



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des pêches et des océans

FOPO • NUMÉRO 007 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 12 avril 2016

Président

M. Scott Simms

Comité permanent des pêches et des océans

Le mardi 12 avril 2016

• (1535)

[Traduction]

Le vice-président (M. Robert Sopuck (Dauphin—Swan River—Neepawa, PCC)): La séance est ouverte.

J'ai participé à de nombreuses réunions de comités dans les cinq ans que j'ai passés au Parlement, mais c'est la première fois que j'ai l'honneur d'en présider une. Je vous demande donc d'être indulgents.

Je remercie tous les membres du Comité ainsi que les témoins. Nous examinons aujourd'hui la fermeture de la station SCTM de la Garde côtière canadienne de Comox.

Mme Jordan invoque le Règlement.

Mme Bernadette Jordan (South Shore—St. Margarets, Lib.): Avant que nous abordions l'ordre du jour, je voudrais signaler qu'une motion avait été proposée au cours de la dernière réunion, mais n'avait pas fait l'objet d'un vote. J'aimerais que ce vote ait lieu maintenant.

Le vice-président (M. Robert Sopuck): D'accord. Nous tiendrons le vote tout de suite.

Mme Jordan propose:

Que le Comité invite le ministre des Pêches et des Océans et de la Garde côtière canadienne ainsi que des représentants du ministère à comparaître le 19 avril, pour une réunion de deux (2) heures, au sujet de sa lettre de mandat et du Budget principal des dépenses 2016-2017.

Monsieur Strahl.

M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC): Merci, monsieur le président.

Compte tenu de vos instructions précédentes, je note encore une fois que ce n'est pas ce que nous avions convenu. Nous voulons entendre les témoins qui comparaissent aujourd'hui au sujet de cette importante étude. Par conséquent, nous ne nous attarderons pas sur ce point. Nous souhaitons que le ministre assiste à deux réunions distinctes. Il est maintenant clair que ce ne sera pas le cas.

Cela dit, nous sommes disposés à permettre aux libéraux d'user de leur majorité pour obtenir ce qu'ils veulent.

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Monsieur Donnelly.

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

Par respect pour nos témoins, je ne gaspillerai pas le temps précieux du Comité pour parler de cette question. Je veux quand même dire que nous sommes déçus de ne pas pouvoir compter sur la présence du ministre pendant deux réunions.

Nous n'aurons plus maintenant que la moitié du temps souhaité, ce qui est vraiment malheureux. Nous en avons déjà parlé. Nous avons clairement énoncé nos intentions. Nous savons malheureusement que nous perdrons ce vote.

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Y a-t-il d'autres observations?

Tous ceux qui sont en faveur de la motion?

(La motion est adoptée.)

Le vice-président (M. Robert Sopuck): La motion est adoptée.

Notre premier témoin est M. Allan Hughes, officier de communications et président de la section locale 2182 d'Unifor.

Je vous remercie de votre présence au Comité, monsieur Hughes. La parole est à vous pour 10 minutes.

• (1540)

M. Allan Hughes (président, Section locale 2182, Unifor): Je vous remercie, monsieur le président et membres du Comité, de m'avoir donné l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui. Je m'appelle Allan Hughes. Je suis le président de la section locale 2182 d'Unifor, qui représente 295 officiers des communications maritimes travaillant un peu partout dans le pays. Je suis heureux de m'adresser au Comité aujourd'hui afin d'expliquer pourquoi la décision de fermer le centre des Services de communication et de trafic maritimes de Comox est dangereuse.

Je voudrais vous dire, avant de commencer, que depuis que le Comité a entrepris cette étude de la fermeture projetée du centre, la Garde côtière semble avoir accéléré la mise en oeuvre de ses plans. En fait, les membres du personnel ont déjà été informés que le centre fermerait le 10 mai, dans moins d'un mois. Lorsqu'on a demandé au sous-commissaire pourquoi la Garde côtière passait à l'action avant de recevoir les recommandations du Comité, il a répondu: « Tout ce qui nous viendra du Comité ne constituera qu'une recommandation, qui ne nous liera pas. »

J'aimerais vous donner quelques renseignements sur mes antécédents. J'ai grandi à Vancouver. J'ai commencé à travailler pour la Garde côtière canadienne en 1993 en suivant le premier et seul cours de contrôleur du trafic maritime donné au collège de la Garde côtière canadienne, à Sydney, en Nouvelle-Écosse. J'ai entrepris ma carrière au centre des services à la circulation maritime de Vancouver, puis j'ai travaillé au centre de Tofino de 1994 à 2000. Depuis, je suis au centre de Comox. J'ai aussi 18 mois d'expérience dans un centre d'opérations et de communications de la GRC sur l'île de Vancouver.

Chaque année, des centaines de milliers de plaisanciers de la vallée du Bas-Fraser, des États-Unis et de partout dans le monde viennent s'amuser dans les vastes zones de navigation du passage intérieur. Ce trafic s'ajoute aux mouvements de la flotte de pêche commerciale, des bateaux de croisière et d'autres navires commerciaux qui soutiennent l'industrie et le tourisme le long de la côte. Il s'agit donc d'une voie de navigation très fréquentée pendant toute l'année.

Fermer le centre SCTM de Comox est non seulement une mauvaise décision d'affaires, mais aussi une décision imprudente prise sans tenir compte du caractère unique de la côte sud de la Colombie-Britannique. C'est un risque pour le commerce et l'environnement, qui met en danger le public et le réseau de sécurité dont nous sommes responsables. Si le centre de Comox ferme, les 50 officiers de Victoria devront gérer près de 40 % de l'ensemble des opérations maritimes de recherche et de sauvetage et contrôler 40 % des mouvements de navires au Canada.

Aucun officier ou gestionnaire connaissant bien les opérations n'a été consulté avant que cette décision ne soit prise. Malheureusement, cette réalité devient de plus en plus évidente à chaque phase de cette odyssee de quatre ans dans laquelle s'est lancée la Garde côtière.

Je voudrais vous faire part aujourd'hui du point de vue des gens de première ligne et vous expliquer pourquoi le centre de Comox devrait être maintenu. L'une de nos principales préoccupations, en cas de fermeture de Comox, est que la charge de travail assumée par Victoria serait beaucoup trop lourde et rendrait extrêmement difficile la certification de nouveaux officiers à l'avenir.

À l'heure actuelle, Comox s'occupe de près d'un millier de 6 000 incidents de recherche et de sauvetage qui se produisent chaque année. Les appels seront maintenant transférés à Victoria. Pour le moment, Victoria contrôle simultanément huit stations radio télécommandées et 45 fréquences radio. Avec la fermeture de Comox, Victoria devra s'occuper en même temps de 12 stations et de 63 fréquences radio dans le secteur de recherche et de sauvetage le plus occupé du Canada.

Imaginez combien il sera difficile de capter le faible signal de détresse émis par un kayakiste dans le vacarme qui régnera sur les 63 canaux de communication au cours d'un week-end prolongé de l'été.

J'ai une certaine expérience personnelle dans ce domaine. Lorsque j'ai commencé ma carrière à Vancouver, la charge de travail qui existait alors était semblable à celle que connaîtrait Victoria après la fermeture de Comox. Certains diront que cela a fonctionné avant, mais j'étais là à l'époque et je sais que cela ne marchait pas. J'ai mentionné il y a quelques instants le cours que j'ai suivi au collège de la Garde côtière canadienne. Il s'agissait d'une formation intensive en classe de huit mois, après laquelle j'ai commencé à travailler sur le terrain au centre de Vancouver.

En dépit de toute la formation reçue, les deux tiers de mes camarades de classe, soit 8 sur 12, ont été incapables de composer avec la charge de travail et la complexité du centre et sont partis. Ils n'ont pas poursuivi leur carrière dans la Garde côtière. Un d'entre eux est allé à Iqaluit et un autre à Prince Rupert.

Si Comox ferme, nous subirons un énorme recul lorsque cette charge de travail accablante et complexe devra être assumée par le nouveau centre regroupé de Victoria.

Lorsque le centre SCTM de Vancouver a fermé en mai 2015, il comprenait un centre régional d'information maritime. Ce poste opérationnel s'occupait de collecte, de diffusion et d'alerte pour les rapports de pollution, comme ceux du *Marathassa*. Il informait les officiers d'urgence environnementale de la Garde côtière des incidents, tenait Transports Canada au courant des problèmes de navigation et transmettait des avis aux organismes gouvernementaux et aux responsables de la Garde côtière au sujet des événements importants.

Ces tâches essentielles sont maintenant administrées à Comox parce que la Garde côtière n'a pas réussi l'année dernière à trouver quelqu'un d'autre qui puisse s'en charger. Elle avait essayé de les

attribuer à nouveau aux organismes initiaux tels que Transports Canada.

La semaine dernière, la Garde côtière a annoncé que ces responsabilités seraient transférées aux centres des opérations régionales, dont le personnel se compose d'officiers de bord de la Garde côtière. Les services seront assurés non pas 12, mais 24 heures par jour. Il faudra donc engager davantage de personnel, ce qui ajoutera encore au coût de ce regroupement.

● (1545)

J'aimerais aborder l'autre aspect du problème de la charge de travail qui, bien sûr, est celui de la dotation en personnel. Unifor prévoit une perte de près de 20 à 30 % des officiers actuels de Victoria, qui prendront leur retraite ou quitteront la Garde côtière dans les deux ou trois prochaines années. La formation et la certification des gens qui seront appelés à les remplacer peuvent prendre jusqu'à deux ans. En réalité, ce remplacement sera pratiquement impossible compte tenu des départs massifs à la retraite qui se produiront d'ici 2021. Le rattrapage ne pourra pas se faire parce qu'il faut deux ans en pour former la relève.

Année après année, les officiers des SCTM font le plus grand nombre d'heures supplémentaires de la fonction publique fédérale. La fermeture de Comox ne fera qu'aggraver une situation de dotation déjà précaire dans la région de l'Ouest. Unifor estime que le budget des heures supplémentaires s'élèvera à 2 millions de dollars pour cet exercice et à 3 millions de dollars les exercices suivants. Lorsque cette question a été soulevée auprès de la direction régionale de la Garde côtière, elle a répondu qu'elle réduirait simplement le nombre de postes opérationnels. Cela signifie qu'au cours des week-ends prolongés très occupés de l'été, le nombre d'officiers de service chargés de répondre aux appels de détresse passera peut-être de cinq à deux.

Le commissaire adjoint Girouard et son personnel des ressources humaines s'efforcent en vain de régler le problème de la pénurie de personnel. Il n'y a aucun plan pour remplacer les officiers qui partiront dans les cinq prochaines années. Pour ce qui est des 20 à 30 % qui s'en iront dans les deux ou trois prochaines années, on n'a même pas commencé à embaucher, alors qu'il faut deux ans pour former les nouveaux officiers.

À part la charge de travail et les problèmes de dotation, nous nous inquiétons des problèmes techniques occasionnés par le nouveau système de communications qui a été installé dans chaque station de la côte, à l'exception de Comox. Pour situer le contexte, je préciserai que, le 9 février 2016, le centre SCTM de Victoria a été modernisé de même que le centre regroupé de Vancouver. Selon la Garde côtière, la transition au nouveau système s'est bien passée, mais, après quelques jours à peine, nos officiers faisaient état d'échos dans les haut-parleurs et les écouteurs utilisés pour recevoir les appels de détresse et contrôler la circulation des navires. De ce fait, il y a des navires qui n'entendent pas les transmissions du centre SCTM et des officiers qui n'entendent pas les appels des navires. Il semble qu'au départ, les tests au seul centre de Victoria s'étaient bien passés, mais dès que tous les sites ont été mis en réseau, les problèmes se sont manifestés, comme vous pouvez le voir dans le courriel que j'ai obtenu grâce à une demande d'accès à l'information.

Si Comox ferme, le centre regroupé aura un problème majeur à cause du bruit généré sur le canal 16 des appels de détresse et nos autres canaux distincts. Il ne faut pas perdre de vue qu'il y a 63 canaux distincts. À l'heure actuelle, certains appels radio peuvent ne pas être captés aux périodes de pointe parce que les émissions simultanées provenant d'autres plaisanciers peuvent couvrir les appels de détresse. Voilà à quel point le trafic est intense. Lorsque nos officiers tentent d'entrer en contact avec un navire en détresse, les appels sont souvent couverts par d'autres émissions, y compris celles des traversiers de B.C Ferries qui font des appels de sécurité lorsqu'ils s'approchent de la passe Active.

Il y a une limite au nombre de communications radio, de sites et d'incidents qu'un officier peut gérer en toute sécurité. La transmission de l'information relative à la recherche et au sauvetage est essentielle lorsqu'il s'agit de sauver des vies et de protéger l'environnement.

Si Comox ferme, le champ de responsabilité de Victoria comprendrait plus de 40 navires de recherche et de sauvetage, les aéronefs du 442^e escadron de transport et de sauvetage et plus d'une douzaine de ressources des services de police et d'incendie. Cela vous donne une idée de la charge de travail dans ce secteur.

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Il vous reste deux minutes.

M. Allan Hughes: Comme je l'ai déjà mentionné, les difficultés audio se manifestent encore aux centres de Victoria, Prince Rupert et Sarnia. Lors d'une visite à Sarnia en novembre, j'ai personnellement constaté que les officiers devaient, presque pour chaque appel radio, réécouter les bandes pour comprendre ce qui a été dit, parfois avec succès et parfois en vain.

J'aimerais attirer votre attention sur un courriel, obtenu par Unifor par suite d'une demande d'accès à l'information et provenant du centre SCTM de Victoria, qui est doté du nouveau matériel modernisé. Ce message contredit le témoignage des responsables de la Garde côtière, qui affirment que ces problèmes ont été réglés.

Nos officiers craignent ce qui arrivera après le week-end prolongé de mai, qui marque le début de ce que nous appelons familièrement la « saison folle » en raison du bruit et du nombre de cas de recherche et de sauvetage dont ce centre doit s'occuper.

Lors de l'audience du 10 mars, on avait demandé à des membres de la direction de la Garde côtière si le nouveau système de communications avait déjà occasionné un incident de sécurité. Il y a quelques mois, le 2 février, une collision a été évitée de justesse entre un remorqueur américain tirant deux barges et un navire de haute mer. Il y avait alors eu une interruption prolongée des communications au mont Ozzard à Ucluelet. Les officiers de Prince Rupert observaient, impuissants, leurs écrans de radar et de transpondeur tandis que le remorqueur coupait les voies de trafic, forçant le navire de haute mer à faire une manoeuvre rapide pour éviter la collision. Cet incident témoigne des dangers du regroupement.

Je voudrais aussi aborder un autre point mentionné le 10 mars par le commissaire adjoint Girouard lors de sa comparution devant le Comité. Il avait alors minimisé le risque de tsunami au centre SCTM de Victoria. J'ai ici un graphique de Pêches et Océans qui montre un tsunami entrant dans le détroit de Juan de Fuca et atteignant le secteur où se trouvent le centre de Victoria et la zone de risque de 4 mètres.

Je voudrais enfin souligner que l'immeuble du centre SCTM de Comox ne fermera pas et ne sera pas vendu. Il sera maintenu et continuera à abriter les techniciens qui y travaillent. Le matériel qui a servi à moderniser Victoria se trouve déjà à Comox. C'est le bâtiment

le plus récent des SCTM de la Garde côtière. Il avait été construit en 1993 conformément aux normes de construction s'appliquant aux bâtiments de protection civile.

Je dirais en conclusion que la fermeture du centre de Comox et son transfert à Victoria ne servent pas l'intérêt public et ne favorisent pas la sécurité, la prudence financière et la faisabilité opérationnelle.

J'ai une autre diapo à vous montrer. C'est une carte de la péninsule de Saanich produite par les planificateurs des mesures d'urgence. Voici le secteur où se trouve l'Institut des sciences de la mer et où sera aménagé le centre. C'est la zone d'alerte aux tsunamis, située à 4 mètres au-dessus du niveau de la mer, dans une zone d'évacuation.

• (1550)

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Merci beaucoup, monsieur Hughes, pour cet exposé très complet.

Nous entendrons ensuite par téléphone, de Vancouver, en Colombie-Britannique, M. Fred Moxey. Monsieur Moxey, vous avez 10 minutes.

M. Fred Moxey (commandant de la Garde côtière à la retraite, à titre personnel): Merci, monsieur.

Je vais d'abord vous présenter un bref aperçu de mes antécédents. Je travaille en mer depuis 40 ans. J'ai commencé très jeune, en suivant les cours de la Prince of Wales Sea Training School de Douvres, en Angleterre, à l'âge de 15 ans. Ayant terminé ma formation de marin, je suis allé en mer à 16 ans, comme employé de la société de transport maritime P&O dans la marine marchande. Une fois revenu au Canada, je suis entré dans la Garde côtière canadienne en 1972. J'ai travaillé dans la plupart des stations de la Garde côtière de la côte Ouest. J'ai également ouvert moi-même quatre stations. J'ai aussi navigué à bord de pétroliers. J'ai été surintendant de toutes les stations de la Garde côtière de la côte du Pacifique et surintendant du Bureau de la sécurité nautique.

J'ai ouvert la station de la Garde côtière de Campbell River, qui se trouve juste au nord de Comox. Les connaissances locales sont tellement importantes. Quand on ouvre une station, on invite le public à une journée portes ouvertes pour rencontrer les gens. Les membres de la communauté sont souvent ceux qui nous aident à travailler plus efficacement. On fait la connaissance du maire, des membres du conseil municipal, du chef de la police, des responsables des services de santé d'urgence, du service des pompiers, des douanes. Tout cela est très important. On peut ainsi recevoir des appels signalant un incident de l'autre côté de l'île. On peut probablement aussi téléphoner à un citoyen pour lui demander de regarder par la fenêtre pour voir s'il y a quelque chose qui se passe. Ce genre de connaissances est essentiel pour l'exploitation d'une station. Si on n'est pas là, le rapport avec le public n'existe plus. Il aura disparu.

À Campbell River, au nord de Comox, nous appelions le site « le paradis ou l'enfer ». Les deux marées remontent en partant de l'extrémité sud de l'île de Vancouver et se rencontrent au nord de l'île, juste au large de Comox. L'étale de pleine mer peut atteindre 20 pieds, et la vitesse du courant dans le passage, qui n'a que 700 mètres de largeur, s'élève à 16 noeuds. Le capitaine George Vancouver avait dit une fois que ce secteur était le plus dangereux de tous ceux où il avait navigué.

Un million de voyageurs passent par là chaque année, en route pour l'Alaska, sans compter les bateaux de pêche et tous les bâtiments publics. Des navires américains viennent également. Le trafic est intense tout le long de l'année. Je me souviens d'avoir emmené des gens d'Ottawa faire un tour en février ou en décembre. Ils voyaient tous ces bâtiments dans la baie English. Cela se poursuit pendant toute l'année. Ici, rien ne ferme en hiver.

Je ne sais pas comment la station radio de Victoria pourra s'occuper de toute cette circulation maritime, surtout pendant l'été, qui est marqué par des manifestations telles que le festival des feux d'artifice. Ce festival attire à Vancouver 400 000 à 500 000 personnes, dont beaucoup viennent en bateau. Une fois, nous avons fait un décompte dans la baie English: nous avons pu compter 1 700 embarcations. Une fois le festival terminé, tout le monde décide de rentrer en même temps, ce qui occasionne un peu partout des collisions, des accidents et des appels de détresse. Maintenant, la station radio de Victoria devra également s'occuper de Comox et de Tofino. Je crois vraiment que les réductions sont déjà allées trop loin.

J'aimerais vous expliquer ce qui se passe à l'autre bout du micro lorsqu'on est à bord d'un garde-côte. Les moteurs tournent tandis qu'on essaie de faire son travail et de répondre à un appel de détresse. Je voudrais vous parler d'un incident que j'ai moi-même vécu. Un soir, j'étais sorti au milieu d'une terrible tempête. Le vent soufflait à 60 noeuds, avec des rafales à 80. Nous sommes restés en mer pendant neuf heures. J'ai perdu toutes mes antennes et le bateau commençait à prendre de l'eau. Je ne disposais plus que d'un seul poste radio à faible puissance. Nous avons appelé la station radio côtière et avons expliqué nos difficultés. J'ai demandé aux membres de l'équipage de dire aux responsables de la station que nous rappellerions une fois toutes les 15 minutes et que, si nos appels s'interrompaient, ils sauraient que nous avions de graves problèmes. Nous avons besoin de communications claires et précises, surtout dans des conditions de ce genre.

L'autre chose dont je voulais vous parler, c'est qu'il arrive souvent, lorsque nous sortons, que tout le monde soit en train de rentrer. Nous partons faire une longue recherche. On est souvent le commandant sur place, ce qui signifie qu'on est responsable d'aéronefs à voilure fixe, d'hélicoptères et de différents navires de surface, peut-être 20 ou 30. Il faut porter toutes ces positions sur la carte et noter toutes les zones de recherche parcourues.

● (1555)

Ensuite, nous faisons un rapport de situation qui passe par la station radio de la Garde côtière de Vancouver et, maintenant, par la station radio de Victoria. Il est essentiel de transmettre toute cette information au centre de sauvetage pour qu'il commence à dresser des levés de dérive. Pour moi, la station radio côtière joue un rôle vital. En cas d'ennuis, c'est elle que j'appelle comme je l'ai fait lorsque j'ai presque perdu mon garde-côte.

À mon avis, Comox est un peu le canot de sauvetage d'un navire. Si nous perdons une ou deux des stations radio de la plaine inondable où elles se trouvent, nous n'aurons plus aucun recours. Nous avons besoin de Comox comme station de secours. Comme l'a dit Allan, elle a fait l'objet d'une mise à niveau pouvant lui permettre de résister à un événement sismique majeur.

De plus, si nous perdons nos communications après une catastrophe, la Garde côtière est responsable de la réouverture des voies de navigation, de la remise en place des bouées et de la signalisation, du maintien du commerce et de l'obtention de l'aide dont nous avons besoin pour faire notre travail. Sans communications, nous ne pouvons plus rien faire.

Je crois vous avoir fait part de tout ce que j'avais à dire au sujet de la situation que nous connaissons à l'autre bout de la ligne. J'imagine que tout dépend du degré de risque que le gouvernement est disposé à prendre. Ce qui m'inquiète, c'est que les gens qui prennent cette décision sont ceux-là même qui ont conseillé au gouvernement précédent de fermer la base de la Garde côtière de Kitsilano, qui est la plus occupée du Canada. Ensuite, nous avons eu un déversement de pétrole qui n'a suscité aucune réaction. Voilà les gens qui décident maintenant. J'en ai parlé au premier ministre du Canada, qui a rouvert la base de Kitsilano.

J'espère qu'il sera possible de revenir sur cette décision. Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de m'adresser à vous.

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Merci, monsieur Moxey. Vous avez trois minutes d'avance sur l'horaire. Nous vous en sommes reconnaissants.

Nous allons maintenant passer aux questions des membres du Comité. Je vais donner la parole en premier à M. Hardie, du Parti libéral. Monsieur Hardie, vous avez sept minutes.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci beaucoup, messieurs Hughes et Moxey.

J'ai l'impression que nous avons affaire ici à un certain nombre de questions imbriquées les unes dans les autres.

Il y a d'abord la qualité des communications audio reçues en mer et celle des communications captées par les centres qui surveillent ce qui se passe en mer.

Il y a ensuite le nombre de personnes qui écoutent ces communications. C'est là que je veux commencer. Avant que les coupures ne soient réalisées... Je crois que le centre de Vancouver, qui se trouvait dans la tour Guinness et qui surveillait l'inlet Burrard, a été le premier à fermer ses portes. Il y a eu quelques autres fermetures depuis. Si on compare la situation après la fermeture de Comox à la situation avant, peut-on dire que le même nombre de personnes seront à l'écoute du trafic maritime sur la côte Ouest?

À vous, monsieur Hughes.

● (1600)

M. Allan Hughes: Tout d'abord, le centre SCTM de Vancouver se trouvait à l'origine au Kap 100, à l'extrémité nord du pont Lions Gate, ou pont First Narrows. Lors du regroupement des années 1990, il a été transféré à la tour Sears, à Harbour Centre, dans le centre-ville de Vancouver. Ce déplacement avait essentiellement pour but de mieux surveiller le port où la couverture radar comportait de nombreux angles morts.

Quant au nombre de personnes, avant le regroupement, nous avions cinq postes de sécurité: un à Vancouver, deux à Comox, y compris le poste occupé par un superviseur, et deux autres à Victoria. Il y avait donc cinq postes opérationnels chargés de s'occuper de la charge de travail de recherche et de sauvetage dans cette région allant de l'extrémité nord de Vancouver jusqu'à Victoria à travers le passage intérieur.

Après le regroupement, ce nombre pourrait tomber à deux postes seulement. Cela dépend essentiellement du nombre d'employés qui seront disponibles à ce centre. Il y aura cinq postes, mais l'un d'entre eux sera consacré à une tâche qui était censée être complètement automatisée, l'enregistrement des conditions météo sur la radio-diffusion maritime continue. En fait, cette tâche se caractérise maintenant par une plus forte intensité de main-d'oeuvre parce qu'il faut encore inscrire manuellement les données météo. En principe, la modernisation des centres partout au Canada devait permettre d'importantes économies de temps. De plus, les officiers en cause doivent pouvoir prendre une pause pendant leur quart de 12 heures pour s'occuper d'affaires personnelles et prendre un ou deux repas. Cela réduit les postes puisque nous assurons nous-mêmes la relève pendant ces pauses.

M. Ken Hardie: Quel serait donc le nombre des officiers qui surveillent le trafic maritime avant et après le regroupement, en incluant Prince Rupert?

M. Allan Hughes: Je ne parle que de la sécurité, c'est-à-dire le secteur de la recherche et du sauvetage maritimes.

À Victoria, d'autres postes s'ajouteront. Il y a quatre postes de surveillance de la circulation des navires: un venant de Comox, et l'autre venu de Vancouver et deux qui étaient déjà là.

À Prince Rupert, on a en fait réduit le nombre d'officiers chargés de surveiller la circulation maritime. Nous en sommes au point où, sur les écrans, les contacts sont plus larges que le chenal. Nous avons eu un cas où un bateau de pêche s'était échoué. L'officier ne pouvait même pas le voir. Il s'était arrêté là et ne nous a jamais appelés. Nous ne pouvions pas le déceler parce que le chenal est extrêmement étroit sur la carte. Cela était dû au fait qu'ils avaient réduit d'une personne le nombre d'officiers chargés de surveiller le trafic et de diriger la circulation.

M. Ken Hardie: Je voulais avoir un nombre...

M. Allan Hughes: Oui.

M. Ken Hardie: Il est évident que vous ne l'avez pas sous la main.

M. Allan Hughes: Je l'ai, en fait. Le centre de Prince Rupert a une personne de moins pour surveiller la circulation et une autre personne de moins pour rester à l'écoute des communications radio.

M. Ken Hardie: Et qu'en est-il de Vancouver et de l'île de Vancouver?

M. Allan Hughes: Il y aura une personne de moins.

M. Ken Hardie: Une personne de moins.

M. Allan Hughes: Parce qu'une personne est chargée exclusivement des conditions météo et de la radiodiffusion maritime continue.

M. Ken Hardie: Ainsi, dans l'ensemble, il y aura quelques personnes de moins pour s'occuper de la circulation ou de la radiodiffusion, par rapport à la situation d'avant le regroupement.

M. Allan Hughes: C'est exact. Toutefois, ces officiers auront beaucoup plus de difficulté à capter les appels de détresse parce que les communications sur les 63 canaux vont à un seul haut-parleur.

M. Ken Hardie: Se sert-on de la puissance du signal de chaque tour pour déterminer l'emplacement des navires par triangulation?

M. Allan Hughes: Nous avons un certain nombre de sites de radiogoniométrie le long de la côte. Il y en a trois dans la région de Victoria. Comox n'en a pas à cause de l'emplacement des tours radio, et Prince Rupert en avait tout un réseau. Leur nombre diminue avec le temps. Un radiogoniomètre n'est utile que si on a un signal fort et

continu permettant de verrouiller la position car, pendant l'été, Victoria peut recevoir simultanément une trentaine d'appels sur le canal 16.

• (1605)

M. Ken Hardie: Parlons du système radio lui-même. On nous dit que c'est un système du XXI^e siècle. Je suppose que cela n'est vrai qu'en partie.

M. Allan Hughes: La technologie mise en place nous permet d'avoir des écrans tactiles à Vancouver et à Victoria. C'est simplement un écran tactile perfectionné grâce auquel on peut choisir le canal et, par exemple, transférer à Prince Rupert un signal venant de Tofino par compression des données. Je ne voudrais pas m'appesantir sur les détails techniques, mais les systèmes sont vulnérables aux pannes des lignes téléphoniques. En cas de rupture d'un poteau de téléphone, toutes les communications en aval sont interrompues.

En réalité, ce projet de regroupement se fonde sur une technologie qui, surtout dans notre domaine, n'a pas suffisamment fait ses preuves pour être adoptée à une si grande échelle. Elle a été mise en oeuvre sans avoir été complètement testée, comme mon collègue Scott Hodge l'a dit dans son témoignage concernant les problèmes survenus à Iqaluit. Les problèmes audio se manifestent encore à Prince Rupert, à Victoria, à Sarnia...

M. Ken Hardie: Pouvez-vous nous parler de ces problèmes audio?

M. Allan Hughes: On entend un bruit qui ressemble à un écho. Comme on capte beaucoup de stations radio, cet écho peut se faire entendre sur le dispositif d'enregistrement. Il arrive aussi qu'une personne qui écoute l'enregistrement n'entende rien d'inhabituel, mais si on se trouve dans une salle où six haut-parleurs diffusent tous les signaux reçus, certains sons sont retardés, de sorte que tout est embrouillé. Il y a eu des cas de recherche et de sauvetage dans lesquels nous ne savions même pas que des gens essayaient de nous appeler. J'ai pu le voir à Sarnia. Un avion de recherche et de sauvetage survolait le lac Winnipeg et, à l'altitude où il se trouvait, il captait de nombreux signaux. J'ai dit à l'officier: « Que signifient ces bips qu'on entend? » Il a répondu: « Je n'en ai pas la moindre idée. » Lorsqu'il a enclenché son enregistreur de vérification des appels, il s'est rendu compte que c'était un avion qui lançait des fusées éclairantes au-dessus du lac Winnipeg.

J'ai donc été témoin de tels incidents. Nos officiers doivent encore affronter ces difficultés. En même temps, les services régionaux de la Garde côtière et Ottawa ne semblent pas avoir engagé un vrai dialogue pour régler ces problèmes.

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Je vous remercie. Le temps de parole est écoulé. Cela fait exactement sept minutes. Je vous félicite tous les deux.

Monsieur Strahl.

M. Mark Strahl: Je vous remercie, messieurs Hughes et Moxey, de votre témoignage. Il est intéressant de constater que M. Moxey a abordé la question à la fin de son exposé. Bien sûr, à titre de député conservateur, j'ai trouvé amusant que le nouveau gouvernement rejette catégoriquement le conseil de la Garde côtière relatif à la fermeture de la station de Kitsilano et adopte aussi catégoriquement, comme l'a signalé M. Moxey, le conseil donné par les mêmes personnes en ce qui concerne la fermeture du centre SCTM de Comox.

Nous sommes ici pour discuter de ce second conseil ayant trait à la fermeture de Comox. Ma question s'adresse à M. Hughes. Au cours de notre réunion du 10 mars, M. Lick, directeur général des opérations de la Garde côtière canadienne, a dit que, d'après ses estimations, la fermeture de Comox assurerait des économies de 500 000 \$ à 700 000 \$ par an. De son côté, Unifor croit que cette initiative peut coûter entre 1 et 2,2 millions de dollars par an en heures supplémentaires dans les nouveaux centres.

Ensuite, en réponse à une question que j'ai posée, votre collègue, M. Hodge, a dit qu'Unifor ne s'oppose pas au regroupement, mais ne croit pas qu'il devrait se faire de cette façon. Il a ajouté qu'Unifor recommande de transférer Vancouver à Victoria, Tofino à Comox et de ne pas toucher à Prince Rupert.

C'était la recommandation d'Unifor. Après la réunion, une fois qu'il a consulté quelques données préliminaires, M. Hodge m'a dit que, pour lui, il serait moins coûteux de maintenir les trois stations telles quelles que de les regrouper, comme il est prévu de le faire en ce moment. Je me demande si vous avez eu l'occasion de réfléchir à cette idée. Êtes-vous d'accord?

De toute évidence, le regroupement est déjà fait. Sur les 22 stations de départ, il n'en reste plus que 11. On s'efforce d'économiser l'argent des contribuables. C'était du moins une priorité du gouvernement conservateur. Vous pouvez peut-être nous dire s'il y aura vraiment des économies. Si vous pensez qu'il n'y en aura pas, pouvez-vous nous en donner les raisons?

M. Allan Hughes: La Garde côtière a mené de nombreuses études au fil des ans. Certaines concernaient probablement les phares. Elle a certainement examiné avec beaucoup d'attention les SCTM depuis le dernier regroupement, qui s'est fait à l'initiative des membres de notre syndicat et qui a permis de ramener le nombre des stations de 44 à 22 dans les années 1990 afin d'économiser quelque 14,7 millions de dollars par an. Nous ne sommes pas opposés au regroupement, mais il faut le faire d'une façon rationnelle.

Au début des années 2000, la Garde côtière a fait une étude basée sur la méthode du moindre coût. À l'époque, le service de gestion intégrée des activités avait conclu que la solution la moins coûteuse consistait à maintenir trois centres, comme vous venez tout juste de le mentionner. De toute évidence, le moindre coût pour Vancouver était élevé: 800 000 \$ pour l'immeuble de Harbour Centre, sans compter le coût des antennes sur le toit. Sur le plan financier, la décision de fermer ce centre et de le transférer à Victoria était sensée.

Prince Rupert est un problème parce que personne ne veut vivre là. Nous engageons des officiers et, dès leur arrivée, ils ne pensent qu'à s'en aller le plus vite possible. S'ils n'arrivent pas à le faire tout en restant dans les SCTM, ils quittent la Garde côtière. Si on parle de moindre coût, il faut tenir compte de tous les éléments. La formation d'un officier coûte 100 000 \$ sur une période d'environ huit mois. Si 40 officiers passent par ce centre en l'espace de 12 ans et que l'effectif n'est que de 30, il y a un problème au niveau du taux de maintien en fonction. Ce problème est attribuable à la situation géographique de Prince Rupert.

Nous ne souhaitons pas aggraver le problème de dotation qui existe déjà. Il suffirait, pour simplifier les choses, d'établir une liaison micro-ondes pour transmettre les communications de Tofino à Comox. En présentant une demande d'accès à l'information, j'ai obtenu des renseignements selon lesquels l'un des problèmes qui se posaient était que le commissaire adjoint d'alors ne pensait pas qu'il avait suffisamment d'espace pour ajouter un poste de plus à Comox. Le centre avait été établi en vue d'une expansion. C'est une chose qui

a toujours fait l'objet d'études. Puis, au début des années 1990, il est devenu évident qu'un regroupement était nécessaire.

Dans ce centre, il y a tout l'espace voulu pour ajouter un autre poste de travail. Il s'agit tout simplement d'un pupitre équipé de quelques moniteurs.

• (1610)

M. Mark Strahl: Unifor soutient donc que ce regroupement augmentera les dépenses publiques d'un montant compris entre 0,5 et 1,5 million de dollars par an.

M. Allan Hughes: Si on ne tient compte strictement que des coûts fixes — salaires et effectifs —, il est possible qu'on puisse trouver en principe des économies d'un demi-million parce qu'on économise un officier de service et qu'on supprime six postes de supervision. Ceux-ci font partie des postes de sécurité qui ont été éliminés parce qu'on pensait pouvoir s'en passer par suite de l'automatisation de l'information météo.

En fin de compte, cependant, si Victoria passe d'un budget d'heures supplémentaires de 400 000 \$ à un budget dépassant 2 millions de dollars par an pendant les six prochaines années, pourquoi est-il tellement urgent de fermer Comox? En le faisant, on perdrait 200 ans d'expérience dès la fermeture du centre dans moins d'un mois. Ces gens ne partent pas seulement à la retraite. Certains acceptent de rester sans travail parce qu'ils craignent la situation qui régnera à Victoria par suite de la concentration du bruit, de la complexité des opérations et d'autres facteurs.

Les services de vol ont connu une situation très semblable il y a quelques années. L'ancien commissaire avait participé à ce projet de concert avec NAV Canada. Ils avaient alors poussé le regroupement un peu trop loin. Maintenant, après examen, ils ont recommencé à prendre de l'expansion.

M. Mark Strahl: Ma dernière question porte sur l'étude. De toute évidence, le facteur temps est important. De ce côté-ci, nous avons convenu, de concert avec un membre de l'autre côté, d'aller de l'avant pour étudier cet aspect-là aussi.

Le fait de dire que les recommandations des parlementaires n'ont pas d'importance dans ce cas et que la Garde côtière passerait à l'action quelle que soit la recommandation du Comité est, à mon avis, contraire à ce que nous avons entendu à la Chambre. Compte tenu de l'esprit de la motion, ce fait ne satisfait peut-être pas au critère de l'outrage au Parlement, mais il est certainement insultant d'entendre de telles choses. Depuis que nous avons entrepris cette étude, le processus de regroupement semble s'être accéléré.

Vous pouvez peut-être nous en parler brièvement.

M. Allan Hughes: La direction régionale de Victoria a été très claire depuis décembre déjà, lorsque le ministre était allé visiter la base de la Garde côtière, rue Huron, pour s'entretenir avec le personnel et voir les nouveaux hélicoptères.

Au cours d'une discussion informelle, puisque nous sommes tous collègues, nous avons parlé de la fermeture. J'étais allé dans le bureau de l'un des gestionnaires. Il avait un tableau indiquant que la fermeture de Comox était prévue pour octobre 2016.

Nous ne voulons pas que les choses aillent trop vite. Nous voulons être sûrs que le matériel fonctionnera bien et que la situation de l'effectif est supportable.

Cela s'est produit d'une façon tout à fait inattendue. Nous pensions vraiment que l'étude du Comité nous donnerait le temps de procéder à un réexamen de la décision, compte tenu du caractère unique de la côte sud de la Colombie-Britannique.

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Je crains que le temps de parole ne soit écoulé. Merci beaucoup.

Monsieur Donnelly, vous avez sept minutes.

M. Fin Donnelly: Merci, monsieur le président. Je voudrais aussi remercier M. Hughes et M. Moxey pour leurs années de service, pour leur dévouement envers la Garde côtière et le pays et bien sûr pour leur témoignage d'aujourd'hui. Je suis bien d'accord qu'il est alarmant d'apprendre que la direction a l'intention d'accélérer ce programme pendant que notre Comité l'étudie.

Dans les quelques minutes dont je dispose, je voudrais surtout parler de la charge de travail et de la formation, qui comptent parmi les questions que vous avez soulevées. J'ai une carte qui montre une partie de la région. Vous avez attiré l'attention du Comité sur le fait que le trafic maritime dans cette région représente plus de 40 % du trafic national. C'est vraiment énorme. Cela représente plus de la moitié du trafic de l'ensemble de la Colombie-Britannique.

Vous avez également parlé de la charge de travail et des problèmes techniques. D'autres témoins nous en ont aussi parlé. Par suite de la modernisation et du regroupement, nous allons passer de cinq à deux stations. La préoccupation relative à la sécurité du public est liée à la fermeture du centre de Comox. Vous nous avez dit, d'une manière très raisonnable et très modeste, que le passage à deux centres est vraiment excessif. De son côté, M. Moxey estime que la station de Comox joue un peu le rôle d'un canot de sauvetage.

Je voudrais revenir à vos propos concernant la formation. Celle-ci prend deux ans. La direction de la Garde côtière dit que tout est prêt maintenant pour la transition. Qu'en pensez-vous? Nous avons aussi entendu parler dans le passé des échos qui nuisent aux transmissions. Pourquoi, dans ce cas, n'y a-t-il pas eu d'arguments plus récents concernant ces transmissions? Pourquoi remontons-nous aussi loin?

Pouvez-vous nous parler de ces deux questions?

• (1615)

M. Allan Hughes: Certainement.

Unifor a présenté toute une série de demandes d'accès à l'information. Quiconque l'a déjà fait sait qu'il faut souvent attendre longtemps la réponse. J'espérais disposer de quelques enregistrements que j'aurais pu vous faire écouter aujourd'hui. Je pourrais sûrement entrer dans la salle d'opération de n'importe lequel de ces centres et enregistrer des transmissions sur mon téléphone portable, mais ce serait là une démarche déplacée. Ces communications sont confidentielles et doivent bien sûr faire l'objet d'un examen avant d'être mises à la disposition du public.

En ce qui concerne la formation et le plan de dotation de Victoria, la direction de la Garde côtière ne sait même pas combien de personnes viennent de Victoria. Il y a deux semaines, la direction a distribué à nos officiers des lettres dans lesquelles la date prévue d'entrée en fonction remontait à l'année dernière. Nous ne connaissons même pas de façon ferme la date à laquelle nous devons nous présenter au travail. On n'a rien dit à ces officiers.

Bref, la direction a besoin de 50 officiers pour aller de l'avant sur la base d'une norme de dotation de 1960. Cette norme ne tient pas compte de facteurs tels que les congés de maternité, les congés de paternité, les congés pour le soin et l'éducation des enfants et les autres avantages accordés aux travailleurs au cours des 40 dernières années. Le facteur de dotation de 5,5 par poste opérationnel ne tient plus. Il devrait s'élever à près de 7. Votre Comité a entendu des témoignages à ce sujet au début des années 2000, selon lesquels ce facteur devrait être porté à 7.

Compte tenu de la pénurie, nous avons beaucoup de personnel à temps partiel à Victoria. Pour donner une formation complète aux gens, il faut compter deux ans à ce centre. Nous avons des officiers ayant 20 ans d'expérience qui n'ont jamais travaillé au port de Vancouver. Ils n'ont même pas commencé leur formation. Celle-ci prend des mois pour ce seul secteur du port de Vancouver, à cause de la complexité du travail et des mesures à prendre pour s'assurer que les pétroliers passent en toute sécurité et qu'il n'y a pas d'incidents.

M. Fin Donnelly: Si la formation n'a pas commencé, qu'elle prend jusqu'à deux ans et que nous sommes à moins de deux mois de la date de fermeture de la station, comment la direction peut-elle affirmer que la transition peut aller de l'avant sans compromettre la sécurité dans ces eaux?

M. Allan Hughes: Je n'en ai pas la moindre idée.

M. Fin Donnelly: Comment la direction compte-t-elle procéder?

M. Allan Hughes: Elle le fera en recourant massivement aux heures supplémentaires et en réduisant le nombre de personnes affectées à chaque quart.

M. Fin Donnelly: D'accord.

Au sujet de ces transmissions bruyantes, je sais que mon collègue de Skeena—Bulkley Valley, Nathan Cullen, s'est rendu à Prince Rupert pendant les deux semaines que nous avons passées chez nous, dans nos circonscriptions. Il a visité la station et a écouté l'écho qui nuit à l'intelligibilité des transmissions. Je ne sais pas si vous pouvez nous parler de cela. Je sais par ailleurs qu'une équipe a été envoyée par avion pour être avec lui à ce moment.

Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

• (1620)

M. Allan Hughes: Il y a eu à Prince Rupert un cas de recherche et de sauvetage qui s'est présenté ce jour-là pendant la visite. L'appel de détresse reçu était brouillé et inintelligible. C'est grâce à la célérité de l'officier de service qu'il a été possible d'écouter la bande enregistrée afin de déterminer la position du navire en question. Les communications venant de Tofino étaient vraiment atroces.

C'est très bien de trouver un enregistrement pris sur du matériel qui se trouve ailleurs et d'écouter une station radio, mais nos officiers ne sont pas à l'écoute d'une seule station. À Prince Rupert, le personnel surveille 22 stations qui sont reçues sur plus de 80 canaux distincts. Si plusieurs stations passent par le même canal, la transmission est brouillée.

Voilà le problème qui n'a pas été réglé. Il y a également d'autres difficultés techniques mineures. Je ne sais pas pourquoi on ne s'en est pas occupé. On a l'impression qu'il n'y a pas de lien entre ce que nos officiers signalent à la direction et ce que la direction fait pour remédier aux problèmes.

Les problèmes seront-ils réglés? Même l'entrepreneur ne le sait pas. J'ai pleine confiance dans notre personnel technique, qui est hautement compétent. Il arrivera un jour à trouver une solution. Il n'en reste pas moins que le système a été mis en service avant d'être pleinement opérationnel, ce qui fait courir des risques aux navigateurs. Cela est dangereux.

M. Fin Donnelly: Il me reste une minute et demie. Il me semble que la charge de travail et le vacarme qu'entraîne une augmentation du nombre de postes et de moniteurs nuiront aux conditions de travail à Victoria après le regroupement.

J'ai une dernière observation. Monsieur Moxey, vous avez dit que Comox est un peu comme un canot de sauvetage. Pouvez-vous nous expliquer brièvement les raisons pour lesquelles la station de Comox est tellement importante?

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Une réponse très brève, s'il vous plaît.

M. Fred Moxey: Oui, monsieur.

Comme je l'ai dit, la station a été renforcée sur le plan sismique. Si nous perdions Prince Rupert — ou Victoria, qui est cependant plus susceptible de survivre à une catastrophe —, je crois que nous aurions besoin d'une station de secours, qui serait le canot de sauvetage des SCTM.

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Merci beaucoup.

À vous, madame Jordan.

Mme Bernadette Jordan: Je vous remercie, monsieur Moxey et monsieur Hughes, pour votre présence au Comité aujourd'hui.

J'ai un certain nombre de questions. J'essaierai de les poser avec un semblant d'ordre. Vous avez dit à un moment donné qu'à Comox, il y a un bon bâtiment et beaucoup d'espace. Vous avez ajouté que le nouveau matériel est déjà là. Si ce nouveau matériel occasionne des difficultés, pourquoi vaudrait-il mieux maintenir la station de Comox?

Vous avez dit que l'un des grands problèmes tient à la qualité du matériel. Toutefois, si ce même matériel se trouve à Comox, pourquoi ne considérez-vous pas que c'est un problème?

M. Allan Hughes: Je vais faire marche arrière pour examiner la situation de la Voie maritime du Saint-Laurent. Nous surveillons toute la navigation maritime et les mouvements des plaisanciers sur le Saint-Laurent.

Les stations radio se trouvent peut-être à 1 000 ou 500 pieds d'altitude ou même au niveau de la mer et sont en général disposées en ligne droite.

Ce n'est pas la même chose à Vancouver et Victoria, qui se trouvent dans un grand cercle. Quand on reçoit les émissions de multiples stations, ce qui est le cas ici, il y a de l'écho. Comme je viens de le dire, je suis sûr — si les travaux ne font pas partie du contrat donné à la société — que nos techniciens sont très débrouillards et réussiront à régler le problème. Toutefois, je ne sais pas pourquoi nous devons moderniser un centre déjà modernisé pour que le matériel fonctionne selon les normes.

À Comox, avec l'équipement qu'il y a là, il faudra transmettre les signaux à Victoria par ligne téléphonique. Les pupitres et les écrans tactiles constituent les seules différences qui empêchent le matériel de fonctionner à Comox.

Même si les problèmes techniques sont réglés — je suis sûr qu'ils le seront à un moment donné —, nous nous inquiétons surtout du niveau de bruit dans les salles d'opérations et de la possibilité de manquer l'appel de détresse d'un kayakiste qui a chaviré et qui demande du secours sur un émetteur portatif d'un watt de puissance. En effet, les traversiers et les bateaux de plaisance s'appellent constamment les uns les autres. Quand tous les signaux seront diffusés sur un seul haut-parleur à Victoria, une fois que le centre de Comox aura fermé ses portes, il sera beaucoup plus difficile de capter de tels appels, qui pourraient passer inaperçus.

Nous avons déjà de la difficulté à nous en sortir actuellement.

Mme Bernadette Jordan: Vous avez dit que, sur le plan de la sécurité, vous passerez sans doute de cinq à deux postes.

• (1625)

M. Allan Hughes: C'est possible.

Mme Bernadette Jordan: C'est possible. Est-ce bien ce que vous avez dit?

M. Allan Hughes: Oui, il y aura pénurie au niveau de la dotation.

Mme Bernadette Jordan: Toutefois, vous croyez qu'il sera possible de fonctionner avec trois centres. Ce serait un peu plus facile. Est-ce que Prince Rupert serait maintenu?

M. Allan Hughes: Oui, j'imagine que Prince Rupert est l'un des deux supercentres.

Mme Bernadette Jordan: Pourtant, vous avez dit que personne ne veut aller à Prince Rupert.

M. Allan Hughes: Non, personne ne veut y travailler, mais il reste quand même quelques personnes.

Mme Bernadette Jordan: Excusez-moi, je viens de la côte Est. Je vous demande donc d'être indulgent lorsque je poserai mes questions. Quelle serait la différence si on fermait Prince Rupert au lieu de Comox? Si on vous disait que Comox resterait ouvert, mais qu'on mettrait fin aux opérations à Prince Rupert, qu'est-ce qui serait différent?

M. Allan Hughes: Je ne peux qu'émettre des hypothèses quant aux raisons pour lesquelles la décision a été prise. Je soupçonne que cela est lié à la concentration du trafic maritime, qui devrait augmenter autour de Kitimat et dans le contexte des projets de gaz naturel liquéfié en Colombie-Britannique. Je ne sais pas pourquoi la direction a choisi de fermer Comox, mais c'est ce qu'elle a fait.

Elle a pris contact avec le syndicat ainsi qu'avec quelques gestionnaires et superviseurs des SCTM de la Garde côtière lorsque la décision a été annoncée et a demandé: « Où faut-il tout envoyer? » Il y a eu de grandes discussions. À notre arrivée, la direction nous a dit de ne pas prendre de notes pendant cette réunion de trois jours.

Nous avons tous conclu, même les gestionnaires, que deux centres ne feraient pas l'affaire. Un ou trois.

Lorsqu'on parle du nombre de postes, c'est la même chose. Ainsi, le passage de cinq à deux postes opérationnels est dû à la réduction de l'effectif à Victoria.

Nous avons déjà assisté à la même situation à Halifax. Il y a là des opérateurs qui doivent passer constamment d'un poste de contrôle de la circulation à l'autre. Il s'agit de consoles en U. Ils doivent répondre aux appels tout en surveillant entre 8 et 12 moniteurs. Ils doivent déplacer continuellement leur fauteuil pour faire leur travail. Nous ne voulons pas que cela se reproduise.

Mme Bernadette Jordan: Vous êtes bien le président national d'Unifor, n'est-ce pas?

M. Allan Hughes: Je suis président de la section locale.

Mme Bernadette Jordan: C'est l'une des dernières opérations de regroupement ou de fermeture de stations SCTM.

Le regroupement a-t-il causé des problèmes dans d'autres régions? Si la station de Comox était maintenue, recevrons-nous des appels en faveur de la réouverture de St. John's? Je n'ai pas entendu parler de difficultés depuis la fermeture des autres stations. Je m'interroge donc sur la situation des autres stations de SCTM du pays.

M. Allan Hughes: Nous avons bien sûr posé des questions sur les raisons pour lesquelles certains centres ont été maintenus tandis que d'autres, comme celui de St. John's, étaient fermés. Comme vous le savez, nous avons eu le problème des centres secondaires de sauvetage maritime. La Garde côtière a fermé le centre SCTM et a transféré les opérations à Placentia. La situation était compliquée parce que c'était un bâtiment assez vieux et que les gens vivaient à St. John's. Le problème semble être lié au taux de vacance. Il était très difficile pour les gens de trouver un logement. Lorsque la Garde côtière a fermé le centre de St. Anthony et a déplacé les opérations à Goose Bay, au Labrador, j'ai entendu des observations anecdotiques disant que c'était beaucoup plus calme. Le centre avait peut-être de la difficulté à capter les transmissions. Comme je l'ai dit, les commentaires reçus étaient de nature anecdotique. Il y a des problèmes audio à Sarnia pour à peu près les mêmes raisons qu'à Prince Rupert: les signaux de 22 ou 24 stations télécommandées sont acheminés vers un seul centre. Le fait que la Garde côtière américaine utilise ses stations à haute puissance aux États-Unis et transmette l'écho à ses multiples sites aggrave aussi la situation.

Mme Bernadette Jordan: Vous avez dit que vous avez assisté à une réunion au cours de laquelle il a été question de ne pas hâter la fermeture. Une date avait été proposée, mais vous avez été très surpris de constater que cette date avait été changée.

Quelle était la date proposée?

M. Allan Hughes: Le 15 octobre.

Mme Bernadette Jordan: J'ai cru comprendre qu'aucune mesure n'a été prise pour hâter la fermeture et que cette date avait été fixée en 2014 par l'ancien gouvernement conservateur.

M. Allan Hughes: Les fermetures ont été annoncées en mai 2012. Nos officiers de Comox n'avaient pas été officiellement informés. Le 1^{er} avril 2015, la date prévue de fermeture était passée, mais personne ne nous a rien dit. Nous avons posé des questions, mais n'avons reçu aucune réponse. Il n'y a eu aucune notification.

Au cours de la dernière discussion que nous avons eue — Scott Hodge a maintenant reçu ces renseignements dans la région —, nous devions rencontrer le ministre. La direction nous a affirmé qu'elle essayait de reporter la fermeture à octobre. Tout à coup, dans les deux dernières semaines, on nous a annoncé qu'il fallait agir immédiatement. Les membres de notre direction régionale s'en inquiètent. Il conviendrait peut-être de leur poser la question.

• (1630)

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Merci.

Monsieur Hughes et monsieur Moxey, je vous remercie de votre témoignage qui a été extrêmement instructif. Vous avez considérablement aidé le Comité.

Nous devons accueillir trois autres témoins. Nous prendrons donc une brève pause en attendant qu'ils s'installent.

M. Fred Moxey: Monsieur le président, puis-je formuler une observation?

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Allez-y.

M. Fred Moxey: Je vous remercie.

Je serai très bref.

Vous avez parlé d'une fermeture anticipée. Dans le cas de la station de Kitsilano, la Garde côtière avait reçu des commentaires très négatifs. Elle prévoyait fermer la station assez tard au cours de l'été, mais, en février, une équipe de livraison était arrivée accompagnée de cadres supérieurs. Les membres de l'équipe ont ramassé les téléphones portables de tous les employés, ont posé des

cadenas et ont dit que personne ne pouvait plus travailler à cet endroit. Ensuite, ils ont verrouillé la porte, sont montés à bord d'un garde-côte et sont partis. C'était tout. Chacun a reçu l'ordre de rentrer chez lui.

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Très bien. Je dois maintenant mettre fin à cette partie de la réunion.

Je vous remercie de vos commentaires, monsieur Moxey.

Collègues, nous allons suspendre la séance pendant quelques minutes pendant que les témoins suivants s'installent.

La séance est suspendue.

• (1630)

_____ (Pause) _____

• (1635)

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Pouvons-nous reprendre, s'il vous plaît?

Nous accueillons trois responsables du ministère. Mme Jody Thomas est la commissaire de la Garde côtière canadienne.

Madame la commissaire, voulez-vous présenter vos collègues?

Mme Jody Thomas (commissaire, Garde côtière canadienne, ministère des Pêches et des Océans): Je peux certainement le faire, monsieur le président.

Je suis accompagnée aujourd'hui du sous-commissaire aux opérations, Mario Pelletier, et du surintendant des SCTM de la région de l'Ouest, Brian Bain.

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Je vous remercie.

Je crois savoir qu'il y aura un seul exposé, qui sera suivi de la période normale de questions et réponses. Vous pouvez maintenant présenter votre exposé.

Mme Jody Thomas: Merci, monsieur le président.

C'est un plaisir pour moi de comparaître aujourd'hui devant le Comité pour parler de la fermeture prévue du centre des Services de communication et de trafic maritimes de Comox.

Même si je l'ai déjà fait, je voudrais vous présenter encore une fois mes deux collègues. Le sous-commissaire des opérations, Mario Pelletier, est entré dans la Garde côtière canadienne en 1985, d'abord comme élève-officier mécanicien. Il a occupé différents postes, notamment ceux de directeur général de la flotte et de commissaire adjoint de la région du Centre et de l'Arctique, avant d'assumer les fonctions de sous-commissaire des opérations.

Le surintendant Brian Bain vient de Victoria. C'est un expert des services de communication et de trafic maritimes de la région de l'Ouest. Il est surintendant du programme des SCTM. Il fait partie des SCTM depuis 1988, à l'époque où ces services portaient le nom de Radio Garde côtière Vancouver. Je suis heureuse de pouvoir compter aujourd'hui sur son expérience technique et régionale. Je ne crois pas qu'il y ait dans les SCTM une fonction que le surintendant Bain n'a pas exercée.

Mon exposé d'aujourd'hui portera sur les thèmes suivants: rôle de nos centres des SCTM partout au pays, historique de la décision de moderniser et de regrouper nos centres, mesures prises pour s'assurer que les employés ont été bien traités tout le long de la transition et qualité audio dans nos centres modernisés. Après cet exposé, nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

Les centres SCTM de la Garde côtière canadienne jouent un rôle essentiel en sauvant des vies humaines, en protégeant nos eaux et en veillant à la sécurité et à l'efficacité de la circulation maritime afin d'assurer un fonctionnement harmonieux de l'économie maritime du Canada. Les technologies de communication et de navigation ont beaucoup évolué au cours de la dernière décennie. Ainsi, en 2007, la Garde côtière a commencé à faire d'importants investissements pour moderniser les systèmes des SCTM et les faire profiter des technologies du XXI^e siècle.

La mise en oeuvre de ces nouvelles technologies a non seulement renforcé la fiabilité de nos systèmes, mais a aussi permis d'accroître l'efficacité de l'ensemble du programme des SCTM. Nous avons été en mesure de faire passer le nombre de nos centres SCTM de 22 à 12 sans rien changer aux services donnés aux navigateurs. Jusqu'ici, la Garde côtière a réussi à regrouper neuf centres et à transférer leurs opérations à des centres dotés de technologies de pointe un peu partout dans le pays. Le transfert du centre SCTM de Comox à celui de Victoria constitue le dernier élément de ce projet à long terme qui devrait prendre fin en mai 2016.

Les services offerts à Comox seront assurés à Victoria, où notre centre SCTM modernisé est prêt à prendre en charge cette zone d'opérations élargie.

En s'appuyant sur les leçons apprises grâce au succès enregistré dans neuf autres centres, nous continuerons à offrir le niveau élevé de service que les navigateurs et les Canadiens attendent de la Garde côtière canadienne. La modernisation et le regroupement mettent à notre disposition les outils les plus perfectionnés. Nous avons des systèmes qui sont non seulement plus fiables, mais aussi plus souples et mieux adaptés. Nous avons maintenant l'infrastructure qui nous permettra de moderniser constamment nos installations dans les années à venir. Je veux souligner que le regroupement offre aux Canadiens un service à la fois meilleur et plus fiable.

Lorsque nous parlons des SCTM, notre attention se tourne vers les systèmes, les écrans, les câbles et les fils. Mais je veux prendre quelques minutes pour reconnaître la contribution de notre personnel. Tous les officiers de la Garde côtière, y compris ceux qui travaillent dans nos centres SCTM, comptent parmi les meilleurs dans leur domaine. Nous sommes conscients du fait que les changements survenus dans la Garde côtière ont eu d'importantes répercussions sur les employés.

Depuis que j'ai assumé les fonctions de commissaire, nous avons régulièrement collaboré avec les syndicats afin d'assurer une transition en douceur. Tous les employés du centre SCTM de Comox ont été informés du regroupement en 2014. Nous leur avons alors offert des postes à Victoria ou à Prince Rupert. Tous ceux qui ont choisi de passer à un autre centre SCTM ont bénéficié d'une aide à la réinstallation. Nous avons veillé à ce que les niveaux de dotation et la charge de travail dans les centres modernisés soient adaptés à la zone qu'ils couvrent.

Les nouvelles technologies permettront à un moment donné de réduire la charge de travail de nos employés. Nous avons également prévu des capacités de réserve à chaque centre pour faire face aux périodes de pointe et à d'éventuelles crises. C'est là un aspect qui n'existait pas du tout dans les centres précédents.

La modernisation et le regroupement de nos centres ont-ils occasionné des problèmes techniques? Oui, c'est certain. Il faut s'attendre à des difficultés techniques dans le cas de projets de cette envergure. Mais avons-nous rigoureusement testé ces systèmes? Avons-nous cherché à résoudre les problèmes au fur et à mesure qu'ils étaient signalés? Oui, absolument. Les excellentes relations de

travail qui existent entre notre entrepreneur, Frequentis, et nos employés, nous ont permis de travailler ensemble dans chaque centre pour trouver des solutions tout le long du projet de regroupement.

Nous comprenons que cette transition a été difficile pour nos employés. Ils s'adaptent à de nombreux changements, ce qui prend du temps. Le changement n'est pas facile. Pour ma part, je continue à privilégier une approche qui garantit que les changements sont mis en oeuvre en douceur et avec succès. Bref, nous souhaitons tous que ce projet réussisse. Je crois que ce sera le cas. En fait, il marche bien déjà.

• (1640)

J'aimerais répondre aux déclarations faites par Unifor, selon lesquelles les problèmes techniques à Prince Rupert suscitent des préoccupations quant à la sécurité des navigateurs.

Par suite de ces déclarations, le sous-commissaire des opérations a lancé un examen technique des problèmes de qualité audio signalés dans la région de Prince Rupert. Une équipe de spécialistes techniques et opérationnels de l'extérieur de la région de la Colombie-Britannique a été chargée d'évaluer la qualité des communications radio et la façon dont les problèmes sont consignés, communiqués, analysés et résolus.

L'examen technique nous a permis d'engager un dialogue avec le personnel et de savoir exactement quand et comment ces problèmes se produisent. Les difficultés audio telles que l'écho, la réverbération, la friture et la rétroaction dans les haut-parleurs ont été examinés, comme dans le cas de tous les autres centres qui en étaient aux premiers stades de la modernisation. Je suis convaincue que nous réglerons les problèmes techniques à Prince Rupert, comme nous l'avons fait avec succès dans les autres centres du pays. En réalité, c'est déjà fait.

La direction collabore étroitement avec le personnel pour déterminer comment les problèmes sont signalés et donner à nos employés le soutien nécessaire au moment voulu. Les officiers des SCTM sont formés pour gérer les situations de façon professionnelle lorsqu'il y a des problèmes de réception, de façon à assurer de bonnes communications avec les navigateurs. De nombreux facteurs peuvent influencer sur la qualité audio, comme l'état de la radio ou de l'antenne du navire, les conditions météorologiques, le vent, les vagues, le brouillage électromagnétique causé par les éruptions solaires et la position géographique de ceux qui appellent. Ces facteurs ont toujours existé et ne résultent pas du regroupement.

Certains ont laissé entendre que les SCTM de Victoria et Prince Rupert sont situés dans des zones de tsunami.

Tout d'abord, le centre SCTM de Victoria n'est pas situé directement à Victoria. Il se trouve dans une baie abritée à l'ouest de Sidney. Il n'est pas non plus dans une zone d'alerte aux tsunamis de la province, étant donné qu'il se trouve à une certaine distance de la plage et à plus de 4 mètres au-dessus du niveau de la mer. Un rapport du district régional de la capitale, qui comprend Sidney et les communautés environnantes, indique qu'à Sidney, le niveau maximal de l'eau prévu en cas de tsunami est de 2 mètres.

Tout comme une bonne partie de la côte de la Colombie-Britannique, Prince Rupert se trouve dans une zone d'alerte aux tsunamis. Toutefois, le centre est protégé en raison du nombre et de l'emplacement des îles à l'entrée du port. Il est situé à l'extrémité intérieure du port. La plus haute vague enregistrée dans cette zone par suite d'un tremblement de terre de magnitude 7,7 survenu en 2012 n'avait que moins de 0,7 mètre.

Comme c'est le cas aujourd'hui, tous les centres SCTM de la Garde côtière continueront à jouer un rôle dans les communications des systèmes de détection lointaine des tsunamis et des tremblements de terre.

Permettez-moi de répondre à une autre affirmation, selon laquelle les centres SCTM doivent effectuer une surveillance visuelle pour s'acquitter de leurs fonctions. Il n'y a aujourd'hui aucun cas où la visibilité directe est nécessaire. Les radars et les autres systèmes de surveillance électronique, comme le Système d'identification automatique, nous permettent de détecter tout ce qui se passe en mer. Si les centres SCTM avaient besoin de la visibilité directe, ils ne serviraient pas à grand-chose dans un pays comme le nôtre où il y a souvent de la pluie, du brouillard et des blizzards, parfois dans la même journée.

En conclusion, je voudrais donner aux membres du Comité l'assurance que nous analyserons avec un grand intérêt les résultats de leur étude. Comme dans le cas de tout projet national qui est en cours depuis près de 10 ans, il y a toujours des leçons à tirer et des améliorations à apporter. Il n'y a aucune raison de retarder le regroupement des centres de Comox et de Victoria. Les retards coûteraient cher à la Garde côtière et exigeraient de reporter des décisions essentielles que doivent prendre les employés. Plus précisément, les coûts d'exploitation du centre SCTM de Comox pourraient s'élever à 1,5 million de dollars par an et les coûts à assumer pour moderniser et rouvrir le centre seraient beaucoup plus élevés.

Je suis fier des résultats obtenus jusqu'ici grâce à ce projet. Dès le départ, il était entendu qu'il n'y aurait aucun changement de la couverture actuelle des SCTM et des services offerts et que la transition au nouveau système n'occasionnerait aucune interruption des services. Nos officiers des SCTM ont joué un rôle essentiel dans ce projet. Partout dans le pays et tout le long du projet, ils ont mis leurs compétences au service de la mise à l'essai des nouveaux systèmes. Cela ne s'est pas fait en laboratoire. Ce sont les employés des centres qui ont veillé à ce que les systèmes répondent aux exigences auxquelles ils doivent eux-mêmes faire face tous les jours. Je les remercie de leurs efforts. Je sais que la collaboration se poursuivra au cours de la dernière phase du projet.

Cette initiative a permis à la Garde côtière de maintenir son engagement inébranlable à fournir des services fiables, sûrs et essentiels à tous ceux qui naviguent dans les eaux canadiennes.

Je vous remercie. Nous serons maintenant heureux répondre à vos questions.

● (1645)

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Merci beaucoup. Vous êtes dans les temps.

M. Finnigan posera les premières questions. Il a sept minutes.

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

Merci, madame Thomas et messieurs Pelletier et Bain, de protéger ceux qui naviguent dans nos eaux. Nous vous en sommes très reconnaissants.

J'ai quelques questions à poser.

Les représentants de la Garde côtière ont dit que le niveau de dotation et la charge de travail des centres modernisés des SCTM sont acceptables pour la zone dont ils sont responsables, même s'il y a eu une légère augmentation du trafic. Étant donné qu'un des avantages de l'adoption d'une nouvelle technologie dans les centres est l'allègement de la charge de travail, pouvez-vous nous dire

comment la modernisation des centres pourrait avoir pour conséquence qu'on ne respecte pas les exigences sur le plan de la charge de travail?

Mme Jody Thomas: Je vais demander au surintendant Bain de parler expressément de ce que nous faisons sur la côte Ouest. Nous avons étudié la charge de travail en 2009. Nous avons eu recours à des ressources de l'extérieur pour nous aider à élaborer la méthodologie de l'étude.

Le nombre de postes de surveillance chargés d'une zone ou d'une tâche particulière dans les SCTM demeure inchangé. Il correspond toujours à la charge de travail, au volume de trafic. Si nous en avions deux à un endroit et deux à un autre endroit et si nous avons effectué un regroupement, le nombre de ceux qui gèrent le trafic est celui qu'il faut d'après cette étude. Bien entendu, les effectifs peuvent augmenter ou diminuer selon les fluctuations du volume.

Si nous observons une énorme augmentation du trafic, nous commencerons à ajouter des effectifs aux stations. Victoria est le centre le plus important au Canada. C'est plus ou moins notre niveau de référence. Le nombre d'appels, le volume de trafic que ce centre doit gérer correspond parfaitement à la norme établie par cette étude.

Le surintendant Bain aurait peut-être des précisions à apporter.

Sdt Brian Bain (surintendant, SCTM Région de l'Ouest, ministère des Pêches et des Océans): Oui. Lorsque l'étude de la charge de travail a été réalisée, en 2009, Victoria était considérée comme le centre qui se situait au seuil maximal, c'est-à-dire celui qui détermine la norme pancanadienne pour le seuil maximal.

Lorsque nous avons huit postes opérationnels à Victoria, quatre sont affectés au trafic maritime. Ce sont ceux qui agissent de façon proactive pour garantir la sécurité de la navigation commerciale. S'il y a un risque de conflit ou si un incident nous est signalé, le but est d'assurer la circulation sécuritaire des grands navires. Ces postes opérationnels ne seront pas touchés. Rien ne changera par rapport à la situation actuelle dans les secteurs dont ils ont la responsabilité.

Quatre autres postes sont affectés à la sécurité. Ce sont les postes radio de la Garde côtière. Il y en a donc quatre. Dans l'organisation actuelle, il y en a trois à Victoria et Vancouver, pris ensemble. Il y en a deux à Comox. Un de ces postes va disparaître. Le total sera donc de quatre au lieu de cinq.

Ce n'est pas moi qui me suis occupé de l'étude de la charge de travail, mais je crois comprendre que, à cause de l'automatisation de la radiodiffusion maritime continue, qui est un service météorologique que nous fournissons à la place d'Environnement Canada, il nous sera possible de ramener ces cinq postes à quatre.

D'autres réductions d'effectifs toucheront d'autres postes de surveillance, de gestion, des postes d'adjoint administratif et un poste opérationnel que nous appelons le centre d'information maritime régional. Le travail des postes de surveillance sera absorbé par le poste qui sera maintenu à Victoria. La charge de travail sera-t-elle plus lourde pour le surveillant? Oui, mais, avec le centre d'information maritime régional, c'est celui qui me préoccupait le plus lorsque j'ai pris connaissance de l'étude.

J'ai examiné la situation sur toute la côte. Nous avons donné à Prince Rupert ce que nous appelons les rapports sur le secteur extracôtier. Ce service est en activité, et il y a deux autres éléments. L'un est le service d'alerte, pour les interventions en matière environnementale, et l'autre celui des avis aux navigateurs. Ces cas sont plus difficiles et j'ai décidé que ces services devraient aller ailleurs ou recevoir un soutien supplémentaire.

La question a été portée au niveau national, où on a pris connaissance des faits et maintenant, ces deux services sont confiés au centre opérationnel régional. À mon avis, ces préoccupations ont été prises en compte. En somme, parmi les postes opérationnels, les quatre qui sont affectés au trafic sont maintenus, les postes radio de la Garde côtière sont ramenés de cinq à quatre et le nombre de postes administratifs est réduit.

● (1650)

M. Pat Finnigan: Pour donner suite à cette question, je me reporte à l'exposé présenté tout à l'heure. Apparemment, personne ne veut rester à Prince Rupert, et la formation d'un employé là-bas coûte 100 000 \$. Comment va-t-on réaliser des économies en transférant des travailleurs à Prince Rupert?

Sdt Brian Bain: À Prince Rupert, nous avons du mal à retenir au centre les employés qui viennent de l'extérieur. Ceux qui sont nés et ont grandi là-bas n'ont pas de difficulté à y rester. Il peut y avoir un problème de recrutement au niveau national. Quelqu'un qui viendrait de Peterborough à Prince Rupert ne tardera pas à demander à être transféré ailleurs. Il y a donc un problème de maintien en emploi.

L'an dernier, nous nous sommes dit qu'il fallait prendre acte du problème. Il serait très sensé d'engager des employés à Prince Rupert pour Prince Rupert. En fait, au départ, nous avons songé que nous pourrions conjuguer cet effort avec le programme d'équité en matière d'emploi et offrir des emplois aux Autochtones de la région. Ils se trouvent à Prince Rupert et veulent y rester. Cela cadre avec des objectifs plus larges du gouvernement, notamment avec ceux d'Affaires autochtones.

Nous nous sommes engagés dans cette démarche. À mi-parcours, nous nous buté sur un petit problème, car notre écart en équité en matière d'emploi était passé de moins 1 à plus 18, ce qui constituait un problème d'équité, mais il n'y avait aucun problème de recrutement local. Nous avons donc poursuivi. Nous avons pu engager trois employés. Ils iront au Collège de la Garde côtière en juillet. Un autre processus est également en place, cette fois au niveau national, permettant de donner une deuxième chance à quiconque a échoué dans ce processus. Voilà comment nous allons régler durablement le problème de maintien en emploi à Prince Rupert.

M. Pat Finnigan: Nous avons vu la vidéo d'un tsunami. Il semble qu'elle venait de Pêches et Océans. Elle montrait que le tsunami pénétrait profondément à l'intérieur des terres. Or, vous avez dit qu'il n'y avait pas de problème. Où est la vérité? Qui a raison?

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Pourriez-vous répondre très brièvement, quitte à donner plus de précisions au député qui posera les prochaines questions?

Mme Jody Thomas: Je n'ai pas vu la vidéo, mais le MPO modélise constamment divers scénarios, depuis les plus probables jusqu'aux plus extrêmes. Les modèles du district régional de la capitale, chargé des basses terres de l'île — la côte sud de l'île —, et de ce secteur de Victoria, évoquent des vagues de deux mètres causées par un tsunami, et nous sommes situés quatre mètres au-dessus du niveau de la mer. Nous ne croyons donc pas qu'il puisse y avoir un problème

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Merci beaucoup.

Monsieur Arnold, à vous.

M. Mel Arnold (North Okanagan—Shuswap, PCC): Merci à tous d'être parmi nous, y compris M. Hughes. Je n'ai pas eu l'occasion de lui poser des questions plus tôt.

J'ai un certain nombre de questions à poser. Les premières sont vraiment ponctuelles, et j'espère qu'elles recevront une réponse brève. Les questions suivantes appelleront peut-être des réponses plus détaillées.

La consolidation se fait-elle dans le respect de la sécurité? Y a-t-il des craintes pour la sécurité, à l'égard de la Garde côtière, c'est-à-dire la sécurité du public, celle de la navigation, celle de l'environnement?

Mme Jody Thomas: Nous avons confiance dans la Garde côtière. Il est tout à fait certain que la consolidation se fait en toute sécurité. Je l'ai vu et j'ai des preuves.

Nous pensions déployer le logiciel en 2013 et entamer la modernisation. Comme je l'ai dit, des employés de la Garde côtière ont vérifié ce logiciel. Nous l'avons reçu de l'entrepreneur. Nos gens ont joué avec et l'ont utilisé librement, comme on fait quand on procède à des essais, et ils ont décelé un bogue. Nous avons mis en veilleuse les plans de déploiement jusqu'à ce que nous et eux soyons convaincus que la version nouvelle du logiciel avait réglé tous les problèmes.

Nous ne voulions pas mettre dans le domaine public un logiciel qui ne soit pas sûr. Il arrive qu'il y ait des anomalies. Nous devons sans cesse revoir les stations et nous assurer qu'aucun nouveau problème n'a surgi, dans le matériel ou la station même, mais le logiciel fonctionne fort bien. Je vous donne l'assurance qu'il est sûr.

● (1655)

M. Mel Arnold: Merci.

À long terme, y aura-t-il des coûts supplémentaires ou des économies?

Mme Jody Thomas: Nous avons un budget de 47 millions de dollars pour le programme des STCM. Nous avons économisé 7 millions de dollars, et nous avons cédé ce montant au centre dans le cadre du plan d'action visant à réduire le déficit. Cet argent ne se trouve donc plus dans le budget de la Garde côtière. À long terme, le programme dégagera des économies, étant donné le nombre de personnes employées dans les centres consolidés et les frais immobiliers liés à l'existence de 22 installations.

Il y a également des économies, me disent les techniciens, parce que le système peut résister à l'évolution future. Il est compatible avec l'ancien matériel et la vieille technologie, mais il est également prêt à s'adapter à la nouvelle technologie et aux innovations, car nous pourrions le mettre à niveau. Ce n'est pas un système qui durera deux ou trois ans. Il est là pour 10 ou 15 ans. Cela nous permet de réaliser des économies.

M. Mel Arnold: Des témoignages antérieurs nous ont appris que les préposés peuvent parfois surveiller un maximum de 80 voies. N'y a-t-il pas une voie réservée pour les appels de détresse, une voie Mayday où passent les appels d'urgence? Y a-t-il eu des problèmes concernant ces appels d'urgence sur les voies réservées?

Sdt Brian Bain: Il y a une voie réservée, et c'est la 16.

M. Mel Arnold: D'accord, la voie 16.

Sdt Brian Bain: Il s'agit d'une voie internationale d'appel et de détresse. Chaque fois qu'un bateau en mer veut appeler un autre bateau en mer, l'appel se fait sur la voie 16. Les appels de détresse se font aussi sur cette voie, et tout le monde doit se taire. Sinon, le radio de la Garde côtière, au STCM, réclame le silence. Le code est *Silence Mayday*. C'est le message que quiconque a obtenu son certificat restreint d'opérateur radio interprétera comme signifiant: « Silence. Appel Mayday en cours. »

M. Mel Arnold: J'ai lu dans la documentation que le préposé à la recherche a préparée pour aujourd'hui qu'Unifor recommande un soutien de sept personnes par poste à la nouvelle base de Victoria, ce qui me semble élevé.

Comment cela se compare-t-il à une situation semblable dans le secteur privé, en ce qui concerne les effectifs par poste?

Mme Jody Thomas: Il n'existe pas vraiment d'équivalent dans le secteur privé, mais l'étude qui recommande sept personnes a été réalisée en 2003. Je ne sais pas trop quelle méthodologie elle a employée. La norme utilisée maintenant repose sur notre étude de 2009 sur la charge de travail.

M. Mel Arnold: Qui recommande combien de personnes par poste?

M. Mario Pelletier (sous-commissaire, opérations, ministère des Pêches et des Océans): Cela dépend de la taille du centre. Pour un centre comme celui de Victoria, c'est 5,5 personnes par poste.

M. Mel Arnold: Cela, c'est pour un seul poste.

M. Mario Pelletier: Le facteur pour un poste, dans un centre comme celui de Victoria, est de 5,5.

Nous utilisons la même norme pour notre Centre interarmées de coordination des opérations de sauvetage et d'autres centres semblables.

M. Mel Arnold: D'après la documentation qui nous a été remise aujourd'hui, Unifor aurait dit que le coût du déménagement du personnel et du matériel à Victoria pourrait s'élever à 1 million de dollars.

Y a-t-il du matériel déménagé à cette occasion? Dans l'affirmative, quel en est le coût? De plus, combien d'ETP sont compris dans ce montant de 1 million de dollars?

Mme Jody Thomas: J'ignore d'où vient ce chiffre.

Dans le budget du projet, puisqu'il s'agit d'un projet national amorcé en 2012, nous avons estimé que le coût ponctuel du déménagement s'élevait à 50 000 \$ par employé.

Il y a du matériel à Comox, mais ce sont les banques de serveurs, les supports de matériel informatique nécessaires pour la partie secondaire du matériel. Il ne s'agit pas des modules, ordinateurs et autres matériels de premier plan que les préposés utilisent. Ce matériel se trouve maintenant à Victoria.

Quant au déplacement des employés, un coût fixe a été établi pour l'ensemble de l'appareil gouvernemental, et nous avons utilisé cette donnée dans le projet.

M. Mel Arnold: Combien d'ETP seront déménagés?

M. Mario Pelletier: En 2014, nous avons consulté les employés, dont neuf ont confirmé leur volonté de déménager à Victoria. L'un d'eux est déjà à la retraite, un autre a accepté un poste dans un autre ministère et les autres se prévalent de la politique d'adaptation de la main-d'oeuvre.

● (1700)

M. Mel Arnold: On nous a dit plus tôt que vous aviez du mal à trouver du personnel ou à combler ces postes.

Y a-t-il eu des délais dans le processus d'embauche? Quels ont été ces délais?

Sdt Brian Bain: Je ne vois pas très bien de quoi il s'agit au juste. Nous venons de parler de la situation qui existe à Prince Rupert et de dire que nous voulons engager à Prince Rupert même des employés pour cette ville.

L'autre avantage, c'est que les gens qui viennent d'ailleurs que Prince Rupert ont exprimé le voeu de quitter le centre. Deux personnes souhaitent quitter la région de l'Ouest tandis que d'autres veulent aller à Victoria. Si nous engageons à Prince Rupert des employés pour Prince Rupert même et si nous avons quelques personnes en trop, ce qui se produira, nous donnerons à d'autres l'occasion d'aller dans d'autres régions ou au centre de Victoria. Cela fait partie du plan de dotation.

Nous avons remarqué une autre chose que nous n'avions pas prévue. Des gens de Vancouver et de Tofino, dont les installations sont déjà fermées, souhaitent se prévaloir de la politique d'adaptation, comme le sous-commissaire l'a dit. Mais ils ont constaté que cela ne pouvait pas marcher. Ils sont donc venus nous demander s'ils pouvaient avoir un poste.

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Désolé, votre temps de parole est terminé. Vous pourrez peut-être apporter plus de précisions en réponse aux questions du prochain député.

Monsieur Donnelly, à vous.

M. Fin Donnelly: Je tiens à remercier la commissaire ainsi que MM. Bain et Pelletier de ce qu'ils font pour la Garde côtière et notre pays, et aussi à les remercier de leur témoignage ici même pour cette étude importante sur la fermeture du centre.

D'après des témoignages antérieurs, la station des SCTM à Comox est un peu un bateau de sauvetage pour les autres, pour Victoria et Prince Rupert. Mais des témoins ont aussi dit que, peu importe le rapport ou la recommandation que le Comité présentera, cela n'ira pas plus loin, que la Garde côtière appliquera ses plans de fermeture, quoi qu'il arrive.

Qu'en pensez-vous?

Mme Jody Thomas: Je voudrais revenir brièvement à la dotation, si on me le permet...

M. Fin Donnelly: Je suis désolé. Je n'ai que sept minutes.

Mme Jody Thomas: D'accord.

Je ne suis pas sûre de ce que vaut l'analogie du bateau de sauvetage, dans le cas de Comox. Je peux revoir cette citation et vous en reparler, si vous le voulez. Le réseau étant structuré comme il l'est, nous aurons des zones relevant des stations de Prince Rupert et de Victoria qui seront chargées de régions précises, tout comme si la station de Comox demeurerait ouverte.

De ce point de vue, il n'y a aucune diminution de service. Si ceux qui ont acquis des connaissances sur Comox ne déménagent pas à Victoria pour y exercer leurs nouvelles fonctions, nous formerons d'autres gens qui posséderont les connaissances locales sur la région de Comox. C'est ce que nous faisons partout ailleurs au Canada lorsque nous engageons de nouveaux employés. Personne n'arrive dans une station en ayant sur une zone géographique précise les connaissances détaillées qui sont nécessaires au travail. Nous formons les employés en conséquence.

Quant aux résultats de l'étude, M. Pelletier voudra sans doute faire le point sur cette déclaration dont nous étions au courant.

M. Mario Pelletier: Oui, merci. Lorsque j'ai appelé M. Hughes pour l'informer de notre intention de fermer les SCTM, conformément au plan, il m'a interrogé au sujet de l'étude du Comité. J'ai convenu que toute recommandation du Comité serait examinée et dûment prise en compte. Pour l'instant, il nous faut un plan. La technologie est prête. Le personnel attend d'en savoir un peu plus et la saison estivale, très active, approche. Nous devons donc aller de l'avant. Il nous faut un plan. Et si des recommandations peuvent modifier ce plan, nous les évaluerons.

M. Fin Donnelly: Donc, même si le gouvernement a dit qu'il voulait revoir cette décision, vous dites que vous allez appliquer les plans prévus? Vous avez déjà informé des travailleurs que leur poste disparaissait. Est-ce cohérent? Qu'allez-vous faire du rapport et des recommandations? Qu'advient-il si les recommandations proposent le maintien du centre?

M. Mario Pelletier: Nous pouvons spéculer à n'en plus finir. Nous évaluerons la recommandation et son impact sur la décision. Les employés ont été informés dès 2012, lorsque la fermeture du centre a été annoncée. En 2014, une fois le logiciel accepté, nous avons fait connaître le calendrier que nous voulions suivre pour fermer la station. On a su, dès 2014, qu'elle devait fermer ce printemps-ci.

• (1705)

M. Fin Donnelly: Les employés de Comox ont été informés il y a deux semaines.

M. Mario Pelletier: De la date précise du 10 mai, effectivement. Mais dès 2014, ils ont été informés du fait que le regroupement avec Victoria se ferait au printemps 2016.

M. Fin Donnelly: Je ne suis même pas sûr que la recommandation soit prête à ce moment-là.

Quant aux transmissions, nous avons beaucoup entendu parler des problèmes d'écho. Le ministre a-t-il entendu des transmissions en temps réel par opposition à des enregistrements.

Mme Jody Thomas: Je crois que le ministre s'est rendu dans des centres des SCTM. Et, oui, il a entendu des transmissions.

M. Fin Donnelly: Il a donc entendu ces transmissions avec bruit d'écho dès quel moment?

Mme Jody Thomas: Je ne peux pas dire qu'il a entendu des transmissions avec réverbération ou réaction acoustique. Je ne l'ai pas accompagné dans ses tournées régionales.

M. Fin Donnelly: Est-il allé à Prince Rupert?

Mme Jody Thomas: Que je sache, il ne s'est pas rendu au centre des SCTM à Prince Rupert.

M. Fin Donnelly: Dans quel centre est-il allé?

Mme Jody Thomas: Je crois qu'il est allé à Halifax et à Québec.

Comme les réverbérations, l'écho, la statique ne sont pas constants mais se produisent plutôt dans certaines transmissions qui font problème, nous cherchons les causes. Le logiciel n'est pas le coupable. Les problèmes d'écho dans le logiciel ont été réglés. Il y a des problèmes à l'occasion dans la configuration et il y a des inquiétudes au sujet du matériel, notamment à Prince Rupert. C'est pourquoi nous avons dépêché une équipe sous la direction du sous-commissaire Pelletier pour voir ce qui se passe. Nous avons entendu dire grâce au Comité qu'il y avait un problème de transmission, et ce problème ne ressortait pas dans les rapports et journaux. Nous devons voir de quoi il s'agissait. Nous sommes allés sur place et

nous avons trouvé des problèmes qu'on pouvait régler. On a relevé des problèmes dans d'autres stations. La configuration du matériel à certains endroits, le mode d'installation du système, tout cela est en voie d'être corrigé. Nous avons une équipe de techniciens qui étudie les problèmes. Il faut signaler tous les problèmes, et nous les examinons ensuite.

M. Fin Donnelly: Merci. Les problèmes existent donc. Ils sont toujours là, mais vous tâchez de les régler.

Je voudrais terminer par une question. Si la circulation de navires-citernes triple sur la côte Ouest et si les cinq stations des SCTM sont regroupées en deux seulement, dites-vous qu'un pêcheur à bord de son bateau ou un kayakiste qui envoie un signal de détresse, dans tout ce bruit concentré dans un centre à Victoria, pourra tout de même se faire entendre? Pouvez-vous me rassurer, moi qui pratique le kayak comme loisir et qui compte sur le bateau de pêche et la Garde côtière pour participer aux secours, en me disant que le préposé va entendre mon appel et répondra à temps, lui qui aura dans les oreilles tous ces cris et ces bruits plus nombreux, à cause du trafic intense de la moitié de la province, qui représente près de 40 % du trafic au Canada?

Mme Jody Thomas: Oui, monsieur Donnelly, je vous donne cette assurance. Le système a été mis à l'essai. Le nombre de personnes en poste pour répondre en fonction du volume reste inchangé. Nous avons dans les centres une capacité d'expansion au gré de l'augmentation du trafic. Nous contrôlons les divers facteurs, comme le nombre d'employés que nous avons, les retraites, la gestion de l'attrition. Nous gérons également l'information sur les opérations, et nous avons...

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Merci. Je regrette, mais votre temps de parole est terminé.

Monsieur McDonald, vous avez la parole.

M. Ken McDonald (Avalon, Lib.): Je remercie moi aussi les témoins de comparaître pour nous renseigner sur cette question importante.

Depuis environ un mois, nous avons entendu beaucoup de choses dans les différents exposés. À un moment donné, nous avons écouté une ou deux captations et il était très difficile de discerner quoi que ce soit. Je crois comprendre que, dans toutes les stations, on utilise la même technologie, une technologie nouvelle. Avons-nous un enregistrement d'une autre station, celle des Escoumins, au Québec, par exemple, pour que nous puissions comparer? Si c'est la même technologie, pourquoi fonctionne-t-elle si bien ici, par opposition à des enregistrements des centres de l'Ouest que nous avons entendus?

• (1710)

M. Mario Pelletier: Nous avons des milliers d'heures d'enregistrement qui sont d'excellente qualité, notamment des Escoumins et d'autres centres où la consolidation s'est déjà faite. Tous les problèmes qu'on a pu éprouver ou remarquer à cause de la configuration ont été corrigés. C'est pourquoi nous avons une audio de bonne qualité.

M. Ken McDonald: Pouvons-nous entendre des enregistrements de plus haute qualité?

[Présentation audio]

M. Ken McDonald: C'est très différent de ce que nous avons entendu plus tôt. Vous avez dit, je le sais, que vous vous efforciez toujours d'éliminer les échos.

M. Mario Pelletier: Oui, comme nous le faisons pour tout autre système et comme nous l'avons fait par le passé lorsque nous avons installé les versions précédentes du système de contrôle des communications.

M. Ken McDonald: Merci.

Maintenant, une sorte de rectification, sans doute, à propos d'une affirmation de M. Bain. Vous avez dit que les données météo étaient saisies automatiquement dans le système. Or, M. Hughes a dit, lorsqu'il a comparé, que ce n'était pas le cas, qu'il fallait intervenir manuellement. Qu'en est-il? La saisie de ces données est-elle automatique ou faut-il que quelqu'un se mette là à saisir les données météo? Il s'agit simplement de tirer les choses au clair, puisqu'il semble y avoir une contradiction avec un témoignage antérieur.

Sdt Brian Bain: À Comox, en ce moment, la saisie est manuelle. Aux premiers stades, dans la modernisation à Prince Rupert, il fallait procéder de la sorte parce que la fonction d'automatisation était défectueuse. Toutefois, le service technique intégré a engagé un de ses techniciens pour créer un système compatible avec Frequentis et rendre possible l'automatisation de la saisie des données météo. Voilà où nous en sommes.

M. Ken McDonald: Merci.

Sdt Brian Bain: Et c'est ce qui se passera pour les données météo de Comox lorsque les services se retrouveront à Victoria.

M. Ken McDonald: Il y a eu des craintes comme quoi la couverture et les services des SCTM pour les Canadiens changeront après la consolidation alors que la Garde côtière a affirmé que la couverture et les services demeureront exactement les mêmes. Pourriez-vous expliquer comment la couverture et les services évolueront après la modernisation des centres et comment? Peut-on dire avec assurance qu'il n'y aura aucun changement dans la couverture des SCTM et qu'il n'y aura aucune perturbation des services offerts aux Canadiens?

Mme Jody Thomas: Le centre de Comox est la dernière étape de la consolidation. Le système est donc mis en place dans tout le pays. Le Canada est un pays maritime. En été, le long du Saint-Laurent, nous avons la plus forte densité de navigation de plaisance au Canada, et le système fonctionne à merveille et, dans ce cas-là, dans deux langues. Nous avons constamment des plaisanciers qui montent et descendent le cours du fleuve. Vous venez d'entendre les communications de la station d'Escoumins. Je peux donc vous dire avec confiance que le système fonctionne. Il nous reste une station à intégrer, et le projet aura été mené à terme. Il n'y a eu aucune diminution du service. Nous avons le même nombre de postes pour répondre au même volume d'appels, et, en même temps, nous avons réalisé des gains d'efficacité.

M. Ken McDonald: Nous avons entendu parler du programme de formation et de certification que les employés doivent suivre et des coûts associés à cette formation, ainsi que de la difficulté d'attirer des gens vers Prince Rupert. Quel autre plan avez-vous en vue? Si vous en arrivez là et ne pouvez convaincre les employés de rester à Prince Rupert, quel plan de repli avez-vous, à part essayer d'amener des habitants de la région à suivre des cours de formation et à les réussir?

M. Mario Pelletier: Au cours des trois dernières années, nous avons formé 53 nouveaux officiers des services de communication et de trafic. L'an prochain, nous prévoyons en former 30 autres. Quiconque présumerait qu'il n'y a pas de plan de relève se

fourvoierait. Nous avons un plan. Nous avons mis à niveau nos installations et systèmes au collège. Nous avons mis à jour le programme de formation. Nous avons donc un plan en place. Pour ce qui est de la question précise, je vais céder la parole au surintendant Bain.

● (1715)

Sdt Brian Bain: Bien sûr. Le plan de repli consisterait à reprendre le processus national d'embauche, celui que nous avons appliqué pendant de longues années. Il y a un processus en cours maintenant. Nous prévoyons faire la sélection dans ce groupe de toute manière. Il pourrait fort bien y avoir des gens de Prince Rupert qui se qualifient.

Je voudrais en revenir à ce plan. Nous avons deux personnes, l'une à l'administration centrale et l'autre en région, qui ont travaillé avec la Commission de la fonction publique pour voir si le programme d'équité en matière d'emploi peut être rajusté pour mettre l'engagement d'Autochtones même lorsque l'écart ne sera plus ce qu'il est maintenant. C'est que les membres des Premières Nations représentent maintenant environ 40 % de la population à Prince Rupert. Si nous nous fions aux chiffres à l'échelle nationale, ça ne marche pas si bien dans cette région.

La Commission de la fonction publique a été très coopérative, et il peut y avoir des possibilités pour que nous nous y prenions de cette manière à l'avenir. Il y aura de l'embauche sur place, que les candidats soient membres des Premières Nations ou non, mais nous espérons qu'il y aura davantage de candidatures des membres des Premières Nations. Et puis, le dernier plan est celui du processus national d'embauche habituel.

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Votre temps de parole est terminé. Merci beaucoup.

Les échanges seront maintenant limités à cinq minutes. Monsieur Strahl, vous avez la parole.

M. Mark Strahl: Merci, monsieur le président

Je tiens à dire pour commencer que je suis un peu troublé que M. McDonald ait pu inciter le témoin à faire entendre un enregistrement audio dont je n'avais pas été le moindrement prévenu. De toute évidence, de l'autre côté de la table, mais pas de ce côté-ci, on savait que ce genre de chose était possible. Il me semble que cela aurait dû se faire pendant les témoignages et non pendant les questions et réponses. Disons que le fait que les choses se soient passées de cette façon fait surgir quelques questions.

Deuxièmement, je suis un peu étonné que nous en soyons là aujourd'hui, étant donné ce que les députés libéraux disaient en Colombie-Britannique pendant la campagne. Je voudrais citer ce que Hedy Fry a dit pendant son intervention dans le débat en réponse au discours du Trône: « Ce qui compte vraiment, c'est que les habitants de Vancouver-Centre, qui m'ont réélue, se réjouiront » du discours du Trône et « de certaines de ces promesses, plus particulièrement de celles dont nous avons entendu parler avant le discours du Trône, par exemple la réouverture du poste de la Garde côtière de Kitsilano et des centres de communications maritimes qui ont été fermés en Colombie-Britannique ». C'était le 7 décembre dernier. Elle a dit que cette mesure de l'ancien gouvernement serait annulée. Voilà évidemment une promesse reniée et je dirais même que la Chambre a été induite en erreur.

De toute façon, cela n'a rien à voir avec les témoins qui comparaissent aujourd'hui.

Ma question s'adresse à la commissaire. Nous avons entendu des témoignages, des témoignages troublants, selon lesquels, après que le Comité se fut lancé dans une étude, il y a eu une accélération de l'effort visant à fermer le centre de Comox, alors qu'il y avait eu antérieurement une indication selon laquelle ce centre serait maintenu au moins jusqu'en octobre. Nous avons ensuite appris que, ces deux dernières semaines, pendant la pause parlementaire, le délai a été devancé en mai 2016, soit cinq ou six mois plus tôt.

Pouvez-vous donner au Comité l'assurance que le délai n'a pas été modifié à cause de sa décision d'étudier cette fermeture?

Mme Jody Thomas: Monsieur Strahl, je peux vous assurer que votre décision de faire une étude n'a eu aucune influence. Le mois de mai a toujours été prévu. Nous ne pouvons pas fermer des stations, faire des regroupements et travailler à modifier les stations pendant la grande saison de navigation, en été. Nous les avons donc toutes fermées et nous avons fait tout le travail entre janvier et mai. Nous recommencerons ce travail aux environs de novembre.

Dans ce cas-ci, pour les raisons que j'ai expliquées, tout est prévu depuis 2014 et cette date, mai 2016, était connue. Pour des raisons budgétaires, nous avons toujours eu l'intention de fermer le centre à cette date. Personne ne m'a jamais parlé d'octobre.

M. Mark Strahl: L'information au sujet d'octobre n'a pas été vérifiée. Très bien. Nous allons devoir vérifier d'où elle est venue, pour peu que cela soit possible.

M. Arnold a résumé la situation très succinctement en disant que vous croyez que la réorganisation peut se faire sans miner la sécurité et que les contribuables réaliseront des économies, d'un côté comme de l'autre.

• (1720)

Mme Jody Thomas: Effectivement.

M. Mark Strahl: La question suivante porte sur le moment choisi.

Unifor nous a dit que les travailleurs ne sont pas sur place, que même si voulez faire le regroupement le 10 mai, il n'y a pas assez d'employés qui sont prêts à travailler dans ces nouvelles stations, ou alors qu'il y aura beaucoup d'heures supplémentaires pour compenser l'insuffisance des effectifs.

Cet énoncé est-il exact? Dans l'affirmative, quand croyez-vous pouvoir éliminer la solution des heures supplémentaires pour passer à un mode de fonctionnement normal?

Mme Jody Thomas: Essentiellement, l'une des raisons invoquées pour le regroupement est le nombre d'heures supplémentaires. Nous avons des stations, un peu partout au Canada, où il y avait un ou deux postes de surveillance. Il était toujours difficile de les mettre en arrêt pendant les heures d'inactivité ou en dehors des heures de pointe, et nous finissions par avoir des gens qui faisaient beaucoup trop d'heures supplémentaires. Nous savions qu'il y aurait des heures supplémentaires pendant la consolidation, mais nous prévoyons un retour à la normale une fois le système déployé dans tout le Canada, ce qui sera chose faite après l'étape de Comox.

Quant à la dotation, aux postes vacants et aux mutations, cela fait partie de la gestion, et c'est chose courante, qu'il s'agisse des stations des SCTM, de notre personnel à terre, des employés qui vont réparer les aides à la navigation et même de ceux qui vont en mer à bord de nos grands navires et des divers bâtiments de notre flotte. Nous nous occupons des mutations et des postes à combler.

Nous avons un solide plan de dotation, comme le surintendant Bain vous l'a dit. Nous avons une stratégie nationale de dotation.

Nous avons aussi des plans au niveau local pour nous assurer d'avoir des employés qui veulent rester en poste et travailler dans une ville donnée.

Les employés peuvent aussi demander des mutations et se déplacer, ce qui est intéressant, parce qu'ils voient divers éléments du système, différentes régions, parce qu'ils apportent différents éléments et diverses connaissances aux stations. Plus nous pouvons donner une formation polyvalente, plus notre système est solide et riche.

Le vice-président (M. Robert Sopuck): La période impartie est terminée.

Monsieur Morrissey, vous avez cinq minutes.

M. Robert Morrissey (Egmont, Lib.): Il a été dit que la décision de regrouper les divers éléments du système risquait de compromettre la sécurité et de mener un plus grand nombre d'employés vers l'épuisement professionnel.

Qu'en pensez-vous?

Mme Jody Thomas: Je le répète, je ne crois pas que la sécurité soit compromise. Comox est la dernière station touchée par la consolidation, et rien n'indique que la sécurité ait été compromise où que ce soit au Canada. Nous sommes un pays de la mer. Les arrivées et départs de bateaux et de navires sont constants, tous les jours, à toutes les heures, à toutes les minutes. Non, je ne crois pas que la sécurité soit compromise.

Quant à l'épuisement professionnel, je me soucie beaucoup de la bonne santé des employés. Les employés de la Garde côtière doivent avoir énormément de résilience. Ils sont constamment aux prises avec des difficultés. Nous gardons l'oeil ouvert. Le surintendant Bain connaît les employés de sa région. Il les observe et travaille avec ses officiers chargés des stations pour prévenir ce problème. C'est un élément essentiel à une bonne gestion.

M. Robert Morrissey: Vous êtes convaincue que ces décisions ne risquent pas de causer du stress ou de l'épuisement professionnel dans les effectifs en poste dans ces stations?

Mme Jody Thomas: Il y a des problèmes de stress et d'épuisement professionnel. Il y en avait avant la consolidation parce que le travail est très exigeant. À l'occasion, les employés ont besoin d'une pause. Ce sera la même chose à l'avenir. Nous pouvons nous organiser. Les dispositions prises pour les fonctionnaires le permettent, et les employés peuvent prendre des congés de maladie de temps à autre.

S'ils concluent qu'il leur est impossible de reprendre ce genre de travail, nous leur trouvons d'autres occupations grâce à un processus d'adaptation. Nous faisons attention aux employés. Leur bonne santé physique et psychologique nous importe.

M. Robert Morrissey: Ma question est brutale, mais ce n'est pas le ton que je souhaite.

Défendriez-vous une décision à tout prix?

Mme Jody Thomas: Non, je ne le ferais pas. J'ai étudié la question de très près. J'ai discuté avec mon équipe de gestion. Mes commissaires adjoints, mes sous-commissaires, les directeurs et les surintendants savent que je m'intéresse à ce qui se passe dans la Garde côtière jusqu'au moindre employé.

M. Hughes le sait. Je travaille avec lui dans des dossiers complexes de relations de travail et me soucie du moindre employé de l'organisation. Non, je ne m'entêterais pas, mais il s'agit ici d'une décision raisonnable.

M. Robert Morrissey: Pourriez-vous définir plus précisément ce qu'est une « décision raisonnable »?

Mme Jody Thomas: Elle est raisonnable en ce sens qu'elle ne compromet pas la sécurité. Nous avons mis en place un nouveau système qui permet de réduire le nombre de centres à partir desquels nous offrons les services. La sécurité a été préservée. Le système a allégé la charge de travail des employés au niveau de la station grâce à la radiodiffusion maritime continue. Un peu partout au Canada, ils s'habituent aux nouveaux outils, qui commencent à leur plaire. Voilà les réactions que je reçois.

Le système nous permet de nous moderniser constamment, d'innover, de rester au niveau des autres pays du point de vue de la solidité de notre système et de ses outils, ce qui me semble important.

• (1725)

M. Robert Morrissey: Pourriez-vous comparer brièvement le système que nous sommes en train de mettre en place et celui d'autres pays?

Mme Jody Thomas: Je ne suis pas une technicienne, mais je dirai que le système Frequentis est employé dans de nombreux pays. Nous sommes allés à leur usine, à Vienne, et nous avons vu pour quels pays l'entreprise bâtit le système. Nous pouvons vous faire parvenir une liste, si vous le voulez.

M. Robert Morrissey: Le système n'est pas propre au Canada?

Mme Jody Thomas: Non. Notre ancien système était dépassé. Il tombait en morceaux. Il y avait des problèmes de matériel et de logiciel, notamment de matériel. Notre technologie remontait aux années 1970, et elle n'était pas uniforme dans tout le Canada, ce qui compliquait la maintenance.

Un jour, les techniciens travaillaient à un élément acheté il y a 10 ans, et le lendemain à un autre élément acheté il y a 30 ans. Cela ne donne pas un système facile d'entretien et capable de garantir la cohérence et la fiabilité. Le nouveau système permet tout cela.

M. Robert Morrissey: À votre avis, cette consolidation, si elle se poursuit et se termine, permettra-t-elle à la Garde côtière canadienne d'offrir un service de même niveau que maintenant ou un service amélioré?

Mme Jody Thomas: Le service offert par les officiers des SCTM, avant comme après la consolidation, est de calibre mondial. Nous leur donnons une formation d'un niveau extrêmement élevé au Collège de la Garde côtière, et ils sont soumis à une vérification rigoureuse dans chaque station. Nous leur avons donné de meilleurs outils, mais les officiers des SCTM ont toujours été de calibre mondial.

M. Robert Morrissey: Pourriez-vous préciser? Cela m'intrigue, « de calibre mondial ».

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Vous avez 10 secondes.

Mme Jody Thomas: Ils réagissent au trafic maritime. Nous avons réuni trafic maritime et sécurité dans des stations consolidées. Je me suis rendue en Finlande, où on a fait la même chose. Les Finlandais ont estimé que c'était un modèle à suivre.

Nos progrès et les manières de...

M. Robert Morrissey: La Finlande nous imite?

Mme Jody Thomas: Ce pays-là a fait la même chose dans ses stations de SCTM, c'est-à-dire réunir trafic maritime et sécurité.

Notre pays est vaste et ses côtes sont très longues. Depuis que la Garde côtière existe, nous nous efforçons constamment de faire fonctionner ce service.

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Merci beaucoup.

Je voudrais en revenir à la question que M. Strahl a soulevée au sujet de l'utilisation d'un enregistrement.

La greffière m'a indiqué l'article 299 du Règlement, qui se trouve également dans l'ouvrage d'O'Brien et Bosc:

La nature des questions pouvant être posées aux témoins qui comparaissent devant les comités n'est assujettie à aucune règle précise à part le fait qu'elles doivent se rapporter à la question à l'étude. Les témoins doivent répondre à toutes les questions que leur pose le comité.

Ce sont des règles que je ne connais pas bien, mais l'enregistrement pourrait être considéré comme faisant partie de la question. Je recommanderais sans doute aux députés que, à l'avenir, si la même chose se fait, tout le Comité soit prévenu. Je ne crois pas que cela doive être une pratique courante. C'est la première fois que je vois cela, mais il ne semble pas que les règles aient été enfreintes. Quoi qu'il en soit, par simple courtoisie pour les collègues, je recommande qu'on prévienne le Comité.

Il nous reste une ou deux minutes, monsieur Arnold. Ce n'est pas beaucoup.

M. Mel Arnold: Je vais céder mon temps de parole à M. Donnelly.

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Vous pouvez prendre une ou deux minutes, monsieur Donnelly.

M. Fin Donnelly: Merci.

L'une de mes préoccupations concerne, comme vous l'avez dit, la formation et la charge de travail, le niveau de qualité que vous voulez maintenir. Vous avez dit que vous vous occuperiez de cela en juillet, que vous enverriez des gens au collège. Pourtant, vous voulez mettre les choses en place en mai. Je croyais comprendre que vous envisagiez plutôt l'automne. Les délais semblent fluctuer en ce qui concerne la consolidation et la mise en place de gens qui auraient la formation et se retrouveraient dans les centres pour gérer le trafic et offrir la sécurité dont nous avons besoin pour les marins.

Qu'en pensez-vous?

M. Mario Pelletier: Je commencerai par dire que ceux dont la formation débutera en juillet ne seront pas prêts avant l'an prochain.

M. Fin Donnelly: Deux ans.

• (1730)

M. Mario Pelletier: Non, un an. Ils passeront six mois au collège. Viendra ensuite une étape de formation et de familiarisation en milieu de travail. Il faut compter en moyenne environ six mois avant de bien connaître la zone géographique et la station.

C'est donc un an. Ce peut être un peu plus, mais le plus souvent, c'est six mois au collège et six mois de formation en milieu de travail.

Quant au plan de Victoria, je vais céder la parole au surintendant Bain. Il pourra vous parler un peu plus du plan des ressources humaines.

Sdt Brian Bain: Je peux préciser d'où est venu le chiffre de deux ans.

Une fois qu'un poste vacant a été signalé, il faut environ deux ans pour amorcer le processus et procéder à la sélection et à l'embauche. Nous devons ensuite attendre que le Collège de la Garde côtière ait des places pour accueillir la recrue. Toute cette planification s'est faite pendant l'année écoulée. Au cours de la prochaine année, ce sera la formation. Il faut donc compter deux ans à partir du moment où on constate qu'un poste est vacant.

Les stagiaires qui commenceront leur formation en juillet, comme le sous-commissaire l'a dit, sont destinés à Prince Rupert. Les employés qui sont à Comox en ce moment et ont accepté des postes... Tous ont reçu des offres et neuf ont accepté. Une personne

est en congé de maladie de longue durée, mais huit se présenteront au centre. D'autres personnes veulent venir au centre en déplacement pour prêter main-forte.

En ce moment...

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Il faut s'interrompre ici. Désolé. La séance prend fin officiellement. Peut-être pourriez-vous renseigner M. Donnelly plus tard.

Chers collègues, merci de m'avoir facilité la tâche pour la première séance que je présidais. La séance a été passionnante.

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>