Garde côtière auxiliaire qui, pour tout le Canada, comprend 1 100 navires et 4 000 membres. Mais nous avons aussi d'autres partenaires comme les municipalités, en l'occurrence les services d'incendie et de police de la Ville de Vancouver, les services d'urgence, etc.

Lorsqu'il y a un incident en mer, le Centre conjoint de coordination et de sauvetage a accès à toutes ces ressources et utilisera celle qui convient pour réagir le plus rapidement possible.

• (1600)

M. Mark Strahl: Dernière question, lorsqu'on prend la décision de procéder à une consolidation, comme l'a fait remarquer M. Hardie, on demande évidemment l'avis de la Garde côtière sur les répercussions qu'elle pourrait avoir sur ses opérations.

Je ne sais pas, monsieur le président, s'il conviendrait de demander que l'information sur la consolidation soit remise au Comité. On a clairement indiqué à l'époque que la station pourrait fermer, ce qui n'empêcherait pas la Garde côtière de remplir son mandat, ce qu'elle a très bien fait. Il serait bon, je crois, d'entendre ce que la Garde côtière avait à dire avant que la décision ne soit prise.

Le président: Vous pouvez demander un suivi dans la mesure où la documentation est dans les deux langues officielles et on vous répondra.

Nous tenons pour acquis que la demande sera faite.

Voulez-vous répondre, monsieur Hutchinson?

M. Jeffery Hutchinson: Merci, monsieur le président.

Je dirais simplement qu'il y a une distinction à faire. Nous sommes, comme vous pouvez le comprendre, limités par rapport aux documents que l'on peut remettre, qui portent sur des avis donnés à un cabinet précédent, mais nous serons ravis de vous remettre tous les documents que nous pouvons dans les deux langues officielles.

Le président: Petite précision pour les nouveaux, la ligne directrice pour les questions prévoit sept minutes. Nos réponses peuvent être plus longues et c'est normal. Si je vous dis donc qu'il vous reste 10 secondes, soyez brefs et, s'il vous plaît, pas de questions supplémentaires après coup.

Vous avez sept minutes, monsieur Donnelly.

M. Fin Donnelly (Port Moody—Coquitlam, NPD): Merci, monsieur le président.

Je tiens à vous remercier de comparaître devant le Comité et aussi pour le service que vous rendez au pays.

J'aimerais revenir sur les questions qu'ont posées M. Hardie et M. Strahl sur la fermeture de la station de la Garde côtière canadienne de Kitsilano, à Vancouver.

En particulier, est-ce que la station aura le même personnel et le même équipement qu'avant 2012, alors qu'elle fonctionnait 24 heures sur 24, 7 jours par semaine, et qu'elle disposait d'une vedette?

M. Mario Pelletier: Nous avons un profil d'exploitation standard pour toutes les stations de recherche et de sauvetage au Canada, qui sont au nombre de 40. Certaines sont saisonnières, d'autres sont ouvertes toute l'année, mais elles opèrent toutes 24 heures sur 24, 7 jours par semaine. Le personnel y est logé et peut réagir dans un délai de 30 minutes, 24 heures sur 24, 7 jours par semaine.

M. Fin Donnelly: Vous dites donc qu'il y aura du personnel à disposition 24 heures sur 24?

M. Mario Pelletier: Il y aura du personnel à la station 24 heures sur 24, qui réagira dans un délai de 30 minutes. C'est la norme dans tout le pays.

M. Fin Donnelly: C'est une bonne nouvelle. Y aura-t-il une vedette?

M. Mario Pelletier: Comme je l'ai dit, nous examinons ce dont nous disposons à travers le pays et nous trouverons une vedette convenable pour la station. Ce sera ce que nous appelons le 733, une embarcation pneumatique qui était là auparavant. Nous cherchons également une vedette de plus grande taille que nous trouverons ailleurs.

M. Fin Donnelly: Par rapport au délai, vous avez dit: « le plus tôt possible ». Pouvez-vous être plus précis?

M. Mario Pelletier: Comme l'a dit M. Hutchinson, le travail se poursuit à la station, qui a été vide pendant deux ans. Certains travaux auraient dû être effectués au moment où le service a été suspendu. Nous les reprenons donc et nous devons aussi procéder à des travaux internes.

Nous avons déjà localisé des quais flottants qui y ont été transférés. Le travail se poursuit. Je n'ai pas de délai précis pour l'instant, mais nous travaillons, comme le ministre l'a annoncé, en vue de la réouverture de la station.

M. Fin Donnelly: Sera-t-elle rouverte d'ici l'été?

M. Mario Pelletier: Oui, bien sûr. Notre intention est d'assurer une présence dans le port de Vancouver l'été prochain.

M. Fin Donnelly: La Garde côtière canadienne travaille-t-elle avec la province et la Ville de Vancouver afin de trouver comment elle pourrait augmenter sa capacité de recherche et de sauvetage en utilisant leurs ressources?

M. Mario Pelletier: Eh bien, ce qui se passe est similaire à ce que nous avons déjà fait et à ce que nous faisons partout. J'ai parlé plus tôt de la planification d'une intervention environnementale régionale. Nous avons une approche semblable pour l'évaluation des risques en matière de recherche et de sauvetage. Essentiellement, nous examinons toutes les ressources disponibles, leurs capacités et les risques. Cette analyse nous permet de définir nos besoins.

• (1605)

M. Fin Donnelly: Je vais passer à un autre sujet: les stations des Services de communication et de trafic maritimes, les SCTM. Vous avez parlé de fermer des centres et de recourir à la technologie. J'aimerais savoir si vous êtes au courant de ce qui se dit sur la qualité des signaux avec laquelle certains opérateurs radio ont dû composer pour communiquer avec la navigation.

J'ai cru comprendre qu'une partie de ces signaux sont remplis d'écho et que les messages envoyés par les navires sont complètement embrouillés. Avez-vous constaté la même chose, ou pouvez-vous nous en dire plus long sur ce que les opérateurs ont rapporté?

M. Mario Pelletier: Bien sûr. J'aimerais avant tout apporter une clarification. Lorsque nous affirmons que nous fermons des centres, il faut comprendre que nous procédons à un regroupement des opérations. Essentiellement, le même réseau de tours de communication, les radars et tous les autres éléments continuent d'exister, sauf qu'au lieu d'être renvoyées à deux centres, les communications ne sont plus renvoyées qu'à un seul, dans certains cas.

Lorsque nous avons fait l'acquisition du nouveau logiciel pour contrôler le système de communication, il y avait, comme vous l'avez dit, des problèmes d'écho. Nous l'avons donc refusé. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle il y a eu des retards dans la consolidation et la modernisation de nos centres. L'entreprise nous est revenue avec une autre version, et nous avons procédé à des tests exhaustifs pour nous assurer qu'elle répondait à nos besoins.

Au terme du déploiement du logiciel, il y avait un peu d'écho, mais le problème était principalement causé par la configuration de la console de certains centres. Nous avons donc mis au point un correctif afin d'atténuer le son de consoles voisines. Essentiellement, le correctif veille à ce que l'écho ne se propage pas d'une console à l'autre.

Dès que ce problème a été repéré, nous nous sommes attelés à la mise au point d'une solution, et nous l'avons implémentée. Je suis heureux d'annoncer que la solution a été implémentée dans tous les centres et qu'elle fonctionne bien.

M. Fin Donnelly: D'accord. J'ai cru comprendre qu'il y avait encore des problèmes à cet égard.

Vous avez bien dit que vous disposez des mêmes ressources, mais il me semble que les satellites font toujours partie de l'équation. Dans

la perspective d'une croissance future, il faudra quand même compter un certain temps avant que ces satellites soient en place.

Je vais passer à autre chose, car mon temps est limité. Nous aurons une autre étude à faire, alors nous aurons le temps de parler plus longuement de la modernisation et de la fermeture de ces centres.

Ma dernière question concerne le déversement de pétrole qui s'est produit dans la baie English, à Vancouver, et qui a été causé par le *Marathassa*. Ce déversement a fait l'objet d'un examen l'an dernier. J'aimerais savoir si les recommandations formulées dans le cadre de cet examen ont été mises en oeuvre. Dans l'affirmative, quelles sont les principales modifications qui ont été apportées?

M. Mario Pelletier: Ces recommandations portaient sur les trois thèmes suivants: la notification, la communication et la structure de commandement. Nous avons pris cela très au sérieux, et nous avons déclaré publiquement que nous acceptions toutes les recommandations. Nous avons en fait commencé à travailler là-dessus avant même de connaître ces recommandations, c'est-à-dire de travailler sur les aspects où nous savions qu'il y avait des lacunes.

Je suis heureux d'annoncer que nous avons terminé la mise en oeuvre de ces recommandations dans une proportion de 40 %, et que la mise en oeuvre des 60 % restants se poursuit conformément à l'échéancier convenu. Essentiellement, nous avons immédiatement corrigé les protocoles de notification. Les travaux portant sur la communication entre les parties prenantes et les partenaires sont en cours et ils se poursuivront indéfiniment, car la consultation et la communication doivent être permanentes.

Nous sommes en train d'élaborer ce que nous appelons les plans d'intervention du Grand Vancouver. Ces plans sollicitent toutes les collectivités, tous les partenaires et toutes les parties prenantes afin d'assurer que tous comprennent les choses de la même façon, ainsi que leurs rôles et responsabilités, et le moment où chacun doit intervenir. Les travaux sont en cours, et je suis heureux d'annoncer que la rétroaction des partenaires est très positive.

Le président: Merci, monsieur Pelletier.

Je m'excuse, monsieur Donnelly, mais je dois vous arrêter là.

Nous allons maintenant passer aux libéraux, pour sept minutes.

Monsieur Finnigan, c'est à vous.

[Français]

M. Pat Finnigan (Miramichi—Grand Lake, Lib.): Merci.

Si vous êtes d'accord, je vais m'exprimer en français.

Bienvenue, messieurs Hutchinson et Pelletier.

Ma question traitera surtout de vos interventions dans l'Arctique.

Le Budget supplémentaire des dépenses (C) de 2015-2016, déposé le 19 février dernier, comprend presque 1,8 million de dollars de nouveaux crédits destinés à la sécurité du transport maritime dans l'Arctique.

Pourriez-vous nous décrire les projets de la Garde côtière qui visent à améliorer la sécurité du transport maritime dans l'Arctique?

• (1610)

M. Mario Pelletier: Ces fonds destinés à la Garde côtière proviennent d'enveloppes différentes.

L'une des enveloppes est destinée à accroître notre couverture de recherche et sauvetage dans l'Arctique. Les contributions à la Garde côtière auxiliaire vont donc être augmentées pour assurer une présence accrue de la Garde côtière dans l'Arctique.

Nous allons aussi utiliser une partie de ces montants pour faire une analyse des risques. Nous allons essayer de déterminer quels endroits sont plus à risque, afin de nous assurer que des ressources adéquates sont acheminées aux bons endroits, notamment à la Garde côtière auxiliaire. J'ai parlé de la nouvelle méthodologie d'évaluation des risques en recherche et sauvetage que nous allons utiliser pour faire cette évaluation.

Une autre partie de ces montants sera utilisée pour réviser nos systèmes d'aide à la navigation dans l'Arctique, où nous assurons une présence depuis plusieurs années. Or cette destination devient de plus en plus populaire, que ce soit pour l'exploitation minière ou pour l'exploitation des ressources naturelles. Il y a donc de plus en plus de trafic dans l'Arctique, à des endroits où les gens n'avaient pas l'habitude d'aller. Au fil des ans, nous avons mis au point des systèmes d'aide destinés au trafic. Comme celui-ci évolue, il faut réviser ces systèmes et nous nous projeter dans l'avenir pour nous assurer que nos services sont adéquats.

M. Pat Finnigan: Merci.

Le financement demandé servira-t-il à mettre en oeuvre des projets pour lesquels on avait besoin de plus de financement, ou permettra-t-il d'absorber des coûts supplémentaires imprévus?

M. Mario Pelletier: Notre financement va servir à accroître notre présence quant à la couverture de recherche et sauvetage et à étudier les systèmes existants pour être en mesure de prendre des décisions éclairées en matière d'investissements à l'avenir.

M. Pat Finnigan: Vous travaillez en collaboration avec la Défense nationale. Or comme nous le savons, les intérêts des pays limitrophes sont de plus en plus importants relativement au Nord canadien.

D'après vous, aurons-nous besoin de beaucoup plus de ressources et de soutien au cours de la prochaine décennie ou des 25 ou 30 années à venir?

M. Mario Pelletier: À ce sujet, j'ai eu le plaisir de faire partie de la délégation canadienne qui s'est rendue récemment à Boston pour signer une entente avec les autres pays côtiers de l'Arctique. Je parle ici du Forum des gardes côtières de l'Arctique. Dans le cadre de cette entente, tous les pays signataires s'engagent à travailler conjointement pour évaluer les besoins opérationnels ou les écarts de services, mais aussi pour partager les meilleures pratiques.

Si, par exemple, nous devons effectuer un exercice d'intervention environnementale à un endroit et qu'un autre pays concerné doit lui aussi le faire à quelques centaines de kilomètres de là, nous pourrions réaliser un exercice conjoint plus efficace ainsi que partager les leçons apprises et en bénéficier.

Par ailleurs, vous avez mentionné la marine et les navires de patrouille dans l'Arctique. Chaque navire de plus dans l'Arctique est important. Nous avons déjà entamé des pourparlers avec nos collègues de la Défense nationale pour optimiser la présence de bâtiments du gouvernement canadien dans l'Arctique. Lorsque ces navires seront mis en service, nous allons voir à ce qu'ils soient déployés à des endroits stratégiques pour nous assurer la meilleure couverture possible et le meilleur rendement des investissements.

M. Pat Finnigan: Je crois avoir entendu dire plus tôt que vous travaillez en collaboration avec les Premières Nations sur la côte de la Colombie-Britannique et que celles-ci avaient leur propre système de sauvetage.

M. Mario Pelletier: Le système de la Garde côtière auxiliaire couvre l'entièreté du pays. Dans la région du Pacifique, elle s'appelle le Royal Canadian Marine Search and Rescue. Ce sont toutes des

compagnies indépendantes auxquelles nous contribuons. Elles portent simplement un nom différent.

Il y a aussi présentement un exercice de mobilisation avec les Premières Nations. Ces dernières disposent de ressources et d'excellentes connaissances locales sur lesquelles nous voulons capitaliser. En travaillant avec elles, nous pourrions leur donner de la formation et nous pourrions également bénéficier de leurs connaissances locales. Ce programme est à l'étude en ce moment.

• (1615)

M. Pat Finnigan: Peut-on s'attendre à la même chose dans les communautés du Nord et les communautés inuites établies? A-t-on déjà engagé des pourparlers avec elles pour les faire participer aux activités liées à la sécurité?

M. Mario Pelletier: Cela fait partie de nos pratiques normales de fonctionnement, qu'il s'agisse d'interventions environnementales ou autres. Au cours des années, nous avons déployé dans des endroits stratégiques ce que nous appelons des « kits de communauté ». Il s'agit de conteneurs dotés d'équipement d'intervention environnementale pour lutter contre la pollution. Ils sont utilisés en cas de déversement. Ils se trouvent dans des endroits déterminés sur la base du risque.

Plusieurs communautés ont des navires de la Garde côtière auxiliaire canadienne. Nous leur offrons de la formation et nous nous assurons qu'elles sont bien équipées afin de nous appuyer dans les opérations de recherche et sauvetage.

M. Pat Finnigan: Le réchauffement de la planète est-il réel? Sur le terrain ou sur l'eau, observez-vous depuis un certain nombre d'années un réchauffement qui permettrait aux navires de traverser de plus en plus de cours d'eau?

M. Mario Pelletier: Chaque navire de plus dans l'Arctique contribue à l'augmentation. Il y a tellement peu de navires qui vont dans cette région. Disons qu'il y en a 25. Alors, un ou deux navires de plus représentent une grande augmentation. Nous prenons cela très au sérieux.

Concernant les changements climatiques et l'ouverture des eaux, ce n'est pas aussi simple ou linéaire. La fonte des glaces se précipite. Cela amène des glaces multiannées à descendre dans les eaux plus au sud, ce qui crée un risque à la navigation beaucoup plus grand qu'auparavant. L'hiver, il se forme des ponts de glace qui retiennent la glace multiannée. Si ces ponts ne peuvent plus se former, cette glace descend et vient causer des risques à la navigation.

L'été dernier, il y a eu des conditions exceptionnelles dans le Bas-Arctique, conditions que je n'avais pas vues dans mes 30 ans d'expérience. Nous nous attendions à avoir des conditions assez difficiles dans le Haut-Arctique, mais cela n'a pas été le cas. Les deux années précédentes, c'était tout à fait le contraire. Les transits dans le passage du Nord-Ouest avaient été très difficiles à cause de la présence de glace multiannée.

Il est très difficile de prédire ce qui va se passer dans les prochaines années. Alors, le fait de penser que le passage s'ouvre et facilite la navigation pourrait nous guider dans une mauvaise direction.

Le président: Merci beaucoup.

Merci, monsieur Finnigan.

[Traduction]

C'est maintenant la deuxième série de questions. Normalement, nous prenons une pause pour laisser les autres témoins prendre place à la table. Dans ce cas-ci, nous avons deux options, car les deux témoins qui sont là seront aussi nos témoins pour la deuxième partie.

Si vous le souhaitez, nous pouvons prendre une pause, ou nous pouvons continuer avec les cinq prochaines questions, et peut-être plus, si c'est ce que vous voulez.

Il nous reste 55 minutes et, à 17 h 15, nous allons parler des travaux du Comité. D'ici là, comme je l'ai dit, nous avons deux possibilités. Prenons-nous une pause ou restons-nous sur notre lancée?

Je constate que nous souhaitons rester sur notre lancée. Laissons rouler, comme le dirait M. Strahl.

Nous passons donc à la deuxième série de questions. De façon générale, ces questions devraient être de cinq minutes. Nous allons commencer par les conservateurs.

Monsieur Arnold, vous êtes le premier sur la liste.

M. Mel Arnold (North Okanagan—Shuswap, PCC): Merci, monsieur le président.

Je tiens à vous remercier tous les deux d'être ici aujourd'hui. Votre exposé était excellent. J'avoue aussi avoir été surpris d'apprendre que vous sauvez 15 vies par jour. C'est un chiffre impressionnant. J'ajouterais que c'est un aspect que la plupart des gens ignorent. De toute évidence, vous faites un travail formidable.

Ma première question porte sur les modifications qui ont été apportées à la station sur la sécurité des communications de Comox, l'émetteur-récepteur. Est-ce qu'il y a toujours le même nombre de tours? La couverture est-elle la même; a-t-elle été augmentée? Comment la fiabilité actuelle du service se compare-t-elle à ce qu'il y avait avant?

M. Mario Pelletier: Le nombre de tours est exactement le même. La couverture radar, le Système d'identification automatique — le SIA, comme nous l'appelons —, tout est comme avant. Le nombre réel de pupitres réservés aux officiers des Services de communication et de trafic maritimes est aussi resté le même.

Grâce à la consolidation, nous nous sommes dotés d'un système de contrôle et de communication dernier cri permettant d'intégrer dans un seul centre certains signaux en provenance de diverses tours. Nous avons formé nos officiers pour qu'ils soient forts en géographie. C'est un programme de formation très exhaustif.

Je peux dire en toute confiance que la couverture n'a pas changé, et que la technologie que nous utilisons a même contribué à améliorer le service. Elle permet en effet aux officiers de suivre ce qui se passe en onde plutôt que d'avoir à vaquer à d'autres fonctions administratives, comme l'enregistrement des bulletins météorologiques et des avis à la navigation. La technologie fait tout cela automatiquement et les officiers peuvent par conséquent se concentrer sur ce qui se passe en onde.

• (1620)

M. Mel Arnold: Merci.

J'ai récemment pris part à une réception qui visait à saluer la science et la technologie. Il y avait là une société qui s'emploie à recueillir des données — le mot surveillance est peut-être un peu trop fort — d'un certain nombre de sources réparties autour du monde, et à les traiter de manière à ce qu'elles puissent être utilisées à différentes choses, comme la surveillance des pêches ou les enjeux en matière de sécurité et d'immigration. Pouvez-vous nous dire

quelque chose au sujet de ce type de système? À moins que cela ne dépasse le cadre de nos discussions...

M. Mario Pelletier: Je ne sais pas de quoi vous parlez. Je peux cependant vous parler de ce que fait la Garde côtière.

Nous possédons environ 80 % des systèmes nécessaires pour assurer le déroulement sécuritaire des activités sur l'eau. Essentiellement, c'est notre système de gestion du trafic maritime qui surveille le trafic par l'intermédiaire du système d'identification automatique qui y est intégré. Les navires à destination du Canada doivent se rapporter 96 heures à l'avance. Tous ces renseignements passent par nos centres de Services de communication et de trafic maritimes et sont relayés aux organismes concernés. Qu'il s'agisse de Transports Canada, qui en a besoin pour accorder son droit d'entrée à un navire, ou de l'Agence des services frontaliers, les procédures à cet égard sont clairement définies.

Il y a aussi les Centres des opérations de la sûreté maritime dont M. Hutchinson parlait tout à l'heure. Dans cette dynamique, divers partenaires à chacun des trois centres du pays, tous les partenaires et tous les organismes recueillent l'information qu'il leur faut pour leur travail. Il y a toutefois quelques restrictions quant à la nature des renseignements qui peuvent être recueillis ou communiqués.

M. Mel Arnold: Merci.

En ce qui concerne les navires de haute mer naviguant au pays, jusqu'où la couverture à l'intérieur des terres s'étend-elle? Je sais que vous couvrez le port de Vancouver et d'autres ports, ainsi que le golfe du Saint-Laurent, mais votre mandat va-t-il jusqu'aux Grands Lacs?

M. Mario Pelletier: Les Grands Lacs sont des eaux fédérales et ils font partie de notre mandat. En gros, les deux côtes, tout l'Arctique, le fleuve Mackenzie, le fleuve Saint-Laurent et les Grands Lacs sont les objets de notre mandat fondamental.

M. Mel Arnold: Pour finir, quel processus de planification d'intervention avez-vous amorcé pour la côte nord de la Colombie-Britannique? Nous voyons une augmentation du trafic des pétroliers qui n'emprunte peut-être pas le passage intérieur, mais qui contribue assurément à alourdir le trafic des bâtiments commerciaux. Pouvez-vous nous donner une idée du processus de planification utilisé pour encadrer l'augmentation constatée dans cette région?

M. Mario Pelletier: J'ai parlé du plan d'intervention pour cette région. Mais il y a autre chose. Comme je l'ai dit, nous allons jeter un coup d'oeil à des régions géographiques particulières et, grâce à notre méthode fondée sur l'analyse des risques, nous allons cerner les dangers réels et dresser la liste des produits transportés sur ces eaux afin d'assurer la mise en place de mesures de prévention et d'intervention appropriées.

Le président: Merci, monsieur Arnold.

Madame Jordan.

Mme Bernadette Jordan (South Shore—St. Margarets, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie beaucoup de votre exposé et de ce que vous faites. Comme j'ai grandi dans une communauté côtière de la Nouvelle-Écosse, je suis très bien placée pour apprécier ce que fait la Garde côtière.

J'ai deux questions.

D'abord, vos activités sont réparties en trois régions: l'ouest, le centre de l'Arctique et l'Atlantique. Votre budget est-il ventilé par régions ou par programmes? J'aimerais savoir comment se fait l'attribution des ressources. Le budget est-il établi en fonction des programmes ou des régions?

• (1625)

M. Mario Pelletier: Le budget est fondé sur les activités, sur les programmes que nous devons offrir. L'exercice commence toujours dans une perspective nationale. Chaque programme examine les activités qu'il faut mener à bien durant l'exercice et en établit les coûts. Tous ces renseignements sont ensuite compilés, et des priorités sont établies en fonction des ressources disponibles.

Mme Bernadette Jordan: Pouvez-vous me donner une idée de la répartition de vos employés à travers le pays, c'est-à-dire combien il y en a dans chaque région?

M. Mario Pelletier: Oui, je peux vous donner ce renseignement.

Dans la région du centre et de l'Arctique, il y a environ 1 300 employés. J'espère que ces calculs sont exacts. Dans la région de l'ouest, il y en a environ 1 000 et, dans la région atlantique, environ 2 200.

Mme Bernadette Jordan: Vous avez dit que la moyenne d'âge des brise-glaces était de 33,5 ans, et qu'il y aura un plan pour assurer le remplacement en continu de ces bâtiments. Avez-vous aussi un plan pour vous débarrasser de ceux que vous avez?

Les navires laissés à l'abandon et les épaves m'ont toujours préoccupée. Je veux seulement m'assurer qu'il y a une intention de se départir de ce que nous avons de manière responsable. Avez-vous un plan à cette fin? Qu'arrive-t-il aux bâtiments qui sont mis hors service?

M. Mario Pelletier: Nous avons des procédures très strictes sur la façon de disposer de nos navires. M. Hutchinson a indiqué que nous venons tout juste d'acquérir neuf patrouilleurs semi-hauturiers. Nous avons aussi fait l'acquisition de plus petits bâtiments. Lorsqu'un navire devient superflu dans une région, nous essayons de voir s'il ne pourrait pas être utile ailleurs au pays ou pour d'autres besoins du gouvernement fédéral. Un navire pourrait par exemple servir dans un autre ministère et même à des collectivités, dans certains cas. Nous avons donné de nos navires devenus superflus à la Garde côtière auxiliaire, pour qu'elle puisse s'en servir et nous appuyer dans nos activités.

Alors, la réponse est oui, nous tenons compte de tout cela. En l'absence de preneurs, il existe des procédures strictes concernant l'examen de l'état du bâtiment, l'évaluation environnementale et toutes les autres choses qui doivent être faites en préparation de la mise en vente. S'il n'y a pas de preneurs ou si les bâtiments ne sont plus aptes à prendre la mer, nous avons la responsabilité de les désassembler. Nous avons quelques navires plus anciens qui avaient des problèmes de moisissure, etc. Nous avons dû les démonter selon des méthodes respectueuses de l'environnement.

Mme Bernadette Jordan: S'ils se retrouvent effectivement entre les mains de services auxiliaires, ces services reçoivent-ils du financement pour assurer leur entretien?

M. Mario Pelletier: Il y a en effet une possibilité de financement. Comme je l'ai dit, la Garde côtière auxiliaire a accès à un programme de subventions et contributions. Nous pouvons lui procurer un peu plus de 5 millions de dollars par année. Les auxiliaires sont responsables de la gestion de leur contribution. Ils font également du travail de bienfaisance. Ils ont aussi d'autres moyens d'amasser de l'argent. Ils ont la responsabilité d'administrer cela de façon

sécuritaire. Nous les aidons à trouver un endroit où un bâtiment communautaire pourrait être utile, mais ce sont eux qui gèrent les coûts.

Avec la Garde côtière, l'entente de contribution paie l'assurance additionnelle qu'elle doit contracter pour le bâtiment, mais aussi ses dépenses directes, comme le carburant ou les exercices.

Mme Bernadette Jordan: Revenons-en aux bâtiments voués à l'abandon. Je sais que, dans le passé, la Garde côtière a dû s'occuper de ce genre de bâtiments lorsqu'ils coulaient dans une jetée ou qu'ils devaient être nettoyés. Les bâtiments voués à l'abandon accaparent-ils une part importante de votre budget?

Les bâtiments abandonnés m'interpellent beaucoup. Je crois que ce qui me tracasse, c'est le fait que des ressources qui auraient pu servir à la recherche et au sauvetage, ou à la recherche scientifique sont utilisées pour des bâtiments abandonnés. Je crois que c'est cela ma question. Est-ce quelque chose qui vous préoccupe, ou est-ce quelque chose qu'il faudrait traiter d'une autre façon?

M. Mario Pelletier: Eh bien, étant donné l'augmentation du nombre de ces bâtiments, c'est effectivement une préoccupation. Que ce soit parce que les gens en sont plus conscients qu'avant ou qu'il y a une réelle augmentation, c'est quelque chose que nous avons constamment à l'oeil.

Vous devez garder à l'esprit qu'au Canada, c'est le principe ou l'approche du pollueur-payeur qui s'applique. Lorsque le propriétaire est connu, c'est lui qui est sollicité. Il y a aussi la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, la CIDPHN, à laquelle nous pouvons recourir. C'est une préoccupation, mais nous travaillons à récupérer l'argent que nous avons dépensé dans le cadre de ces interventions. Certaines personnes collaborent pleinement. Mais nous peinons parfois à retrouver les responsables, et c'est dans ces cas-là que nous avons recours à la caisse d'indemnisation.

Mme Bernadette Jordan: On se préoccupe donc d'identifier les propriétaires de navires.

M. Mario Pelletier: Lorsqu'on connaît le propriétaire, c'est facile. Qu'il soit ou non capable de payer, il a toujours de l'assurance. Voilà les facteurs qui entrent en ligne de compte lorsque nous prenons une décision. Au bout du compte, notre mandat est de prévenir la pollution. Nous prendrons toute mesure nécessaire pour prévenir la pollution ou atténuer le risque.

• (1630)

Le président: Merci, madame Jordan.

Monsieur Sopuck, vous avez cinq minutes.

M. Robert Sopuck (Dauphin—Swan River—Neepawa, PCC): Merci, monsieur le président.

Je suis très intrigué par le travail que vous faites en ce qui concerne les patrouilles dans les zones de pêche, alors mes questions porteront plutôt sur ce sujet.

Premièrement, j'aimerais que le compte rendu reflète une clarification que j'aimerais apporter pour nos collègues libéraux de l'autre côté. Un des députés libéraux a laissé entendre aujourd'hui à la Chambre que les stocks de saumon sockeye étaient en péril. Je tiens juste à faire remarquer qu'en 2010 et en 2014, les montaisons de saumon sockeye étaient les plus importantes de l'histoire.

M. Fin Donnelly: C'était il y a six ans, Bob. C'est long, six ans.

M. Robert Sopuck: C'est très important d'être précis lorsqu'on parle de ces choses.

Pourriez-vous décrire les patrouilles que vous faites dans les zones de pêche? Comment sont-elles réparties entre la côte Est et la côte Ouest?

M. Mario Pelletier: Dans le contexte des patrouilles dans les zones de pêche, nous sommes chargés d'appuyer le programme de conservation et de protection afin de permettre à Pêches et Océans Canada de faire son travail.

Je ne peux pas parler des chiffres, des économies et de tout cela. Ce que je peux dire c'est que, une fois l'an, l'équipe de conservation et de protection nous fera part de ses besoins pour l'année. Nous mettons le navire à sa disposition pour qu'elle puisse faire son travail.

M. Robert Sopuck: Vous fait-elle rapport de ses patrouilles?

Dans le cadre de nos travaux précédents au sein du Comité des pêches, nous avons notamment discuté des pêches INN, c'est-à-dire les pêches illicites, non déclarées et non réglementées en haute mer. C'est une importante préoccupation en matière de conservation à l'échelle mondiale.

Avez-vous des renseignements sur les résultats de ses patrouilles d'application de la loi?

M. Mario Pelletier: Non. Malheureusement, c'est vraiment... Je pense que nos collègues seront ici jeudi. Ils seraient peut-être plus en mesure de vous répondre.

M. Robert Sopuck: On dit que vous prévoyez 11 relevés scientifiques par année. Que supposent-ils?

M. Mario Pelletier: Nous faisons une gamme de relevés. Nous le faisons pour le milieu scientifique au MPO ou dans d'autres ministères, comme RNCan et les universités.

Pour ce faire, nous utilisons des bâtiments allant de notre plus grand navire de recherche en océanographie hauturière, qui procède à des essais sismiques, aux navires hauturiers de recherche sur les pêches, qui font l'échantillonnage des stocks de poissons. Nous procédons aussi à des levés des chenaux et des opérations de carottage. Ces relevés se font sur les deux côtes, dans les fleuves, les rivières et les lacs. Nous travaillons avec Environnement Canada dans les lacs aussi, et dans l'Arctique.

Pour ce qui est de la question concernant le produit et la façon dont il est utilisé, encore une fois, mes collègues seraient mieux placés pour y répondre.

M. Robert Sopuck: J'ai trouvé intéressants vos commentaires de tout à l'heure sur la variabilité des conditions de glace dans l'Arctique. Dans une vie antérieure, j'ai passé quelques années dans le détroit de Roes Welcome, près de l'Île Southampton, et la variabilité était phénoménale.

Est-ce que vous trouvez que les conditions de glace varient de plus en plus? Certaines années, la navigation est excellente, tandis que d'autres — ou pendant deux ou trois ans — elles sont, au mieux, difficiles.

M. Mario Pelletier: À un moment donné, il n'était même pas question du passage du Nord-Ouest, car il était fermé la plupart du temps, si bien que lorsqu'il s'ouvrait, il créait des possibilités et les gens se disaient « Voici une excellente idée: faisons la course ». Bien des aventuriers ont décidé que c'était une bonne idée d'aller là-bas. Les conditions de glace varient-elles de plus en plus? Oui, parce que le passage est plus ouvert. Pendant quelques années, il était plus ouvert qu'il l'avait été. Maintenant, cela varie d'année en année. C'est très imprévisible.

M. Robert Sopuck: Êtes-vous en train de dire qu'il n'y a pas de tendance nette, mais que la variabilité est à la hausse? Nous

entendons constamment dire que l'Arctique s'ouvre, comme s'il s'agissait d'une tendance linéaire, mais vous avez constaté qu'il est plus ouvert certaines années, alors que les quelques années suivantes, il se referme à nouveau.

Peut-on dire que la variabilité est à la hausse?

M. Mario Pelletier: C'est exact, et c'est principalement en raison de la glace de plusieurs années qui se détache et s'éloigne des calottes polaires. Contrairement à la nouvelle glace, la glace de plusieurs années ne fondra pas l'été, alors elle restera là. Elle sera prisonnière de la nouvelle glace pendant l'hiver, et quand celle-ci aura fondu, la glace de plusieurs années sera toujours là.

M. Robert Sopuck: Un certain nombre de personnes intéressées affirment se préparer à l'ouverture du passage du Nord-Ouest, mais si j'en juge par ce que vous dites, elles ont intérêt à faire preuve de prudence, car il pourrait s'ouvrir pendant une année et se refermer pendant deux autres années. Si elles comptent sur le passage comme voie navigable constante et ouverte, elles pourraient se retrouver en situation précaire.

• (1635)

M. Mario Pelletier: C'est une préoccupation de taille pour nous, oui, principalement pour les petits exploitants et les personnes qui y voient un débouché commercial. Certaines personnes n'y vont que par goût de l'aventure.

Cela nous préoccupe, oui.

Le président: Merci, monsieur Sopuck. Je vous sais gré d'avoir terminé exactement dans les délais.

Monsieur McDonald, vous avez cinq minutes.

M. Ken McDonald (Avalon, Lib.): Je n'aurai certainement pas besoin d'aussi longtemps, monsieur le président, mais je crois qu'un autre membre du Comité a une question.

Ma question porte sur vos commentaires concernant la réouverture du centre à St. John's sur la côte Est. On prévoit y bâtir un nouvel immeuble. Je crois que le financement a été annoncé l'an dernier. Vous avez mentionné que la question est de déterminer si vous resterez dans l'installation qui existe déjà ou si vous vous installerez dans le nouvel immeuble.

Avez-vous l'intention d'ouvrir cette installation plus tôt que prévu dans l'immeuble dans lequel elle se trouvait avant sa fermeture ou avez-vous l'intention d'attendre que le nouvel immeuble soit construit pour rouvrir ce centre?

Je vous pose la question parce que la lettre de mandat au ministre faisait valoir que le centre devait être rouvert dès que possible.

M. Mario Pelletier: Je crois que la lettre de mandat dit qu'elle serait rouverte. Le calendrier n'était pas si précis que cela.

Exactement comme vous l'avez dit, nous étudions toutes ces options pour voir si elles sont réalisables. Dans l'espace dont on disposait, tout l'équipement a été enlevé, alors il nous faut aussi acquérir du nouvel équipement. La norme pour pareil centre d'opérations est aussi d'avoir ce que nous appelons un site de remplacement. En gros, c'est une redondance pour s'assurer de pouvoir continuer à offrir du service si quelque chose se passe dans cette partie de la ville. Nous devons nous pencher aussi sur cette question. Nous devons prendre un certain nombre de choses en considération avant de pouvoir continuer.

M. Ken McDonald: Nous allons attendre que M. le président revienne.

M. Ken Hardie: [*Inaudible*]

Le président: Voulez-vous poser une question, monsieur Hardie? Normalement, monsieur McDonald, vous auriez à partager votre temps avec M. Hardie. Est-ce votre intention?

M. Ken McDonald: Oui, tout à fait. J'ai dit qu'un autre membre aurait une question.

Le président: Oui, je parlais à M. Strahl. J'ai manqué à mes obligations.

M. Ken McDonald: Je vais partager mon temps avec M. Hardie, monsieur le président.

Le président: Oui, en effet.

Je vous donne les deux minutes et demie complètes qu'il reste, monsieur. Je m'excuse.

M. Ken Hardie: Merci beaucoup.

Je veux en revenir aux Services de communication et de trafic maritimes, les SCTM. Combien d'émetteurs fonctionnent maintenant aux SCTM, c'est-à-dire qui émettent, qui envoient des ondes à l'extérieur plutôt que d'en recevoir?

M. Mario Pelletier: Il s'agit des mêmes tours de télécommunications, pour la réception et l'émission.

M. Ken Hardie: Est-ce que chaque tour a la capacité d'émettre?

M. Mario Pelletier: Oui.

M. Ken Hardie: Émettent-elles des ondes?

M. Mario Pelletier: Elles en émettent et en reçoivent, oui.

M. Ken Hardie: D'accord.

Avez-vous des journaux de performance pour chacune de ces tours? Avez-vous un relevé des pannes?

Nous avons entendu dire, par exemple, que la station de Victoria avait été en panne pendant une certaine période. S'il y avait d'autres installations d'émissions comme celle qui était à Vancouver ou à Comox, et qui s'y trouve toujours, la couverture se serait chevauchée par endroits, mais cela ne semble pas avoir été le cas.

M. Mario Pelletier: Non.

En fait, ce qui s'est passé à Victoria est très particulier et n'a rien à voir avec la consolidation. C'est ce que nous appelons une connexion sans fil qui relie ces tours d'émission au centre. Elle a été débranchée. Aussitôt que cela est arrivé, tout le personnel a commencé à s'affairer pour trouver où était le problème. Ils ont été capables de rétablir le service en quelques minutes.

M. Ken Hardie: Aucun des émetteurs de la Garde côtière sur la côte Ouest n'est tombé en panne au cours des cinq dernières années?

M. Mario Pelletier: Nous avons eu un certain nombre de problèmes en raison de tiers fournisseurs. Nous nous fions à eux pour transmettre le signal de la tour à d'autres centres plus centralisés. La majorité des pannes était attribuable à des tiers fournisseurs.

M. Ken Hardie: Encore une fois, c'était une question de capacité de transmission.

M. Mario Pelletier: Transmission ou réception. Ils utilisent un réseau ou une ligne téléphonique pour ce faire.

M. Ken Hardie: Avez-vous des journaux de performance pour montrer les normes de ce service?

M. Mario Pelletier: Oui. Nous tenons des registres de tout l'équipement et de sa performance, par exemple, ainsi que des causes des pannes.

M. Ken Hardie: Merci d'avoir répondu à ces questions.

A-t-on consulté les marins avant, pendant et après la consolidation pour savoir s'ils étaient satisfaits du service?

• (1640)

M. Mario Pelletier: En fait, comme M. Hutchinson l'a laissé entendre, nous avons entamé la modernisation du système de communication et de contrôle avant la consolidation. Il s'agit de nouvelles technologies que nous allons mettre en place et qui nous ont permis de tenir des consultations du point de vue de l'utilisateur final. Le service n'a pas changé. Lorsqu'ils appellent la radio ou les services du trafic de la Garde côtière, une voix leur répond.

Aussitôt que cela a été annoncé, nous avons parlé à nos intervenants, à nos partenaires de l'industrie et autres pour expliquer précisément en quoi cela consistait et leur dire que les tours et les signaux seraient captés et que le même niveau de service qu'avant serait offert. On a tenu des consultations. Au Canada, nous avons des commissions consultatives maritimes. Toutes les régions en ont une, et il existe aussi une commission nationale. Nous les utilisons pour discuter avec nos intervenants et nos partenaires des travaux en cours. Cela fait partie de la discussion.

Le président: Merci, monsieur Hardie.

La parole est maintenant à M. Donnelly pour trois minutes.

M. Fin Donnelly: Merci, monsieur le président.

J'aimerais continuer dans la même veine que tout à l'heure concernant les Services de communication et de trafic maritimes. De plus, je crois comprendre que Victoria a été plongée dans l'obscurité pendant 30 minutes le week-end dernier. Je crois savoir qu'Iqaluit a connu des pannes par le passé, de même que Vancouver pendant une certaine période.

Lorsque ces pannes surviennent, que se passe-t-il?

M. Mario Pelletier: Nous avons mis un certain nombre de mesures d'atténuation en place, comme c'était le cas avant. Nous utilisons nos propres ressources sur l'eau pour surveiller l'espace aérien, comme nous disons.

M. Fin Donnelly: Les yeux et les oreilles sont primordiaux et, dans les faits, les stations locales peuvent être utiles.

M. Mario Pelletier: C'est exact, oui. Cela fait partie de notre réseau. Il arrive que nous parlions de connaissances locales et autres. Notre système de navigation est un réseau dans lequel nous utilisons des ressources internes, qu'il s'agisse de services de communication et de trafic maritimes, de centres conjoints de coordination de sauvetage, de nos biens maritimes ainsi que des biens des intervenants.

M. Fin Donnelly: Désolé d'aller vite. J'ai deux autres points à soulever pendant les trois minutes dont je dispose.

Monsieur Pelletier, vous avez mentionné une mobilisation des intervenants pour améliorer la communication et la coordination de l'examen du *Marathassa*. Vous avez dit que 40 % du travail était fait.

J'ai deux questions brèves. Primo, quand vous attendez-vous à ce que le reste des recommandations de l'examen soient mises en oeuvre?

Secondo, pour ce qui est de la communication et de la coordination de l'intervention en cas de déversement — et je fais allusion au déversement de combustible de soute — vous avez mentionné la table autour de laquelle les intervenants se rencontrent. Est-ce que les intervenants de la Ville de Vancouver, du service d'incendie, de la police, d'autres services d'urgence, de la province et des services d'urgence provinciaux participent aux discussions pour faire part de leurs points de vue?

M. Mario Pelletier: C'est exact. Tout de suite après l'accident, lorsqu'on a jugé que les mesures d'intervention étaient satisfaisantes, les intervenants du centre de commandement se sont entendus pour former ce qu'ils appellent un bureau de gestion de projet, et ils se rencontrent régulièrement. Quiconque a participé à l'intervention ou était concerné participe toujours à cette discussion.

M. Fin Donnelly: Merci.

Ma question finale porte sur les navires abandonnés. Je crois comprendre que les États-Unis avaient un programme beaucoup plus solide que le nôtre au Canada. De quels pouvoirs supplémentaires croyez-vous que la Garde côtière canadienne devrait être investie afin d'avoir un programme de navires abandonnés plus souple et plus solide?

M. Mario Pelletier: En ce moment, nous examinons la situation. Comme je l'ai dit, on découvre l'existence de plus en plus de navires, peut-être parce que les gens sont sensibilisés. C'est préoccupant, et nous travaillons étroitement avec Transports Canada qui, comme nous, a certains pouvoirs en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada pour atténuer la pollution. Ils ont le pouvoir d'approuver les navires et leur présence sur l'eau. Nous travaillons conjointement à ce sujet précis en ce moment.

Le président: Merci, monsieur Donnelly.

Le temps prévu pour la période de questions est écoulé; cependant, nous sommes très en avance sur notre horaire, très en avance comme vous pouvez le constater. Puisque nous sommes maîtres chez nous, j'aimerais vous faire une proposition. Nous avons tous posé des questions à tour de rôle — y compris moi au début —, mais M. Morrissey n'en a pas eu l'occasion. Pour accommoder M. Morrissey, que penseriez-vous si nous posions trois questions? Je crois que dans les jeux télévisés, on les appelle des questions-éclaircs.

Une voix: Une série de questions-éclaircs.

Le président: Voilà. Une série de questions-éclaircs. Que diriez-vous si nous faisons trois séries de trois minutes?

Nous allons commencer par M. Strahl, ensuite M. Morrissey, qui auront chacun trois minutes, et nous finirons par M. Donnelly, pour trois minutes.

Est-ce que tout le monde est d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci.

La parole est à M. Strahl pour trois minutes.

•(1645)

M. Mark Strahl: Merci, monsieur le président.

Je veux faire le suivi de la question des navires abandonnés. Peut-être que je n'en aurai pas pour trois minutes.

Dans la législature précédente, Mme Crowder a présenté un projet de loi émanant d'un député, et je crois qu'il a été récemment présenté à nouveau. Il demande que la Garde côtière canadienne soit désignée comme receveuse d'épaves, ce qui l'obligerait à prendre des mesures raisonnables pour identifier et localiser le propriétaire d'une épave.

Quels seraient les coûts supplémentaires que devrait assumer la Garde côtière canadienne si elle devenait essentiellement responsable des navires abandonnés? Vous avez dit que la question est de plus en plus répandue. Je trouverais préoccupant que le gouvernement du Canada en devienne soudainement responsable. Avez-vous mené une analyse des coûts pour savoir ce que ce type de plan coûterait aux contribuables canadiens? Si vous avez d'autres idées...

Je crois que le système actuel ne fonctionne pas et que c'est clair. Les gens abandonnent les navires, et les collectivités qui se trouvent juste à côté n'ont aucune compétence pour intervenir. Ces épaves enlaidissent le paysage. Le gouvernement peut intervenir lorsqu'elles présentent un risque pour la navigation ou l'environnement, mais si elles pourrissent au quai, il n'y a pas grand chose à faire.

Pouvez-vous parler de ce qu'il en coûterait de devenir receveur d'épaves? Avez-vous d'autres recommandations, peut-être même des questions, que le Comité pourrait étudier pour traiter ce dossier?

M. Jeffery Hutchinson: Merci de votre question.

La question du coût est très difficile à résoudre, franchement, parce qu'elle est plutôt ouverte. Tout dépend des obligations qui sont imposées à l'organisme opérationnel. Si vous adoptez la perspective la plus vaste pour répondre à la question de savoir si la Garde côtière doit s'occuper de tous les navires abandonnés, de toutes les épaves — coulées, coulées dans un cadre historique ou sur le point de couler —, tout dépend en réalité de la portée. Ma réponse n'est pas désinvolte, mais la situation se résume à cela.

Nous savons qu'il y a une liste de navires qui sont sources de préoccupation et dont il faut s'occuper plus urgemment que les autres. Là où la question nous concerne davantage, c'est sur le plan du pouvoir d'agir. En ce moment, la loi comporte un élément déclencheur nous concernant dans les cas où il existe un risque raisonnable pour l'environnement et un risque de pollution, mais en réalité, qu'est-ce que cela signifie? Quel est l'élément déclencheur pour cela? Je vais utiliser le mot « imminent ». C'est le terme utilisé en droit international; pas dans les lois canadiennes. Quel est l'élément déclencheur qui indique à la Garde côtière d'agir? Deux choses se produisent quand nous passons à l'action. En fait, ce sont trois choses. Premièrement, nous empiétons sur des droits de propriété personnelle. Deuxièmement, nous intervenons dans le régime maritime tel que les gens le comprennent. Troisièmement — et cela revient à une question posée antérieurement aujourd'hui — nous nous mettons à assumer des coûts. C'est une façon un peu étrange de présenter les choses, mais c'est ainsi que je vous les présente quand même. Nous n'avons en réalité pas de financement pour l'intervention environnementale; nous sommes financés pour l'état de préparation en matière environnementale.

Le système repose sur le principe du pollueur-payeur. Pensez à une caserne de pompiers: nous avons les fonds pour être munis de camions prêts à partir, mais quand l'alarme est déclenchée, il n'y a pas d'argent parce qu'il faut recouvrer l'argent du pollueur. La réalité, c'est que les épaves, les navires abandonnés et les autres types de situation qui existent ne correspondent pas au paradigme du scénario le plus optimiste.

Nous pensons qu'il faut éclaircir la question des pouvoirs, si les gens souhaitent que la Garde côtière s'occupe des épaves et des navires abandonnés plus rapidement qu'elle le fait en ce moment. Il faudra régler la question de l'élément déclencheur, et nous allons rapidement ajouter qu'il faut établir le mécanisme financier nécessaire... Je ne suis pas en train de prononcer un plaidoyer déguisé pour obtenir l'injection de fonds votés ou quelque chose de ce genre. Il y a bien des mécanismes que nous pourrions utiliser et qui ne correspondent pas à simplement augmenter les budgets de la Garde côtière. Des fonds de réponse pourraient être établis, de même que des régimes d'assurance et des choses comme cela. Je ne parle pas de financer la Garde côtière, mais plutôt de financer la réponse en particulier, d'une façon qui rend les pollueurs responsables quand c'est possible.

Ce sont les deux préoccupations que je veux vous signaler.

● (1650)

Le président: Merci, monsieur. C'était très bon.

Nous passons maintenant à M. Morrissey, puis ce sera M. Donnelly. Vous avez trois minutes, monsieur Morrissey.

M. Robert Morrissey (Egmont, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je pose ma question à quiconque veut répondre.

De manière générale, nous sommes des créatures d'habitudes. Nous n'aimons pas le changement, et chaque fois qu'on nous impose du changement, nous avons tendance à penser qu'il aura des effets négatifs sur la prestation des services. J'aimerais que vous nous parliez de cela. Quand vous cherchez à apporter des améliorations d'ordre technologique, vous avez dit qu'il s'agit de choses qui « améliorent la sécurité ». Je crois que le ministre, quand il a répondu à la question à la Chambre, a dit de la technologie que vous utilisez aujourd'hui pour la communication qu'elle correspond au téléphone à roulette par rapport au iPhone d'aujourd'hui. En tant que citoyens, nous avons tendance à réagir et à dire que ces changements vont se traduire par une réponse moindre.

Pouvez-vous nous parler de la démarche de la Garde côtière concernant les mises à niveau technologiques? Je suppose que pour chaque analyse et chaque changement, l'intervention en matière de sécurité et le mandat de la Garde côtière seront rehaussés, et non le contraire.

M. Jeffery Hutchinson: Étant donné que vous n'avez pas précisé à qui la question s'adresse, nous allons tous les deux vouloir y répondre. C'est une question très intéressante, de notre perspective.

La technologie évolue plus rapidement dans l'industrie navale, et ce, d'une manière très répandue. Le secteur lui-même ne sait pas trop bien comment suivre la cadence. Je vais vous donner des exemples. Il y a des entreprises qui font des expériences avec des navires qui vont se guider eux-mêmes. C'est une avancée énorme, par rapport à la situation actuelle, mais ces navires sont sur l'eau et on en fait l'essai.

Un peu plus près de chez nous, et aussi un peu plus axé sur 2016, le Canada — et la Garde côtière, je suis fier de le dire — est un chef de file à l'échelle internationale sur le plan de la mise en oeuvre de la navigation électronique. J'ai parlé de cela dans ma déclaration liminaire. Nous explorons la possibilité d'apporter des améliorations sur le pont du navire de sorte que les navigateurs et les capitaines obtiennent la meilleure information possible en temps réel. Il s'agit de changer pour suivre leur évolution et leurs enjeux. Qu'il s'agisse des navires qui s'approchent d'eux, des conditions météorologiques changeantes ou d'un système météorologique qui passe, avec les

changements et le tirant d'eau que cela peut comporter, nous essayons de leur donner la meilleure information possible sur le pont de sorte qu'ils puissent prendre des décisions en temps réel.

Cette façon d'aborder le changement technologique est un peu comme l'adoption du GPS dans votre voiture. Nous ne nous sommes pas débarrassés des feux de freinage parce qu'on commence à voir des GPS dans toutes les voitures, n'est-ce pas? Personne ne dit qu'il faut faire cela — du moins, pas cette année. Nous essayons de trouver la bonne façon d'intégrer la nouvelle technologie dans ce que nous avons pour accroître la sécurité et la capacité de prendre de bonnes décisions sur le pont du navire, tout en gardant à l'esprit que nous allons utiliser deux systèmes en même temps, peut-être plus, parce que la sophistication des navires est tellement variable, des petits navires qui voguent dans un secteur bien connu aux transporteurs internationaux qui connaissent très bien la haute mer.

Nous essayons de faire des améliorations là où elles sont possibles et de les mettre en oeuvre à bord, sachant qu'elles devront être combinées à l'autre technologie qui continue de fonctionner. Nous faisons la même chose avec un projet pilote visant l'utilisation d'un aéronef sans équipage servant à examiner des tours et des choses de ce genre. Pouvons-nous faire une partie de notre travail d'entretien sans que personne ait à grimper à 600 pieds du sol, sur une tour? C'est de ce genre de choses qu'il est question. Nous essayons de faire cela et de l'intégrer, plutôt que de tout remplacer dans tous les cas. Je dirais que c'est la démarche que nous adoptons généralement dans toutes nos activités.

Le président: Monsieur Pelletier, nous n'avons plus de temps pour cette question. Je vais vous demander de faire un résumé rapide.

M. Mario Pelletier: Mon collègue a parlé de tous les points importants.

Je dirais que l'industrie navale a toujours été très traditionnelle, et l'accès à la technologie est très nouveau pour bien des gens. Nous faisons des progrès et travaillons en très étroite collaboration avec nos partenaires à nous améliorer. C'est un processus très intéressant.

● (1655)

Le président: Merci, monsieur Morrissey.

Monsieur Donnelly, vous avez trois minutes.

M. Fin Donnelly: Merci, monsieur le président.

J'aimerais continuer de poser des questions sur les Services de communication et de trafic maritimes, mais je pense que nous devons garder cela pour l'étude, étant donné que j'ai trois minutes.

J'aimerais revenir aux questions de M. Strahl au sujet du problème des navires abandonnés. Je pense qu'il a soulevé un bon point. Il faut manifestement tenir compte de ce qu'il en coûte aux contribuables, mais il y a aussi, je pense, le point tout aussi valable du coût relatif aux eaux canadiennes, tant sur le plan de l'environnement que sur celui de la navigation, si nous les laissons là où ils sont. Il ne s'agit pas toujours de petits navires. Il y en a de gros dont nous devons nous occuper. Il a parlé du projet de loi d'initiative parlementaire parrainé par Mme Crowder et qui a été récemment présenté de nouveau par M. Malcolmson. Nous avons donc le projet de loi d'initiative parlementaire qui s'accompagne de ces questions, et je crois que les libéraux souhaitent aussi se pencher sur la question, ce qui est une bonne nouvelle.

J'ai essayé de savoir précédemment ce qu'il en est de la Garde côtière des États-Unis et de ses pouvoirs, et si nous pouvions apprendre des choses quant à sa façon de s'occuper des navires abandonnés. Monsieur Hutchinson, vous avez mentionné le « pouvoir d'agir ». Je pense que c'est crucial. Que pouvons-nous faire pour l'examen des questions de compétences?

De plus, manifestement, nous parlions des questions de ressources, alors comment pouvons-nous mieux financer notre Garde côtière canadienne pour lui permettre de régler ces questions?

En deux minutes, s'il vous plaît.

Des voix: Oh, oh!

M. Jeffery Hutchinson: J'ai parlé précédemment de la nécessité d'avoir des pouvoirs plus clairs. Je dirais que c'est, personnellement, la plus importante leçon à tirer du modèle américain.

La mise en garde que je ferais à propos du modèle américain, c'est qu'en certains endroits où l'on a pris des mesures énergiques concernant les épaves et les navires abandonnés, on a créé sans le vouloir un dépotoir pour les épaves et les navires abandonnés, car les gens en sont venus à compter sur le processus d'élimination. Je pense qu'il faut être très prudent à ce sujet.

J'ajouterais simplement que nous nous engageons dans un domaine qui relève de Transports Canada. Nous participons de plein gré à cette discussion sur la politique, et nous comprenons que nous ne parlons pas que de voiliers de 20 pieds dont les propriétaires ne veulent plus, mais aussi, dans certains cas, de risques énormes pour l'environnement.

Je reviens à la première chose que j'ai dite après vous avoir remerciés de m'avoir invité, et c'est que notre mandat consiste à protéger les navigateurs et le milieu marin. Nous estimons que c'est au cœur de cet enjeu. Transports Canada va estimer que la sécurité de la navigation est au cœur de la question — et cela se comprend — mais notre attention porte sur la protection du milieu marin.

Le président: Merci, monsieur Donnelly. Je suis désolé.

Ceci étant dit, puis-je avoir la préséance sur le Comité pour obtenir un éclaircissement rapide sur ce qui a été dit au début? Êtes-vous d'accord?

Au début de votre déclaration liminaire, vous avez parlé de compétences. J'aimerais des éclaircissements à ce sujet, car je veux m'assurer que tout le monde comprend.

En matière de compétences, il y a trois éléments. Vous parlez de surveillance, de réponse et de sauvetage sur l'eau. Une fois que la réponse est lancée, ou que le JRCC se met en branle, vous augmentez cette partie du service. Autrement dit, c'est le ministère de la Défense nationale qui jouerait le rôle prépondérant pour tout ce qui relève de la compétence fédérale. C'est bien cela?

M. Mario Pelletier: Pour la recherche et le sauvetage maritime, le travail se fait au JRCC, au centre conjoint de coordination de sauvetage, ce qui englobe les Forces armées canadiennes et la Garde côtière. Nous nous occupons de la réponse maritime, et les Forces armées canadiennes s'occupent de la réponse aérienne. Nous travaillons en collaboration. Très souvent, nous allons envoyer un avion ou un hélicoptère sur les lieux d'un incident maritime. C'est la même chose pour un incident aérien qui se produit au-dessus de l'eau ou dans l'eau. Nous allons déployer les ressources de la Garde côtière en pareils cas. C'est une façon de faire très efficace.

M. Jeffery Hutchinson: Si vous me le permettez, au sujet des compétences, j'aimerais ajouter qu'il n'y a pas qu'un seul ministre responsable de la recherche et du sauvetage, à l'échelle fédérale.

Le ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne est responsable des activités de recherche et sauvetage maritime. Pardonnez-moi de sourire en disant son titre à haute voix, mais nous sommes fiers que notre nom soit inclus dans son titre.

Le JRCC est le reflet de la nécessité des deux mandats pour la prise de décisions. Pour que les décisions se prennent dans une pièce comme celle-ci, il faut que les choses se déroulent très rapidement grâce à des experts qui savent quoi déployer.

Je voulais souligner, cependant, que notre ministre a le mandat relatif aux activités de recherche et sauvetage maritime, et cela répond en partie à la question sur les compétences.

● (1700)

Le président: Merci beaucoup de votre réponse. Je vous en sais gré.

La deuxième partie de notre ordre du jour porte sur les travaux du Comité, mais avant de passer à cela, j'aimerais remercier nos invités d'aujourd'hui qui, d'après moi, ont fait de l'excellent travail.

Merci beaucoup, messieurs. Vous nous avez tous les deux très bien informés.

Je vous remercie également du service que vous rendez, comme on l'a dit précédemment, ainsi que pour le service que vous nous avez rendu aujourd'hui.

Messieurs Pelletier et Hutchinson, merci infiniment. Nous allons nous occuper des travaux du Comité. Vous êtes libres de partir.

Nous n'allons pas passer à huis clos, alors autant poursuivre immédiatement.

Nous allons nous arrêter deux minutes, puis reprendre pour les travaux du Comité.

● (1700)

(Pause)

● (1700)

Le président: Chers collègues, nous reprenons pour nous occuper des travaux du Comité.

J'aimerais parler de la logistique requise pour rassembler des témoins. L'étude a été adoptée, et nous devons maintenant parler de la façon dont nous allons faire venir des témoins. Nous voulons nous y mettre immédiatement, alors peu importe l'ordre des points, j'aimerais que nous réglions cela pour commencer, si vous le voulez bien.

Vous avez tous votre calendrier sous les yeux. Aujourd'hui, le 23 février, nous avons eu notre séance d'information et traitons des travaux du comité. Le 25 février, nous allons avoir la deuxième de deux séances d'information ministérielle.

Si vous passez au mois de mars, vous verrez que nous avons une pause — désolé, une semaine de travail dans nos circonscriptions.

Une voix: [Inaudible]

Le président: Oui. Nous devons tous nous habituer à cela.

Puis nous avons le 8 mars. On m'a signalé que même si le jeudi, c'est l'échéance pour les témoins de notre étude du SCTM — conformément à la motion que nous avons adoptée — le personnel du Comité aimerait commencer à prendre des dispositions pour certains témoins. Je pense bien que ce que nous vous demandons, c'est de nous transmettre rapidement les noms de personnes que vous voudriez inviter à témoigner malgré l'échéance de jeudi. Cela va permettre à nos gens de commencer à travailler à cela.

C'est d'accord?

M. Fin Donnelly: Certainement.

Le président: Nous pouvons donc faire cela le plus rapidement possible.

Je ne sais pas si vous souhaitez suggérer quelqu'un maintenant, ou si vous voulez que nous passions à autre chose, puis que vous le fassiez à la fin de la séance.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Monsieur le président, est-il possible d'obtenir des adresses de courriel et d'envoyer quelque chose hors ligne? Je n'ai pas les noms avec moi, mais j'en aurai à suggérer une fois que je serai chez moi.

Le président: Oui, bien sûr.

Je dis cela seulement parce que j'essaie de souligner qu'ils veulent se mettre au travail. Si vous avez quelqu'un qu'il faut évidemment inviter, dites-le-leur dès que possible, s'il vous plaît, pour qu'ils commencent à y travailler.

• (1705)

M. Ken Hardie: Il faut juste que je sois capable de joindre le greffier.

Le président: Le greffier va vous donner son courriel. Vous pouvez envoyer cela dès que possible, même si l'échéance est jeudi. Si vous avez qui que ce soit à proposer comme témoin, vous avez jusqu'à 17 heures jeudi.

Monsieur Donnelly.

M. Fin Donnelly: Monsieur le président, je pense que c'est une excellente suggestion. Nous serons ravis de transmettre notre liste dès que possible, et j'espère bien que nous l'enverrons par courriel dès aujourd'hui. Si nous avons jusqu'à 17 heures jeudi et que des personnes ont été oubliées ou qu'elles ont manifesté l'intérêt de venir, nous les ajouterons ensuite, mais nous allons faire ce que vous dites et vous transmettre les noms dès que possible.

Le président: D'accord.

Allez-y, monsieur Morrissey.

M. Robert Morrissey: Monsieur le président, c'est pour les témoins relatifs à ce sujet en particulier.

Le président: Oui. C'est seulement pour la motion que nous avons adoptée concernant la station sur la côte Ouest, le centre de SCTM, et l'étude à ce sujet.

M. Robert Morrissey: Si nous choisissons, après l'échéance, de proposer d'autres témoins, avons-nous cette...?

Non? C'est fini à ce moment-là?

Le président: C'est la raison pour laquelle j'aime les échéances, monsieur Morrissey, parce que nous n'avons pas à faire venir des gens à la dernière minute. Sur le plan de l'organisation, c'est difficile de les faire venir de loin. Nous parlons d'une étude qui vise la côte Ouest.

M. Robert Morrissey: Donc, c'est à ce sujet.

Le président: Oui, nous traiterons des autres sujets plus tard.

Pour que ce soit clair, voici ce que je propose pour l'étude en question. Certaines personnes plus expérimentées que moi par rapport à ce genre de situations m'ont indiqué que nous avons d'abord une séance d'information du ministère. Nous avons eu celle de la Garde côtière, et le MPO viendra jeudi.

Cela est habituellement suivi d'une réunion portant strictement sur les travaux du Comité au cours de laquelle nous pouvons décider de l'étude que nous souhaitons faire. Autrement dit, cela se fait après les séances d'information du ministère, etc. Cela nous donne des idées, matière à réflexion, sur les sujets que nous aimerions étudier par la suite.

Je propose que la réunion du 8 mars soit consacrée aux travaux du Comité pour discuter d'études possibles et de travaux futurs. Puis, le 10 mars, nous pourrions entreprendre notre étude sur les stations des SCTM de la côte Ouest. C'est la motion qui a été adoptée; elle a été proposée par Wayne Stetski.

Monsieur Donnelly, je crois que vous avez un commentaire.

M. Fin Donnelly: Possiblement. J'aimerais proposer une façon de faire que vous pourriez étudier, monsieur le président.

Dans le passé, au Comité des pêches, l'examen des priorités et les discussions entre les partis avaient lieu au sous-comité, qui présentait ensuite des recommandations au comité plénier.

Si vous êtes ouvert à l'idée, je suis prêt à présenter une motion en ce sens.

Le président: Je suis tout à fait prêt à l'envisager. La semaine dernière, lors d'une discussion, il a été indiqué que le Comité souhaitait que tous participent au processus. Donc, vous proposez de prendre la décision au sous-comité, qui en informera le Comité par la suite.

M. Fin Donnelly: Monsieur le président, je précise que ce serait une recommandation plutôt qu'une décision.

Le président: Oh, oui, évidemment. Je suis désolé. C'est ce que je voulais dire. Je vous remercie de m'avoir corrigé.

Madame Jordan.

Mme Bernadette Jordan: Je crois comprendre que nous avons convenu, à la première réunion, de ne pas procéder ainsi. Nous avons alors décidé de ne pas créer un sous-comité et de prendre la décision tous ensemble. Je pense que c'est ce qui a été décidé lors de la première réunion. Je n'ai pas le compte rendu de la réunion sous la main, mais c'est le souvenir que j'en ai.

Le président: Donc, si je comprends bien, vous proposez une motion pour modifier cela, n'est-ce pas?

Mme Bernadette Jordan: Nous avons adopté une motion à cet égard.

Le président: Vous pouvez voter quand vous voulez. Une motion est une motion.

M. Fin Donnelly: J'aimerais apporter une précision. Je crois que la question était de savoir si cela se ferait à huis clos. La discussion aurait lieu, mais à huis clos. Ce que je propose, si tous les partis sont d'accord, c'est que la portion à huis clos serait une réunion en sous-comité, qui en ferait ensuite rapport au comité plénier en séance publique.

Le président: Ce serait en séance publique.

Madame Jordan.

Mme Bernadette Jordan: Quelle est la composition du sous-comité?

Le président: Le sous-comité est formé du président, des deux vice-présidents et de deux députés libéraux, qui seront nommés plus tard.

J'aimerais avoir d'autres commentaires. Y a-t-il d'autres observations à ce sujet?

• (1710)

M. Fin Donnelly: Je suis prêt à présenter la motion si quelqu'un veut l'appuyer.

Le président: M. Donnelly propose, avec l'appui de M. Sopuck, de créer un sous-comité formé du président, des deux vice-présidents et de deux députés du parti ministériel.

Tous ceux qui sont pour?

Il s'avère que nous avons adopté une motion en ce sens lorsque nous avons étudié les motions de régie interne. Nous n'avons qu'à le constituer. Nous n'avons pas à voter; nous l'avons déjà adoptée.

Mme Bernadette Jordan: Elle a été rejetée.

Le président: Non, il n'y a eu aucune motion en ce sens.

Le greffier du comité (M. David Chandonnet): Elle n'a pas été rejetée. Elle a été adoptée.

Le président: Je sais que nous en avons discuté et que nous sommes entendus, en quelque sorte, sur la question de savoir s'il convenait de procéder ainsi, mais il n'y a eu aucun vote ou aucune motion contre la création d'un sous-comité. Lorsque nous avons examiné les motions de régie interne, nous avons tenu un vote sur la création d'un sous-comité. Il a été créé; il n'est donc pas nécessaire de voter. Il s'agit simplement d'établir l'horaire.

M. Fin Donnelly: Si cela existe déjà, je vais retirer la motion. Si mon comotionnaire est d'accord, nous allons la retirer, puis nous pourrions poursuivre. Idéalement, le sous-comité pourrait se réunir avant la réunion dont vous parlez, soit le 8 mars. Ce sera à huis clos ou en séance publique?

Le président: Cela se fait habituellement à huis clos.

M. Fin Donnelly: C'est ce qui serait différent. Idéalement, le sous-comité se réunirait à huis clos et la discussion serait publique. On parle de transparence. Le public veut savoir comment nous établissons les priorités et veut connaître les enjeux.

Le président: Permettez-moi de l'expliquer de nouveau, pour que ce soit clair.

À l'instar d'autres comités, nous avons adopté diverses mesures pendant l'examen des motions de régie interne. Nous avons adopté une motion visant la création d'un sous-comité qui serait chargé de décider des travaux du Comité, puis d'en saisir le comité principal. Nous avons discuté de la possibilité de ne pas avoir un sous-comité, étant donné que ce n'était pas une pratique courante du Comité des pêches et des océans dans le passé. Ce n'est pas qu'il n'en a jamais eu, mais c'est ainsi que cela a fonctionné la plupart du temps, disons dans la dernière session.

La question n'a toutefois pas fait l'objet d'un vote. Nous pouvons donc nous prononcer pour le réinstaurer. Vous comprenez ce que je veux dire? Actuellement, nous avons un sous-comité, mais nous n'y avons pas recours. M. Donnelly propose qu'on y ait recours à l'avenir.

M. Fin Donnelly: C'est exact.

Le président: Madame Jordan.

Mme Bernadette Jordan: Nous faut-il une motion en ce sens?

Le président: Non, nous n'avons qu'à déterminer l'horaire.

Mme Bernadette Jordan: Donc, il existe.

Le président: Oui, il s'agit simplement d'y avoir recours.

Mme Bernadette Jordan: Très bien.

Le président: Je suppose que cela vaut pour beaucoup de choses, dans la vie, mais vous comprenez l'idée. Voilà; il s'agit simplement de l'utiliser.

Je crois comprendre que vous proposez de fixer une date pour une réunion du sous-comité. Il n'est pas nécessaire que ce soit mardi ou jeudi, de 15 h 30 à 17 h 30.

M. Fin Donnelly: C'est exact. Permettez-moi d'ajouter une autre précision, monsieur le président. L'idée, c'est que les discussions sur les priorités seront tenues en séance publique plutôt qu'à huis clos afin que les Canadiens puissent savoir de quoi nous parlons.

Le président: C'est exact.

M. Fin Donnelly: Très bien.

Le président: Y a-t-il d'autres questions à ce sujet? Quelqu'un a besoin d'éclaircissements? Tout le monde a compris?

M. Robert Morrissey: Pas vraiment.

Le président: Eh bien, « pas vraiment » revient à dire « non ».

Avez-vous une question, monsieur Morrissey?

M. Robert Morrissey: Veuillez nous décrire le processus encore une fois. C'est du nouveau pour nous, de ce côté. Cela a commencé par la motion de M. Donnelly. Veuillez simplement nous expliquer le processus dont nous avons maintenant convenu.

• (1715)

Le président: Nous ferons ce qui a été convenu à la toute première réunion. C'est ce qu'on appelle des motions de régie interne, n'est-ce pas? Il s'agit de la nourriture qui sera fournie, du fonctionnement général...

M. Robert Morrissey: J'ai la liste.

Le président: Très bien; dans ce cas, descendez jusqu'au point portant sur la création du sous-comité.

M. Robert Morrissey: Est-ce le Sous-comité du programme et de la procédure?

Le président: Oui, nous avons adopté une motion visant sa création. On a ensuite discuté du fait qu'il n'est pas nécessaire. Nous pouvons le faire en comité plénier, comme cela s'est fait auparavant. Nous l'avons fait dans le passé. Le comité fonctionne de façon plutôt collégiale, comme M. Sopuck l'a indiqué. Par conséquent, nous n'en avons peut-être pas besoin. Nous n'avons pas fixé une date de réunion à ce moment-là.

Au début, M. Donnelly proposait la création d'un sous-comité, mais étant donné que c'était déjà fait, comme le greffier l'a souligné, nous n'avons pas eu à nous prononcer là-dessus. Il s'agissait simplement de savoir si le Comité devrait convoquer une réunion du sous-comité.

Madame Jordan.

Mme Bernadette Jordan: Je suis désolée. Je n'aime pas être pointilleuse, mais je maîtrise cet art.

Ce que vous dites, c'est que pendant l'étude des motions de régie interne, nous avons décidé de ne pas avoir un sous-comité parce que la décision serait prise par l'ensemble du Comité. Nous n'avons pas tenu de vote, mais nous avons indiqué, à ce moment-là, que cela relèverait de l'ensemble du Comité, puisqu'il fonctionne dans un esprit de collégialité, et que nous n'avions donc pas besoin d'un sous-comité.

Maintenant, vous dites que M. Donnelly voulait présenter une motion, mais que ce n'est pas nécessaire parce que c'est déjà fait. Or, ce n'est pas le cas; nous avons voté contre. C'est ce que je ne comprends pas. Je suis désolée.

Le président: Le greffier m'a informé que selon le compte rendu, nous avons tenu un vote à ce sujet et que nous avons adopté une motion de régie interne visant la création du sous-comité.

Mme Bernadette Jordan: Très bien.

Le président: C'est exact? Bien. Nous n'avons pas besoin de le faire parce qu'un sous-comité a été créé à l'étape des motions de régie interne. Vous pouvez consulter les bleus si vous voulez.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Serait-il possible, si c'est ce que souhaite la majorité, de modifier la motion que nous avons adoptée à la première réunion de façon à établir que le sous-comité est le comité plénier? Autrement dit, le sous-comité serait formé de tous les membres du Comité. Est-ce possible?

Le président: Donc, vous dites que vous voulez éliminer le sous-comité.

M. Ken Hardie: Oui.

Le président: Très bien. C'est cela; une double négation donne... Non; deux éléments positifs donnent une négation. Je ne sais pas. Peu importe. Vous savez ce que je veux dire.

Des voix: Oh, oh!

M. Ken Hardie: Oui.

Le président: Je ne peux vous empêcher de présenter une motion. Nous traitons des travaux du Comité. Vous avez donc le droit de le faire, mais le compte rendu indique que nous avons tenu un vote et créé un sous-comité.

M. Ken Hardie: Je voulais seulement savoir s'il y avait une possibilité et — s'il y avait un consensus pour que tout cela relève du comité plénier — un mécanisme pour en décider. Je ne sais vraiment pas comment cela fonctionne.

Le président: Par rapport à ce que vous proposez, monsieur Hardie, je suppose que si vous ne voulez pas du comité qui a été créé, l'une de vos options serait de traiter de ces questions lors des discussions sur les travaux du Comité — ce que nous faisons actuellement —, d'ignorer le sous-comité et de ne pas tenir de réunions du sous-comité. Est-ce ce que vous suggérez?

M. Ken Hardie: Non. Selon mon collègue, que nous avions convenu que tout serait examiné en comité plénier. Je voulais simplement savoir de quelle façon nous pourrions le faire.

Le président: Cela s'appelle une motion.

M. Ken Hardie: Très bien. Comme je l'ai indiqué, je suis plutôt indécis. Si un de mes collègues veut présenter une motion en ce sens, il est libre de le faire.

Le président: Comme je l'ai indiqué, toutes les motions sont possibles. Nous discutons en ce moment du fait que M. Donnelly veut établir le calendrier des réunions du sous-comité qui a été créé à la première réunion.

Allez-y, monsieur Donnelly.

M. Fin Donnelly: Monsieur le président, je ne suis pas certain que la motion a déjà été proposée, mais s'il y en a une, je vais l'appuyer si vous acceptez que cela demeure public. Voilà l'enjeu. Je propose donc que la réunion du sous-comité soit la partie qui se déroule à huis clos, puis qu'on reprenne les travaux en comité plénier, qui est la partie à laquelle les Canadiens auront accès. Ils ne savent pas de quoi nous discutons en ce moment. Lorsque nous reviendrons en comité plénier et que nous aurons cette discussion — après avoir eu l'occasion d'en débattre à huis clos —, si la séance est publique, nous pourrions informer les Canadiens des sujets dont nous avons discuté. Actuellement, ils n'en ont aucune idée.

• (1720)

Le président: C'est vrai, parce que nous sommes en séance publique en ce moment.

M. Fin Donnelly: Je pensais que nous étions à huis clos. Donc, si nous sommes en séance publique, c'est formidable. Les Canadiens auront ainsi l'occasion de comprendre de quoi nous débattons, sur le plan de la procédure, évidemment, tandis qu'ils n'auront pas cette possibilité lorsque nous siégerons à huis clos, et si nous prenons des décisions au sujet des priorités, ils ne seront pas au courant de la teneur de nos discussions.

Le président: C'est exact.

M. Fin Donnelly: Et ils n'auront pas accès à cette information. Ma seule préoccupation est liée à la transparence. S'il y a une meilleure façon de faire, si on présente une motion visant à accroître la transparence pour les Canadiens, j'y serai tout à fait favorable et je l'appuierai.

Le président: Monsieur Arnold.

M. Mel Arnold: Monsieur le président, si nous formons le sous-comité, est-ce là que seront entendus les témoins? Est-ce là qu'auront lieu les séries de questions?

Le président: Non.

M. Mel Arnold: Donc, le sous-comité étudierait les questions préliminaires qui seraient fournies au...

Le président: Le sous-comité décide de l'ordre du jour, de nos travaux. Il recommande un ordre du jour, puis en saisit le comité plénier, qui l'examine. Le sous-comité se réunit habituellement à huis clos pour discuter des travaux et des études à venir, entre autres, puis il présente ses recommandations au Comité, qui doit alors se prononcer.

M. Mel Arnold: Parle-t-on de l'ordre du jour pour ce sujet précis ou du calendrier?

Le président: Cela concerne les études qui seront entreprises. Toute étude fait d'abord l'objet de discussions au sous-comité, qui présente ensuite ses recommandations à l'ensemble du Comité.

Monsieur Sopuck.

M. Robert Sopuck: Je tiens à présenter mes excuses au Comité si mon commentaire a prêté à confusion. Pendant la dernière législature, le Comité des pêches avait un sous-comité qui se réunissait régulièrement et faisait des recommandations sur les points à inscrire à l'ordre du jour. Donc, nous avons un sous-comité. Je suis désolé d'avoir créé une certaine confusion.

Le président: Il n'y a pas de mal. Merci de la précision.

Monsieur Morrissey.

M. Robert Morrissey: Monsieur le président, je propose de mettre fin au débat. Je demande l'ajournement du débat.

Le président: Dites-vous que vous voulez que la séance soit levée?

M. Robert Morrissey: Oui, il se fait tard.

Le président: C'est une motion dilatoire. Nous devons par conséquent la mettre aux voix immédiatement.

Tous ceux qui sont pour?

M. Fin Donnelly: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je demande un vote par appel nominal.

Le président: Certainement.

(La motion est adoptée par 5 voix contre 3.)

Le président: La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>