

SENATE



SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-second Parliament, 2015-16

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

FISHERIES AND OCEANS

Chair:

The Honourable FABIAN MANNING

Tuesday, May 3, 2016 (in camera)
Tuesday, May 10, 2016
Tuesday, May 17, 2016

Issue No. 4

Consideration of a draft agenda (future business)

and

First and second meetings:

Study on Maritime Search and Rescue activities, including
current challenges and opportunities

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
quarante-deuxième législature, 2015-2016

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

PÊCHES ET DES OCÉANS

Président :

L'honorable FABIAN MANNING

Le mardi 3 mai 2016 (à huis clos)
Le mardi 10 mai 2016
Le mardi 17 mai 2016

Fascicule n° 4

Étude d'un projet d'ordre du jour (travaux futurs)

et

Première et deuxième réunions :

Étude sur les activités de recherche et de sauvetage
maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON
FISHERIES AND OCEANS

The Honourable Fabian Manning, *Chair*

The Honourable Elizabeth Hubley, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

* Carignan, P.C. (or Martin) Eaton Enverga	McInnis Munson Poirier Raine Stewart Olsen Watt
* Harder, P.C. (or Bellemare) Lovelace Nicholas	

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 12-5, membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Enverga replaced the Honourable Senator Ataullahjan (*May 13, 2016*).

The Honourable Senator Ataullahjan replaced the Honourable Senator Enverga (*May 10, 2016*).

The Honourable Senator Poirier replaced the Honourable Senator Marshall (*May 4, 2016*).

The Honourable Senator Enverga replaced the Honourable Senator Lang (*May 4, 2016*).

The Honourable Senator Marshall replaced the Honourable Senator Poirier (*May 3, 2016*).

The Honourable Senator Lang replaced the Honourable Senator Enverga (*May 2, 2016*).

The Honourable Senator Enverga replaced the Honourable Senator Ataullahjan (*April 20, 2016*).

The Honourable Senator Raine replaced the Honourable Senator Black (*April 20, 2016*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
PÊCHES ET DES OCÉANS

Président : L'honorable Fabian Manning

Vice-présidente : L'honorable Elizabeth Hubley

et

Les honorables sénateurs :

* Carignan, C.P. (ou Martin) Eaton Enverga	McInnis Munson Poirier Raine Stewart Olsen Watt
* Harder, C.P. (ou Bellemare) Lovelace Nicholas	

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 12-5 du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Enverga a remplacé l'honorable sénatrice Ataullahjan (*le 13 mai 2016*).

L'honorable sénatrice Ataullahjan a remplacé l'honorable sénateur Enverga (*le 10 mai 2016*).

L'honorable sénatrice Poirier a remplacé l'honorable sénatrice Marshall (*le 4 mai 2016*).

L'honorable sénateur Enverga a remplacé l'honorable sénateur Lang (*le 4 mai 2016*).

L'honorable sénatrice Marshall a remplacé l'honorable sénatrice Poirier (*le 3 mai 2016*).

L'honorable sénateur Lang a remplacé l'honorable sénateur Enverga (*le 2 mai 2016*).

L'honorable sénateur Enverga a remplacé l'honorable sénatrice Ataullahjan (*le 20 avril 2016*).

L'honorable sénatrice Raine a remplacé l'honorable sénateur Black (*le 20 avril 2016*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Thursday, April 14, 2016:

The Honourable Senator Manning moved, seconded by the Honourable Senator Wells:

That the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans be authorized to examine and report on Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities; and

That the Committee report from time to time to the Senate, but no later than November 30, 2017, and that the Committee retain all powers necessary to publicize its findings for 180 days after the tabling of the final report.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

ORDRE DE RENVOI

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

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

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

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

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Charles Robert

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, May 3, 2016
(8)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met in camera this day at 5:25 p.m., in room 505, Victoria Building, the chair, the Honourable Fabian Manning, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Eaton, Hubley, Lang, Manning, Marshall, McInnis, Munson, Raine and Watt (9).

In attendance: Odette Madore, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Pursuant to rule 12-16(1)(d), the committee considered a draft agenda (future business).

At 6:35 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, May 10, 2016
(9)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:47 p.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable Fabian Manning, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Ataullahjan, Eaton, Hubley, Manning, McInnis, Munson, Poirier, Raine and Stewart Olsen (9).

In attendance: Odette Madore, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, April 14, 2016, the committee began its study on Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities.

WITNESSES:

Canadian Coast Guard:

Gregory Lick, Director General, Operations;

Neil O'Rourke, Senior Director, Policy;

Clay Evans, Superintendent, Marine Search and Rescue, Western Region.

The chair made a statement.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 3 mai 2016
(8)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui à huis clos, à 17 h 25, dans la pièce 505 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Fabian Manning (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Eaton, Hubley, Lang, Manning, Marshall, McInnis, Munson, Raine et Watt (9).

Également présente : Odette Madore, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Conformément à l'article 12-16(1)d) du Règlement, le comité examine un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

À 18 h 35, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 10 mai 2016
(9)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 17 h 47, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Fabian Manning (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Ataullahjan, Eaton, Hubley, Manning, McInnis, Munson, Poirier, Raine et Stewart Olsen (9).

Également présente : Odette Madore, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 14 avril 2016, le comité entreprend son étude sur les activités de recherche et de sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent.

TÉMOINS :

Garde côtière canadienne :

Gregory Lick, directeur général, Opérations;

Neil O'Rourke, directeur principal, Politiques;

Clay Evans, surintendant, Recherche et sauvetage maritimes, Région de l'Ouest.

Le président ouvre la séance.

Mr. Lick made a statement and, together with Mr. Evans and Mr. O'Rourke, answered questions.

At 7:02 p.m., the committee suspended.

At 7:04 p.m., the committee resumed in camera, pursuant to rule 12-16(1)(d), to consider a draft agenda (future business).

At 7:13 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, May 17, 2016
(10)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:05 p.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable Fabian Manning, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Eaton, Enverga, Hubley, Manning, Martin, McInnis, Munson, Raine and Stewart Olsen (9).

Other senator present: The Honourable Senator Sinclair (1).

In attendance: Odette Madore, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, April 14, 2016, the committee continued its study on Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities.

WITNESSES:

Canadian Coast Guard:

Jody Thomas, Commissioner;

Mario Pelletier, Deputy Commissioner, Operations;

Jeffery Hutchinson, Deputy Commissioner, Strategy and Shipbuilding.

Commissioner Thomas made a statement and, together with Deputy Commissioners Hutchinson and Pelletier, answered questions.

It was agreed that the committee proceed in camera, pursuant to rule 12-16(1)(d), to consider a draft agenda (future business).

At 6:27 p.m., the committee suspended.

At 6:30 p.m., the committee resumed in camera, pursuant to rule 12-16(1)(d), to consider a draft agenda (future business) and a draft special study budget application.

M. Lick fait une déclaration et, avec MM. Evans et O'Rourke, répond aux questions.

À 19 h 2, la séance est suspendue.

À 19 h 4, la séance se poursuit à huis clos, conformément à l'article 12-16(1)d du Règlement, afin que le comité examine un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

À 19 h 13, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 17 mai 2016
(10)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 17 h 5, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Fabian Manning (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Eaton, Enverga, Hubley, Manning, Martin, McInnis, Munson, Raine et Stewart Olsen (9).

Autre sénateur présent : L'honorable sénateur Sinclair (1).

Également présente : Odette Madore, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 14 avril 2016, le comité poursuit son étude sur les activités de recherche et de sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent.

TÉMOINS :

Garde côtière canadienne :

Jody Thomas, commissaire;

Mario Pelletier, sous-commissaire, Opérations;

Jeffery Hutchinson, sous-commissaire, Stratégie et construction navale.

La commissaire Thomas fait une déclaration et, avec les sous-commissaires Hutchinson et Pelletier, répond aux questions.

Conformément à l'article 12-16(1)d du Règlement, il est convenu que la séance se poursuive à huis clos afin que le comité examine un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

À 18 h 27, la séance est suspendue.

À 18 h 30, la séance se poursuit à huis clos, conformément à l'article 12-16(1)d du Règlement, afin que le comité examine un projet d'ordre du jour (travaux futurs) et une ébauche de budget pour l'étude spéciale.

At 6:42 p.m., the committee suspended.

At 6:43 p.m., the committee resumed in public.

It was agreed that the chair be authorized to seek an order of reference for the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans to be authorized to examine and report on the regulation of aquaculture, current challenges and future prospects for the industry in Canada;

That the papers and evidence received and taken and work accomplished by the committee on this subject during the First Session of the Forty-first Parliament be referred to the committee; and

That the committee report from time to time to the Senate, but no later than June 30, 2016, and that the committee retain all powers necessary to publicize its findings for 180 days after the tabling of the final report.

It was agreed that the following budget application for the fiscal year ending March 31, 2017, in relation to a special study on Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities, be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration:

SUMMARY OF BUDGET

Activity 1: Nova Scotia, Prince Edward Island and New Brunswick	\$ 107,588
Activity 2: Newfoundland and Labrador	\$ <u>152,657</u>
TOTAL	\$ 260,245

At 6:44 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

À 18 h 42, la séance est suspendue.

À 18 h 43, la séance publique reprend.

Il est convenu que le président soit autorisé à demander un ordre de renvoi pour que le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans soit autorisé à étudier, afin d'en faire rapport, la réglementation de l'aquaculture, les défis actuels et les perspectives d'avenir de l'industrie au Canada;

Que les documents reçus, les témoignages entendus et les travaux accomplis par le comité à ce sujet au cours de la première session de la quarante et unième législature soient renvoyés au comité;

Que le comité fasse de temps à autre rapport au Sénat, mais au plus tard le 30 juin 2016, et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions dans les 180 jours suivant le dépôt du rapport final.

Il est convenu que le budget suivant pour l'exercice se terminant le 31 mars 2017, pour l'étude spéciale sur les activités de recherche et de sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent, soit adopté et soumis au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration :

SOMMAIRE DU BUDGET

Activité 1 : Nouvelle-Écosse, Île-du-Prince-Édouard et Nouveau-Brunswick	107 588 \$
Activité 2 : Terre-Neuve-et-Labrador	<u>152 657 \$</u>
TOTAL	260 245 \$

À 18 h 44, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Maxwell Hollins

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, May 10, 2016

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:47 p.m. to study Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities.

Senator Fabian Manning (*Chair*) in the chair.

The Chair: Welcome to this meeting of the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans as we continue with our study on maritime search and rescue activities, including current challenges and opportunities.

My name is Fabian Manning, a senator from Newfoundland and Labrador and chair of this committee. I will ask senators to introduce themselves before we begin, starting to my right.

Senator Ataullahjan: Salma Ataullahjan from Toronto, Ontario.

Senator Eaton: Nicky Eaton, Toronto, Ontario.

Senator Hubley: Elizabeth Hubley, Prince Edward Island.

Senator Poirier: Rose-May Poirier, New Brunswick.

Senator Raine: Nancy Greene Raine from B. C.

Senator Stewart Olsen: Carolyn Stewart Olsen, New Brunswick.

Senator McInnis: Thomas McInnis, Nova Scotia.

The Chair: Thank you, senators. This evening we will receive an overview of the SAR environment. We have three guests with us. I will ask our guests to introduce themselves. I understand Mr. Lick will make the presentation. Please introduce yourselves to committee members and then feel free to begin your presentation.

Gregory Lick, Director General, Operations, Canadian Coast Guard: I am Greg Lick, Director General, Operations for the Canadian Coast Guard and on my left is my colleague Mr. Evans.

Clay Evans, Superintendent, Marine Search and Rescue, Western Region, Canadian Coast Guard: Clay Evans, Superintendent, Marine Search and Rescue for Coast Guard's Western Region, based in Victoria.

Neil O'Rourke, Senior Director, Policy, Canadian Coast Guard: Neil O'Rourke, Senior Director, Policy.

The Chair: Thank you, witnesses, for taking the time to join us this evening. The floor is yours.

Mr. Lick: It is an honour to be here today to brief you on the Canadian Coast Guard and our leadership role in the search and rescue program in Canada.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 10 mai 2016

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 17 h 47, pour étudier les activités de recherche et de sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent.

Le sénateur Fabian Manning (*président*) occupe le fauteuil.

Le président : Bienvenue à cette séance du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans qui poursuit son étude des activités de recherche et de sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent.

Je m'appelle Fabian Manning, je suis un sénateur de Terre-Neuve-et-Labrador et je préside ce comité. Je vais demander aux sénatrices et aux sénateurs de se présenter avant que nous débutions, en commençant par ma droite.

La sénatrice Ataullahjan : Salma Ataullahjan de Toronto, Ontario.

La sénatrice Eaton : Nicky Eaton, Toronto, Ontario.

La sénatrice Hubley : Elizabeth Hubley, Île-du-Prince-Édouard.

La sénatrice Poirier : Rose-May Poirier, Nouveau-Brunswick.

La sénatrice Raine : Nancy Greene Raine, de la Colombie-Britannique.

La sénatrice Stewart Olsen : Carolyn Stewart Olsen, Nouveau-Brunswick.

Le sénateur McInnis : Thomas McInnis, Nouvelle-Écosse.

Le président : Merci, sénatrices et sénateurs. Nous allons obtenir ce soir un aperçu du milieu des services de recherche et de sauvetage (R et S). Nous avons trois invités. Je vais leur demander de se présenter eux-mêmes. Je crois savoir que M. Lick présentera un exposé. Je vous invite à vous présenter aux membres du comité et vous pourrez ensuite commencer votre exposé.

Gregory Lick, directeur général, Opérations, Garde côtière canadienne : Je m'appelle Greg Lick, je suis le directeur général des Opérations de la Garde côtière canadienne et à ma gauche se trouve mon collègue, M. Evans.

Clay Evans, surintendant, Recherche et sauvetage maritimes, Région de l'Ouest, Garde côtière canadienne : Clay Evans, surintendant, Recherche et sauvetage maritimes, pour la région de l'Ouest, basé à Victoria.

Neil O'Rourke, directeur principal, Politiques, Garde côtière canadienne : Neil O'Rourke, directeur principal, Politiques.

Le président : Merci aux témoins d'avoir pris le temps de se joindre à nous ce soir. Vous avez la parole.

M. Lick : C'est un honneur d'être ici aujourd'hui pour vous parler de la Garde côtière canadienne et du leadership que nous exerçons dans le programme de recherche et de sauvetage au Canada.

My remarks today will cover the following themes: The Coast Guard's mandate and role in preparing for, coordinating and responding to search and rescue incidents; the current maritime search and rescue, or SAR, environment; and I will describe some challenges and potential opportunities for search and rescue in Canada.

I apologize for the slide numbering. I will confirm the slide titles for committee members as we go through to make it easier to follow.

Following my remarks, all three of us will be pleased to answer any questions you may have.

On slide 3, the "Search and Rescue Mandate" slide, the Canadian Coast Guard plays a crucial role in saving lives and protecting our waters. Our people work in dangerous conditions and sail into rough seas when others are turning away and coming back home, but we don't do it alone.

The search and rescue system is a shared responsibility led by the Department of National Defence, the Canadian Armed Forces, and it's made up of a myriad of partners. The Coast Guard, for its part, leads the on-water component of the federal search and rescue system. As you may know, the aeronautical portion is led by the Canadian Armed Forces and on-the-ground responsibility is shared amongst provinces, municipalities and territories.

Throughout the entire SAR system, volunteers are on hand to assist and are a critical component of our SAR system. As you can see, it is really a unified effort that makes the SAR system successful. The search and rescue system covers over 18 million square kilometres, and our SAR system is divided into three regions.

If we look on slide 5, the "Asset locations" slide, you will be able to see the asset disposition of our vessels and helicopters as they are deployed across the country into our three regions: the Western region, the Central and Arctic region and the Atlantic region. As well, we included there the disposition of some of the Canadian Armed Forces airplanes, helicopters and so on.

On slide 6, in terms of the current environment, as you have heard, the Coast Guard has an important search and rescue mandate to fulfil. We are working toward enhancing our capacity to provide these services.

I now want to talk about our current operating context and the risk posed to mariners. On a daily basis there are thousands of recreational, fishing and other commercial boaters.

The Chair: I am not sure we have that slide.

Senator Raine: Number 13?

Je vais aborder les thèmes suivants dans mes remarques : le mandat et le rôle de la Garde côtière canadienne dans la préparation, la coordination et la conduite des opérations d'intervention en cas d'incidents de recherche et sauvetage, ou R et S, et l'environnement actuel des services de recherche et sauvetage en mer; je vais également décrire les défis et les possibilités en matière de recherche et de sauvetage en mer au Canada.

Je vous prie de m'excuser pour la numérotation des diapositives. Je vais confirmer le titre des diapositives à l'intention des membres du comité pour que cela soit plus facile à suivre mon exposé.

Après mes remarques, nous serons tous les trois heureux de répondre à vos questions.

Sur la diapositive 3, intitulée « Mandat de recherche et sauvetage », la Garde côtière canadienne joue un rôle essentiel lorsqu'il s'agit de sauver des vies et de protéger les eaux canadiennes; elle intervient par gros temps alors que d'autres font demi-tour et rentrent chez eux; nous ne le faisons toutefois pas tout seuls.

Le système de recherche et sauvetage est une responsabilité partagée entre le ministère de la Défense nationale, les Forces armées canadiennes, et il regroupe une multitude de partenaires. La Garde côtière dirige, de son côté, le volet maritime du système de recherche et sauvetage fédéral. Comme vous le savez peut-être, la partie aéronautique est dirigée par les Forces armées canadiennes et la partie terrestre relève des provinces, des municipalités et des territoires.

Dans l'ensemble du système de R et S, les bénévoles sont présents pour prêter assistance et constitue une composante essentielle de notre système de R et S. Comme vous pouvez le constater, c'est grâce à un effort unifié que le système de R et S est un succès. Ce système couvre plus de 18 millions de kilomètres carrés, et notre système de R et S est réparti en trois régions.

Sur la diapositive 5, intitulée « Emplacements des actifs de la GCC », vous pouvez voir la disposition de nos bateaux et de nos hélicoptères, tels qu'ils sont répartis entre nos trois régions. La région de l'Ouest, la région centrale et de l'Arctique et la région de l'Atlantique. Nous avons également présenté sur cette diapositive, la disposition de certains hélicoptères et avions des Forces armées canadiennes, notamment.

La diapositive 6 présente, comme vous l'avez entendu, l'environnement actuel; la Garde côtière a un mandat important à remplir en matière de recherche et sauvetage. Nous essayons de renforcer notre capacité de fournir ces services.

J'aimerais maintenant parler de notre contexte opérationnel actuel et des dangers que courent les marins. Des milliers de bateaux de plaisance, de pêche et autres navires commerciaux sillonnent les eaux canadiennes chaque jour.

Le président : Je ne crois pas avoir cette diapositive.

La sénatrice Raine : La numéro 13?

Mr. Lick: Yes. It should be entitled “Current Environment.”

The Chair: I have gone from page 5 to page 13.

Senator Raine: Me, too. We don't have that.

Mr. Lick: I will just present, then. I apologize for the slide numbering.

The Chair: Maybe you can forward the full document afterwards.

Mr. Lick: Absolutely. I now want to talk about our current operating context and the risk posed to mariners.

On a daily basis, there are thousands of recreational, fishing and other commercial boaters operating on Canada's waters. There are inherent risks in going to sea. In any mode of transportation, when vessels are operating on the water there are risks to the lives of mariners, of others and to property. That is inherent in going to sea.

In 2014 there were approximately 6,155 maritime SAR incidents, to give you a sense of the number of incidents that we respond to, both in the maritime environment and in some cases in the air as well.

Who is most at risk? In our vast country, with the world's longest coastline and greatest concentration of freshwater lakes, pleasure boaters are at the top of those at risk. That includes the uncle towing his niece behind his boat on water skis at the cottage, the group of friends canoeing in a provincial park and the couple who use their boat to get to their isolated summer home. Pleasure boaters, in terms of the total number of incidents, make up over 4,000 incidents annually and quadruple the next category, which is fishing vessels.

Let's talk about our commitments in terms of the government's commitments that we are acting on right now. The Government of Canada has made it clear that it is committed to ensuring that the Coast Guard is ready and able to respond to people in distress in Canadian waters 24 hours a day, 365 days a year.

Minister Tootoo announced the reopening of the Kitsilano Coast Guard base back in December, which is an important investment in a stronger Coast Guard in the B.C. area and a critical step toward improving marine safety off the West Coast. It is now open and ready to respond 24/7. On the East Coast, we are developing options over the coming year to ensure search and rescue capacity is enhanced in Newfoundland and Labrador.

M. Lick : Oui. Elle devrait porter le titre « Environnement actuel ».

Le président : J'ai examiné les pages 5 à 13.

La sénatrice Raine : Moi aussi. Nous ne l'avons pas.

M. Lick : Je vais alors simplement poursuivre mon exposé. Je vous prie de m'excuser pour la numérotation des diapositives.

Le président : Vous pourriez peut-être nous transmettre le document complet par la suite.

M. Lick : Absolument. Je vais maintenant vous parler de l'environnement actuel et des dangers que courent les marins.

Des milliers de bateaux de plaisance, de pêche et autres navires commerciaux sillonnent les eaux canadiennes chaque jour. Dès qu'un navire prend la mer, il s'expose à des risques inhérents pour la vie des personnes à bord et les biens qu'ils transportent. Ce sont là les risques associés à la mer.

En 2014, il y a eu environ 6 155 incidents de R et S en mer. Cela vous donne une idée du nombre des incidents pour lesquels nous sommes appelés à intervenir, aussi bien dans l'environnement marin que, parfois, dans l'environnement aérien.

Quels sont ceux qui courent le plus grand danger? Dans notre vaste pays, où l'on retrouve les côtes les plus longues au monde et la plus grande concentration de lacs d'eau douce, les plaisanciers sont ceux qui courent le plus de risque. Cela comprend l'oncle qui remorque sa nièce derrière son bateau pour qu'elle fasse du ski nautique au chalet, le groupe d'amis qui font du canot dans un parc provincial et le couple qui se rend en bateau à son chalet d'été isolé. Par rapport au nombre total d'incidents, les plaisanciers représentent plus de 4 000 incidents chaque année, ce qui représente quatre fois plus que la catégorie suivante, les bateaux de pêche.

Parlons maintenant de nos engagements qui s'inscrivent dans ceux qu'a pris le gouvernement et que nous sommes en train de mettre en œuvre à l'heure actuelle. Le gouvernement du Canada a clairement précisé qu'il s'engageait à faire en sorte que la Garde côtière soit en mesure d'intervenir pour sauver des personnes en danger dans les eaux canadiennes, 24 heures par jour, 365 jours par an.

Le ministre Tootoo a annoncé la réouverture de la base de la Garde côtière de Kitsilano en décembre, un investissement important qui va renforcer la Garde côtière dans la région de la Colombie-Britannique et une mesure essentielle qui améliorera la sécurité maritime au large de la côte Ouest. Cette base est maintenant opérationnelle et prête à intervenir 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Sur la côte Est, nous élaborons des options qui seront mises en œuvre l'année prochaine dans le but de renforcer la capacité en matière de recherche et sauvetage à Terre-Neuve-et-Labrador.

In terms of our SAR resources, the Coast Guard ensures that safe, reliable, professionally crewed and operationally capable vessels are able to respond to those in distress.

In terms of our assets, what do we have out there? There are 40 research and rescue lifeboat stations, and this now includes the Kitsilano Coast Guard base. In the Vancouver area, at Sea Island, there is a dedicated hovercraft station which also houses our dive team and 25 inshore rescue boat stations ready to respond in 30 minutes or less during peak seasons. In many cases these are manned by students — highly professional students at that. We also have Coast Guard patrol mode vessels which patrol our offshore SAR zones in six of those zones.

As for the rest of the fleet, we have over 80 multitask vessels and 21 helicopters that can respond at any time to a search and rescue case. All of these assets, as you saw on one of the slides, are located strategically across the country.

In terms of our key messages, what do I want to leave with you today? The Coast Guard as an entity, as a national institution, has a vital marine leadership role in our search and rescue system. Canadians benefit from a system of federal, provincial, municipal and volunteer partners. All of these are layered together to provide one of the best systems in the world.

The Arctic, in many ways, is our last frontier, but one that is vital to our national identity. It is a focus for our efforts as we seek to improve the SAR system across the country.

We at the Coast Guard, National Defence and all of our SAR partners each have an opportunity to contribute toward SAR prevention. This is the first link in the chain in saving lives at sea.

In terms of opportunities, we see the Kitsilano Coast Guard base as a great opportunity for the West Coast in terms of emergency response training, SAR response and engagement of our indigenous communities and integrating them into the SAR system. We also see in stations like Bamfield, where there is training going on both for Coast Guard crews and other government departments as well as now integrating indigenous peoples into that SAR training.

Finally, there is the Arctic. We have received investment that is expanding the Coast Guard auxiliary into the Arctic and we are starting off with that as we speak now.

Thank you very much for this opportunity. We are pleased to take your questions.

Pour ce qui est de nos ressources de R et S, la Garde côtière veille à ce que des navires opérationnels, fiables et sécuritaires, avec des équipages professionnels, soient en mesure d'intervenir pour aider les personnes en détresse.

Qu'avons-nous comme actifs? Il y a 40 postes de bateaux de sauvetage et cela comprend maintenant la base de la Garde côtière de Kitsilano. Dans la région de Vancouver, à Sea Island, il y a une base d'aéroglossiers dédiés qui abrite actuellement notre équipe de plongeurs et 25 postes de bateaux de sauvetage côtier prêts à intervenir en 30 minutes maximum pendant les hautes saisons. Bien souvent, ce sont des étudiants qui en constituent l'équipage — des étudiants très professionnels, je dois dire. Il y a également des navires de patrouille de la Garde côtière qui quadrillent nos zones hauturières de R et S dans six de ces zones.

Quant au reste de la flotte, nous avons 80 bateaux polyvalents et 21 hélicoptères qui peuvent intervenir immédiatement dans les cas de recherche et sauvetage. Tous ces actifs, comme vous avez pu le voir sur une des diapositives, sont répartis stratégiquement dans l'ensemble du pays.

Pour ce qui est des messages clés, que pourrais-je vous dire à ce sujet aujourd'hui? La Garde côtière est une entité, une institution nationale, qui a un rôle essentiel en matière de leadership maritime dans notre système de recherche et sauvetage. Les Canadiens bénéficient d'un système de collaboration incluant le fédéral, le provincial, le municipal et des partenaires bénévoles. Tous ces éléments sont intégrés de façon à offrir un des meilleurs régimes au monde.

L'Arctique est, sur bien des plans, notre dernière frontière, mais une qui est essentielle pour notre identité nationale. Nous y concentrons nos efforts pour chercher à améliorer le système de R et S dans l'ensemble du pays.

La Garde côtière, la Défense nationale et tous les partenaires de R et S ont chacun la possibilité de contribuer à prévenir les demandes de R et S. C'est le premier chaînon de la chaîne qui permet de sauver des vies en mer.

Pour ce qui est des possibilités, nous considérons que la base de la Garde côtière de Kitsilano constitue un excellent outil pour la côte Ouest de fournir une formation en intervention d'urgence, l'intervention de R et S et d'assurer la participation de nos collectivités autochtones en vue de les intégrer à notre système de R et S. Il y a également des postes comme celui de Bamfield, qui offre de la formation à la fois aux équipages de la Garde côtière et aux autres ministères et qui intègre maintenant les peuples autochtones dans la formation en R et S.

Il y a enfin l'Arctique. Nous avons reçu du financement pour l'extension immédiate de la Garde côtière auxiliaire dans l'Arctique et nous avons déjà commencé à procéder à cette extension au moment où nous nous parlons.

Je vous remercie de la possibilité que vous nous avez offerte. Nous serons heureux de répondre à vos questions.

The Chair: Thank you, Mr. Lick. We will get a complete document afterward and send it on to the committee in case someone missed one of the pages. Sorry about that, committee members.

As usual, our first questions will go to our deputy chair, Senator Hubley.

Senator Hubley: Thank you all for being here and making your presentation.

The Auditor General's report on federal search and rescue activities from the spring of 2013 made note of a few areas of concern, one of which was the availability of trained search and rescue personnel. The report examined whether the Canadian Coast Guard had a sufficient number of qualified personnel to conduct SAR activities and it was found that the Coast Guard does not always have sufficient people, particularly marine coordinators and rescue specialists. The Coast Guard agreed with the findings and pledged to make changes like cyclical reviews of the fleet crewing profiles.

Can you provide us with an update? Have changes been made and has any progress been made? Has the Coast Guard undertaken any recruitment initiatives?

Mr. Lick: Thank you, senator, for your question.

I will ask Mr. Clay Evans to talk about Bamfield specifically in terms of the training that goes on there. However, it is my responsibility at headquarters in Ottawa — in the NCR in this case — to review those crewing profiles periodically. I can attest that those crewing profiles are being updated periodically. Over the last number of years we have started with updating the SAR lifeboat crewing profiles. We have completed most of those and are starting off with the next level up to the larger ships.

In terms of recruitment, it is a continuous process for us. Many of us in the Coast Guard graduated from the Canadian Coast Guard College; many of us have come from other areas, right from being a deckhand up to being a commanding officer of a vessel. That recruiting process is an ongoing one. In fact, coming up in June of this year we will have the next group of officer cadets graduating as officers and joining the Coast Guard fleet.

That crewing and recruitment process is an ongoing one for us. That also extends to the Joint Rescue Co-Ordination Centres, which I will ask Mr. Evans to talk about.

Mr. Evans: There are two pieces there: rescue specialists and marine coordinators. The Rescue Specialist Program is nationwide. Essentially, they are ships' crews that we train to be emergency medics, EMTs. They also have other components, like marine emergency duties and firefighting and so forth.

Le président : Merci, monsieur Lick. Nous aurons le document complet par la suite qui sera envoyé au comité au cas où quelqu'un n'aurait pas toutes les pages. Je suis désolé, mesdames et messieurs les membres du comité.

Comme d'habitude, les premières questions seront posées par notre vice-présidente, la sénatrice Hubley.

La sénatrice Hubley : Merci à tous d'être venus et d'avoir présenté cet exposé.

Le rapport du vérificateur général au sujet des activités fédérales de recherche et sauvetage mentionne, au printemps de 2013, quelques sujets de préoccupation, dont l'un était l'accès à un personnel de recherche et sauvetage ayant suivi une formation. Le rapport examinait la question de savoir si la Garde côtière canadienne avait un personnel qualifié suffisamment nombreux pour exercer ses activités de R et S et il a été constaté que la Garde côtière n'en avait pas toujours le nombre nécessaire, en particulier pour ce qui est des coordonnateurs maritimes et des spécialistes du sauvetage. La Garde côtière a accepté les conclusions et elle s'est engagée à apporter des changements, comme effectuer des examens périodiques des profils de l'équipage de sa flotte.

Pouvez-vous nous dire ce qu'il en est aujourd'hui? Y a-t-il eu des changements et a-t-on enregistré des progrès? La Garde côtière a-t-elle lancé des initiatives en matière de recrutement?

M. Lick : Merci, sénatrice, d'avoir posé cette question.

Je vais demander à M. Clay Evans de parler de Bamfield du point de vue de la formation qu'offre cette base. Il m'incombe toutefois, au quartier général d'Ottawa — à la RCN dans ce cas-ci — d'examiner périodiquement ces profils des équipages. Je peux vous affirmer que les profils des équipages sont mis à jour périodiquement. Ces dernières années, nous avons commencé à mettre à jour le profil des équipages des bateaux de R et S. Nous avons achevé la plupart de ces mises à jour et avons commencé à étudier le palier supérieur, celui des gros navires.

Pour nous, le recrutement est un processus continu. La plupart des membres de la Garde côtière ont obtenu le diplôme du Collège de la Garde côtière canadienne; un bon nombre d'entre nous viennent d'autres secteurs, et étaient auparavant des matelots ou commandants de navire. Ce recrutement est un processus permanent. En fait, en juin de cette année, nous allons accueillir le prochain groupe d'élèves-officiers fraîchement diplômés qui vont se joindre à la flotte de la Garde côtière.

Ce processus de recrutement et de formation des équipages est un processus permanent. Cela s'étend également aux centres de coordination des opérations de sauvetage, et je vais demander à M. Evans de vous en parler.

M. Evans : Il y a deux éléments : les spécialistes en sauvetage et les coordonnateurs des services maritimes. Le Programme de spécialiste en sauvetage est un programme national. Pour l'essentiel, ce sont ses diplômés qui constituent l'équipage des navires que nous formons dans les techniques en soins

This was identified as an issue because recruitment was a problem. It has been handled differently in the three regions, and I would say there is a significant improvement. We have over 200 rescue specialists now in our region. Essentially it is an extra duty; they are compensated for it. It is quite popular. We actually have to turn people away from the program.

I believe in other regions, one of the solutions is to identify a position on the vessel that's actually a rescue specialist position — instead of a leading seaman who is also a rescue specialist — so you can identify that it's specifically a rescue specialist's job. That is improving; it certainly has in our region.

On the marine controller side, those are the individuals who work in the Joint Rescue Coordination Centres and the Maritime Rescue Sub-Centre. They are the people who coordinate search and rescue, like the 911 for air/sea rescue. It has improved. Because of the calibre and quality of individual that you want in the centre, you want somebody with a marine certificate and a lot of seagoing experience, because you want them to be able to understand what is going on out there when a SAR call is going on. It has certainly improved in our region. I know that remuneration has been an issue. I will leave it at that.

Senator Hubley: Is there anyone who could speak for the Atlantic region, whether similar changes have been made in the Atlantic region?

Mr. Lick: I think Mr. Evans' consideration and exposé of the West Coast, of the Western Region, is very similar to the other regions as you move across the country. The efforts that have been made in the Western Region are very consistent with those we have made in other regions to improve training and the quality of the marine controllers that are in the JRCCs.

Senator Hubley: In Atlantic Canada we often hear stories of fishermen responding to and aiding other fishermen who find themselves in distress. It happens in most if not in all places; it's a matter of proximity.

Does the Coast Guard work with civilians in any way to help them prepare to assist? Can you provide any kind of training for fishermen responding to such emergencies?

Mr. Lick: Absolutely. The Canadian Coast Guard Auxiliary, which I didn't touch as much on in terms of my opening remarks, is a critical component of our SAR system. In fact, the Coast Guard Auxiliary has five units or, in essence, organizations across

médicaux d'urgence, EMT. Il y a également d'autres composantes, comme les brevets de fonctions d'urgence en mer et la lutte contre les incendies, par exemple.

Cela a été défini comme un problème parce qu'il y avait des difficultés de recrutement. Cet aspect a été traité différemment dans les trois régions et je dirais qu'il y a eu une amélioration sensible. Nous avons maintenant plus de 200 spécialistes en sauvetage dans notre région. C'est en fait un service supplémentaire; ces spécialistes sont rémunérés. Ce sont des postes très demandés. Nous avons, en réalité, été obligés de refuser des demandes de participation à ce programme.

Je pense que, dans les autres régions, une des solutions consiste à déclarer qu'un poste sur un navire est un poste de spécialiste en sauvetage — au lieu de le confier à un matelot de première classe qui est également spécialiste en sauvetage — la solution est donc de déclarer que le poste en question est un poste de spécialiste en sauvetage. Cela est en train de s'améliorer; c'est en fait ce qui s'est passé dans notre région.

Du côté des coordonnateurs maritimes, il s'agit des personnes qui travaillent au centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage ou au centre secondaire de sauvetage maritime. Ce sont les personnes qui coordonnent les opérations de recherche et sauvetage, tout comme le 911 pour le sauvetage air-mer. Il y a eu des améliorations. Il faut que le personnel de ces centres soit de calibre et de niveau supérieurs et il faut donc des personnes qui détiennent un brevet de marine et une grande expérience de la en mer, parce qu'elles doivent être capables de comprendre ce qui se passe lorsqu'un appel de détresse est lancé. Cela s'est vraiment amélioré dans notre région. Je sais que la rémunération a soulevé certains problèmes. Je vais en rester là.

La sénatrice Hubley : Y a-t-il quelqu'un qui et en mesure de parler de la région de l'Atlantique, et de nous dire si cette région a connu des changements semblables?

M. Lick : Je pense que les commentaires et l'exposé que M. Evans a faits sur la côte Ouest, sur la région de l'Ouest, montrent que cela est très semblable à ce qui se fait dans les autres régions du pays. Les efforts qui ont été déployés dans la région de l'Ouest sont tout à fait comparables à ceux qui ont été faits dans d'autres régions, le but étant d'améliorer la formation et la qualité des coordonnateurs maritimes qui travaillent dans les CCCOS.

La sénatrice Hubley : Dans la région Atlantique, on entend souvent dire que des pêcheurs se chargent d'intervenir et d'aider d'autres pêcheurs qui sont en détresse. C'est ce qui se produit dans la plupart des secteurs; c'est une question de proximité.

Est-ce que la Garde côtière travaille avec les civils pour les préparer à faire des opérations de sauvetage? Êtes-vous en mesure de fournir de la formation aux pêcheurs pour qu'ils interviennent dans ces cas d'urgence?

M. Lick : Tout à fait. La Garde côtière auxiliaire canadienne, un élément dont je n'ai pas beaucoup parlé dans mes remarques préliminaires, est une composante essentielle de notre système de R et S. En fait, la Garde côtière auxiliaire a cinq unités ou, en fait,

the country. They make up about 4,000 members in that Coast Guard Auxiliary, which supports the efforts of search and rescue across the country. As you say, senator, that includes in some cases the fishermen on the East Coast, but it also includes a number of those fishermen and pleasure craft operators, and in some cases more full-time people across the country.

We provide training opportunities for Coast Guard Auxiliary members. As well, the Coast Guard Auxiliary itself has training programs for their members. In addition to that, though, the training needs to be used, both in responses to search and rescue incidents, which is obviously an important element of it, but also in exercising.

Every year we have a number of exercises across the country that involve Coast Guard Auxiliary, the Canadian Armed Forces and the Coast Guard itself jointly in those exercises. All of that together is a way and means of improving the skills and knowledge of the Coast Guard Auxiliary, as you say, fishermen, in order for them to be able to support the SAR system.

The Chair: I have a quick question. Going back to slide 3, when you explained the maritime SAR and the provincial-territorial SAR, for explanation purposes, how does it work in relation to ground search and rescue requests for assistance? I understand it's a provincial-territorial lead, but could you explain to us the process? If they required further assistance from maritime SAR, would you go forward without a request? I'm wondering what the process is, how that works.

Mr. Lick: I will start off and then ask Mr. Evans, who has experience in that area in terms of working with the JRCCs, to give the experience on the Western Region, which is consistent with the other regions.

The Canadian Coast Guard has a primary role in maritime response, obviously, as we spoke about. We are a resource agency for any type of search and rescue, any type of emergency in any case. There are formal means of actually getting requests for assistance. I will ask Mr. Evans to talk to the details of that.

Mr. Evans: Again, I will look at it from a national perspective. It depends on the province, but generally a call for humanitarian assistance for a land-based search and rescue will go through the provincial or territorial police force and then to the provincial emergency dispatch centre for ground SAR, and then to the JRCC.

In the case of British Columbia, the RCMP are in charge of land SAR. In the case of Joint Rescue Coordination Centre Victoria, we do about 3,200 overall SAR cases per annum. That's what we did in 2015. About 400 of those were what we call humanitarian. That can be a request for assistance on a GSAR, or ground SAR, or it could be a request for assistance on a medical

groupes dans les différentes régions. Cette Garde côtière auxiliaire a quelque 4 000 membres qui appuient les efforts de recherche et sauvetage à l'échelle du pays. Comme vous l'avez dit, sénatrice, cela comprend parfois des pêcheurs de la côte Est et cela comprend parfois un certain nombre de pêcheurs et de plaisanciers et, dans certains cas, d'autres personnes engagées à temps plein dans les différentes régions.

Nous offrons des possibilités de formation aux membres de la Garde côtière auxiliaire. En outre, la Garde côtière auxiliaire a mis sur pied des programmes de formation à l'intention de ses membres. En plus de tout cela, cette formation doit être utilisée, à la fois dans les interventions de recherche et sauvetage, ce qui est, bien évidemment, un élément important, et aussi au cours des exercices.

Chaque année, nous lançons un certain nombre d'exercices auxquels participent conjointement la Garde côtière auxiliaire, les Forces armées canadiennes et la Garde côtière. C'est donc là un moyen d'améliorer les aptitudes et les connaissances des membres de la Garde côtière auxiliaire, comme vous dites, les pêcheurs, pour qu'ils soient en mesure d'appuyer le système de R et S.

Le président : J'ai une brève question. Pour en revenir à la diapositive 3, lorsque vous avez expliqué la R et S maritime et la R et S provincial-territorial, pourriez-vous nous expliquer comment cela fonctionne pour les demandes de recherche et de sauvetage à terre? Je crois que c'est une responsabilité provinciale et territoriale, mais pourriez-vous nous expliquer le processus? Si ces autorités ont besoin de services de R et S maritimes, donnez-vous suite à une telle demande? Je me demande quel est ce processus et comment il fonctionne.

M. Lick : Je vais commencer et je demanderai ensuite à M. Evans, qui a de l'expérience dans cette zone pour ce qui est de travailler avec les CCCOS, de vous parler de ce qui se fait dans la région de l'Ouest, qui est semblable à ce qui se fait dans les autres régions.

La Garde côtière canadienne a le rôle principal en matière d'intervention maritime, bien évidemment, comme nous l'avons dit. Nous sommes un organisme de ressource pour toutes les demandes de recherche et sauvetage, pour toutes les situations d'urgence. Il existe des moyens officiels de transmettre les demandes d'assistance. Je vais demander à M. Evans de vous en fournir les détails.

M. Evans : Là encore, je vais me placer dans une perspective nationale. Cela dépend de la province, mais en général, une demande d'aide humanitaire pour une recherche et sauvetage à terre est transmise par le corps policier provincial ou territorial et ensuite, au centre d'urgence provincial pour une R et S à terre, et ensuite, au CCCOS.

Dans le cas de la Colombie-Britannique, la GRC est responsable des demandes de R et S à terre. Le centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage de Victoria répond à près de 3 200 appels de R et S par an. C'est ce que nous avons fait en 2015. Nous qualifions d'humanitaires environ 400 de ces appels. Ce peut être une demande d'assistance pour une RSS ou

evacuation, similar-type thing. Sometimes it will come from the RCMP directly to the JRCC, but generally it still has to go through what we call Emergency Management BC. It is a similar situation in the other provinces through OPP, QPP or RCMP. But it's definitely, as Greg said, a layered system.

For federal SAR assets, aeronautical marine to be utilized for humanitarian, it comes from the province. As long as it is communicated in, it generally gets dealt with.

The Chair: The request will come from the province or the RCMP to SAR?

Mr. Evans: Yes, generally through the provincial or territorial GSAR body, which in the case of B.C. is called Emergency Management BC. They have a dispatch centre, and they'll press a button and it goes off at the JRCC. They say, "We need a boat" or "We need a helicopter." Joint is aeronautical or marine, so they might need an air asset or a marine asset. That is the great thing about the joint system.

The Chair: What will happen in the case where someone is lost on the ice?

Mr. Evans: Don't forget, you are asking a guy from British Columbia.

The Chair: You don't see much ice out there; I understand that.

Mr. Evans: Just above 10,000 feet.

It's the same system that I described. The request would come in from the land-based entity, the ground SAR entities, either through the provincial dispatch centre for GSAR to the JRCC; or, again, depending on the territory or the province, it might go directly into the JRCC. A judgment call is made. It is like triage, what other incidents are going on. Can we utilize this aeronautical or marine resource to assist in this humanitarian incident or not? So a call is made.

Senator Stewart Olsen: Thanks again for being here. I have a lot of questions; I will try not to ask them all now.

The responsibilities that you have, that is not all the Coast Guard does, is it? It is a portion of your job, and I assume you are layered and have specific people assigned to specific tasks. This is dedicated to search and rescue: How many people would you have, approximately, in your search and rescue division?

un service de R et S à terre, ou ce pourrait être une demande d'assistance pour une évacuation médicale, ce genre de chose. Il arrive que la GRC communique directement avec le CCCOS, mais en général, la demande doit quand même passer par ce que nous appelons l'Emergency Management BC. La situation dans les autres provinces est semblable, avec l'intervention de la PPO, de la SQ ou de la GRC. Mais, comme Greg l'a dit, c'est effectivement un système à plusieurs niveaux.

Lorsqu'il s'agit des actifs fédéraux de R et S, des actifs aéronautiques et maritimes utilisés à des fins humanitaires, cela vient de la province. Nous sommes généralement en mesure de répondre aux demandes qui nous sont transmises.

Le président : La demande de services de R et S va-t-elle émaner de la province ou de la GRC?

M. Evans : Oui, habituellement, c'est l'organisme provincial ou territorial de RSS, qui est dans le cas de la Colombie-Britannique, l'Emergency Management BC. Ils ont un centre d'orientation, et ils appuient sur un bouton qui déclenche une sonnerie au CCCOS. Ils disent : « Nous avons besoin d'un bateau », ou « Nous avons besoin d'un hélicoptère ». Le Centre conjoint s'occupe des demandes aéronautiques ou maritimes, de sorte qu'ils peuvent avoir besoin d'un actif maritime ou aérien. C'est le grand avantage qu'offre notre système conjoint.

Le président : Que se passe-t-il lorsque quelqu'un est perdu sur la glace?

M. Evans : N'oubliez pas, vous posez la question à un gars de la Colombie-Britannique.

Le président : Il n'y a pas beaucoup de glace chez vous, je le comprends.

M. Evans : Seulement au-dessus de 10 000 pieds.

C'est le même système que celui que j'ai décrit. La demande proviendrait de l'organisme à terre, des organismes de R et S à terre, et elle passerait du centre provincial de communications pour les RSS au CCCOS; ou encore une fois, selon le territoire ou la province, cette demande pourrait être transmise directement au CCCOS. Une décision doit être prise rapidement. Il s'agit de trier les demandes en fonction des autres incidents déjà déclarés. Pouvons-nous utiliser cette ressource aéronautique ou maritime pour intervenir dans cet incident humanitaire? Il faut donc prendre une décision.

La sénatrice Stewart Olsen : Merci encore une fois d'être venus. J'ai beaucoup de questions à vous poser; je vais essayer de ne pas vous les poser toutes maintenant.

Les responsabilités que vous assumez ne représentent pas tout ce que fait la Garde côtière, n'est-ce pas? Cela représente une partie de vos attributions et je pense que votre organisme comporte plusieurs niveaux et que vous avez des personnes particulières qui sont affectées à des tâches particulières. Tout cela

Mr. Lick: It's a bit of a complex question to answer, but I will try to give you a sense of it. We will follow up with a better response. A written response will give you a bit more detail than I am able to give you today.

As we talked about in my opening remarks, and which Clay alluded to, the SAR system that we have in the Coast Guard in this case, but also with our SAR partners, is a layered system. But in case of our vessels and our helicopters — particularly our vessels — we have primary vessels that are dedicated, and their primary role every day is search and rescue. The primary role of all 40 of our search and rescue lifeboat stations across the country is in search and rescue.

They may do a little bit more in terms of going out and checking an aid on the water, but that's fairly limited and may count for only 1.1 per cent of the time they deal with a particular situation across the year itself.

We have dedicated assets like that. All of our other vessels have a secondary role at a minimum in responding to SAR. Their first priority, if they ever get a search and rescue call, if they ever get a mayday, if they ever hear a mayday or get a tasking from the JRCC, their first priority and their first task is to respond to that search and rescue call. That just doesn't come from our mandate; that comes from the Law of the Sea.

It's a critical component to get across to the public. That's fairly well understood, I hope. Most of our assets are multi-tasked, doing a number of other duties, whether it's aids to navigation checks, icebreaking or going out and doing maintenance on a marine communication tower with a helicopter. All of them have at least a secondary role in being available to respond to a search and rescue call.

In fact, all of our vessels have, at a minimum, the capability, the equipment on board and the people trained to be able to respond to a search and rescue call.

Senator Stewart Olsen: Do you find with the amount of people you have on the various jobs that responding sometimes to a search and rescue might be longer than if you had totally dedicated? How big are the areas that you would cover out of each base? You're going off to one area and you have an emergency in another area. How do you cover that off to get people there as quickly as you can?

est affecté aux services de recherche et sauvetage : combien de personnes, approximativement, travaillent dans votre direction de la recherche et sauvetage?

M. Lick : C'est une question complexe et je vais essayer de vous en donner une idée. Nous vous fournirons par la suite une réponse plus complète. Une réponse écrite vous fournira davantage de détails que ceux que je pourrais vous donner aujourd'hui.

Comme cela a été mentionné dans mes remarques préliminaires et comme Clay y a fait allusion, le système de R et S que nous avons à la Garde côtière, mais également avec nos partenaires dans ce domaine, est un système qui comprend plusieurs niveaux. Pour ce qui est de nos bateaux et de nos hélicoptères — en particulier de nos bateaux — nous avons des bateaux principaux qui sont affectés à cette tâche et dont le rôle principal est de s'occuper tous les jours de recherche et sauvetage. Le rôle principal de nos 40 postes de bateaux de sauvetage répartis dans l'ensemble du pays consiste à faire de la recherche et du sauvetage.

Il arrive qu'ils fassent d'autres choses, qu'ils vérifient une aide à la navigation, mais cet aspect est assez limité et ne représente que 1,1 p. 100 du temps qu'ils consacrent aux incidents au cours d'une année.

Nous avons des actifs dédiés comme ceux-là. Tous nos autres bateaux ont un rôle au minimum secondaire en matière d'intervention de R et S. La première priorité, s'ils reçoivent un appel de détresse, s'ils reçoivent un SOS, ou si le CCCOS leur demande d'intervenir, leur première priorité et leur première tâche à exécuter est de répondre aux appels de détresse. Cela ne vient pas seulement de notre mandat, c'est ce qu'exige le droit de la mer.

C'est un élément essentiel qu'il faut expliquer à la population. Cela est assez bien compris, je l'espère. La plupart de nos actifs sont polyvalents. Ils peuvent effectuer un certain nombre de tâches, qu'il s'agisse de vérifier les aides à la navigation, de briser les glaces ou de prendre un hélicoptère pour faire de l'entretien sur une tour de communication maritime. Tous ces actifs ont au moins comme rôle secondaire d'être en mesure de répondre à un appel de détresse.

En fait, tous nos bateaux ont, au minimum, la capacité de répondre à un appel de recherche et sauvetage ainsi que l'équipement et le personnel pour le faire.

La sénatrice Stewart Olsen : Avez-vous constaté que le personnel qui exerce ces diverses tâches ne vous permet pas toujours d'intervenir aussi rapidement que si le personnel était exclusivement affecté à cette tâche? Quelle est la superficie des zones que vous couvrez à partir de chacune de vos bases? Vous vous dirigez dans un secteur et vous recevez un appel d'urgence dans un autre secteur. Comment faites-vous pour envoyer de l'aide aussi rapidement que possible?

Mr. Lick: As Mr. Evans talked about, the Joint Rescue Coordination Centre's primary role is to assess the situation or situations that are out there in terms of the risk, in terms of the impact upon lives, and to then task our vessels or helicopters possibly to respond to those particular calls.

That's their primary role. They have the best situational awareness of the incidents, as well as the area and the weather, to be able to task appropriately. They will call upon the Coast Guard assets, Armed Forces — usually naval assets but also air force assets — they will be able to call upon vessels of opportunity, and they would be able to call upon auxiliary vessels as well.

That is what I was getting at in terms of the layer, because for the Coast Guard to have all of the responsibility to respond to every search and rescue call in Canada would be almost an impossible task. That's why that layered system is an important element of our federal SAR system.

Senator Stewart Olsen: People can get assistance by dialing 911 if there is an emergency at sea?

Mr. Lick: There are different ways of calling an emergency. The simplest way for mariners who have a radio is channel 16. Channel 16 will get through to our JRCCs or they will primarily get through to our Marine Communications and Traffic Services centres, which are then linking into the JRCCs to respond to a call or to task someone.

Each region may have a slightly different way of taking 911 calls and getting them into the JRCCs. There are a couple of different ways across the country, but 911 will get you into the JRCC one way or the other.

Senator Stewart Olsen: I know you are talking layered responsibilities but, I'll be perfectly frank, that concerns me a lot. Any time I've ever seen organizations try to function well, they usually have one boss and that's who you go to and not this layer of the province and the maritime, whatever. Do you have that one overreaching entity that can override what the province wants or what anybody wants? I can see this as being really complicated, and I sympathize with you even having to try to explain it. It's like a piecemeal organization that was kind of added here and there as the needs arose, but no one really looked at the organization as a whole.

I'm not really asking you to comment on that because it's not fair, but I'd like to hear if you have one big boss.

Mr. Lick: I'm very comfortable responding to that, because I'm actually very proud and very comfortable with the SAR system we have. To respond directly to your question though, in terms of responding to and tasking and coordinating the maritime

M. Lick : Comme M. Evans l'a mentionné, le principal rôle d'un centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage est d'évaluer la ou les situations qui surviennent sur le plan du danger, sur le plan des répercussions sur des vies, et ensuite, d'utiliser nos bateaux ou nos hélicoptères pour répondre à ces appels.

C'est là leur rôle principal. Ce sont eux qui connaissent le mieux la situation dans laquelle se produisent ces incidents, ainsi que le secteur, la météorologie, et qui sont le mieux à même de répartir les tâches. Ils vont solliciter les actifs de la Garde côtière, des Forces armées — habituellement des actifs maritimes, mais également des actifs aériens — ils peuvent communiquer avec des bateaux à proximité, et ils peuvent également demander des bateaux auxiliaires.

C'est là que je voulais en venir, quand je parlais de niveaux, parce qu'il serait pratiquement impossible de demander à la Garde côtière de s'occuper de tous les appels de recherche et sauvetage émis au Canada. C'est la raison pour laquelle ce régime à plusieurs niveaux est un élément important de notre système fédéral de R et S.

La sénatrice Stewart Olsen : Est-ce que les gens peuvent obtenir de l'aide en composant le 911, s'il y a un cas d'urgence en mer?

M. Lick : Il y a différentes façons de faire un appel d'urgence. La façon la plus simple pour les marins qui ont une radio est d'utiliser le canal 16. Le canal 16 permet de rejoindre nos CCCOS ou nos centres de Services de communication et de trafic maritime, qui font le relais avec les CCCOS pour qu'ils interviennent ou qu'ils demandent à quelqu'un d'autre de le faire.

La façon dont chaque région prend les appels 911 et les transmet aux CCCOS peut légèrement varier. Il y a différentes façons de le faire, mais avec le 911, vous obtiendrez d'une façon ou d'une autre la communication avec un CCCOS.

La sénatrice Stewart Olsen : Je sais que vous parlez de responsabilités assumées par plusieurs niveaux, mais je vais être franche avec vous et vous dire que cela m'inquiète beaucoup. Lorsque je regarde des organismes qui fonctionnent bien, je constate qu'habituellement, il y a un chef et que c'est à lui que l'on s'adresse et non pas à tous ces niveaux provinciaux ou maritimes. Avez-vous un responsable général qui peut décider seul des demandes d'aide présentées par la province ou par d'autres personnes? Je constate que cela peut être très compliqué et je comprends qu'il n'est pas facile pour vous d'expliquer tout cela. C'est un peu comme une organisation disparate qui a été un petit peu renforcée ici et là en fonction des besoins, mais il n'y a personne qui a une vue d'ensemble de cette organisation.

Je ne vous demande pas vraiment de commenter cette intervention, parce que ce ne serait pas approprié, mais j'aimerais savoir s'il y a un chef dans tout cela.

M. Lick : Je me sens tout à fait à l'aise de vous répondre, parce que je suis en fait très fier et très satisfait de notre système de R et S. Pour répondre directement à votre question, pour ce qui est des interventions, de la répartition des tâches et de la coordination des

and air side of the equation, we do have one boss and that is the SAR commander. The SAR commander is always from the Armed Forces, but there is a SAR commander in each of our three SAR areas: the Pacific or Western Region, Central and Arctic Region in Trenton and the East Coast. The Western Region is in Victoria. That's where he or she is. In the Central and Arctic Region they cover Trenton, and on the East Coast they are in Halifax.

Those three SAR commanders are responsible overall to coordinate and task our assets from the Coast Guard, the auxiliary, vessels of opportunity, and under the Law of the Sea they have to respond. We actually do have one boss for every SAR call in Canada.

Senator Stewart Olsen: Thank you very much.

The Chair: Senator Stewart Olsen, if we need to, we can come back to your other questions later.

Senator Poirier: Thank you for being here and for your presentation. I have a couple of questions. The first one goes back to the report *Pathways: Connecting Canada's Transportation System to the World* that was tabled in Parliament last February and contained a number of recommendations regarding the Canadian Coast Guard and offered an analysis on its current state. One of the recommendations was to remove the Canadian Coast Guard from Fisheries and Oceans to Transport Canada.

In your opinion, would it benefit the Canadian Coast Guard to transfer from Fisheries to Transport and, more specifically, the maritime search and rescue and, if so, why?

Mr. O'Rourke: Thank you for your question.

In the Canada Transportation Act review there are a lot of recommendations, and specifically on that front, given it's a machinery of government, the Coast Guard's perspective is more looking at authorities. We work closely with Transport Canada and the Department of National Defence on the SAR side, but with the delivery of our other programs, as well as SAR, we work closely with Transport Canada.

One of the areas where we work closely is on the prevention side. Greg walked us through all of what we do and how we respond, but one of the biggest focuses is on ensuring that we don't get to the situation where there is an emergency in the first place.

There is a shared role right now. The Office of Boating Safety is a Transport Canada responsibility and they are responsible for essentially going out and educating the population generally on how to be safe. At the same time, we have a key role through one of our other programs, which is our Aids to Navigation program, where we ensure with our partners, including various stakeholder

volets aérien et maritime, il y a effectivement un chef et c'est le commandant de R et S. Le commandant de R et S fait toujours partie des formes armées, mais il y a un commandant de R et S dans chacun de nos trois secteurs de R et S : la région de l'Ouest ou du Pacifique, la région centrale et de l'Arctique à Trenton et la côte Est. La région de l'Ouest se trouve à Victoria. C'est là que se trouve le chef. Pour la région centrale et de l'Arctique, il se trouve à Trenton, et sur la côte Est, à Halifax.

Ce sont ces trois commandants de R et S qui assument la responsabilité générale de la coordination et de la répartition des actifs de la Garde côtière, des bateaux auxiliaires et de proximité, et des interventions qu'exige le droit de la mer. Il y a, en réalité, un seul chef pour chacun des appels de R et S lancés au Canada.

La sénatrice Stewart Olsen : Je vous remercie.

Le président : Sénatrice Stewart Olsen, nous pourrions au besoin revenir plus tard sur vos autres questions.

La sénatrice Poirier : Merci d'être venus et merci pour votre exposé. J'aimerais vous poser quelques questions. La première concerne le rapport intitulé *Parcours : Brancher le système de transport du Canada au reste du monde* qui a été déposé au Parlement en février dernier et qui contenait un certain nombre de recommandations concernant la Garde côtière canadienne et qui présentait une analyse de la situation actuelle. Une des recommandations consistait à faire relever la Garde côtière canadienne de Transports Canada et non plus de Pêches et Océans.

À votre avis, serait-il avantageux pour la Garde côtière canadienne de relever des Transports et non plus des Pêches ou plus précisément, pour le service de recherche et de sauvetage maritimes, et si c'est le cas, pourquoi?

M. O'Rourke : Merci d'avoir posé cette question.

Le rapport d'examen de la Loi sur les transports au Canada contient de nombreuses recommandations dont certaines portaient précisément sur cette question, étant donné que cela fait partie du gouvernement, le point de vue de la Garde côtière consiste davantage à respecter le partage des responsabilités. Nous travaillons en étroite collaboration avec Transports Canada et avec le ministère de la Défense nationale sur le volet R et S, mais pour la mise en œuvre de nos autres programmes, ainsi que pour les services de R et S, nous collaborons étroitement avec Transports Canada.

Un des secteurs dans lequel nous collaborons beaucoup est le volet prévention. Greg a décrit nos activités et nos interventions, mais un des éléments principaux consiste à faire en sorte d'éviter les situations d'urgence.

C'est une attribution partagée à l'heure actuelle. Le Bureau de la sécurité nautique relève de Transports Canada et il a pour mission d'informer la population sur tout ce qui touche la sécurité. Parallèlement, nous jouons un rôle clé par l'intermédiaire d'un de nos autres programmes, qui est le Programme des aides à la navigation, grâce auquel nous décidons, avec nos partenaires, y

communities, on where to best place those aids to navigation. That can be anything from lights to fog horns to buoys in the water. We make sure they are in the right place so that mariners can transit safely.

Right now our focus is looking at how to more closely integrate ourselves with Transport Canada. We do work well together, but there is always room for improvement. Our focus is on working with them and, wherever we may lie within the federal structure from a departmental perspective, our mandate is our mandate and we will focus on delivering it.

Senator Poirier: If I understand correctly, you are staying with Fisheries and Oceans for now?

Mr. O'Rourke: Ultimately, it would not be our decision. We are really just trying to focus on working well with all of our partners.

Senator Poirier: Fair enough. Our study is beginning and we're looking at the challenges and opportunities for maritime search and rescue activities. Could you please share with the committee the biggest challenge for maritime search and rescue and offer some solutions on where to begin to improve the Canadian Coast Guard maritime search and rescue activities?

Mr. Lick: My opening remarks focused on opportunities with respect to the Kitsilano Coast Guard base integrating indigenous communities and peoples into the SAR system.

To answer your question, though, probably one the biggest focuses of our efforts at this time is the Arctic. That's because we are seeing more traffic go through the Arctic and more adventurers go through the Arctic. In many ways, those cause us the most concern because generally they are not well supported. There are people snorkeling and using Sea-Doos through the Arctic. Those are maybe some extreme examples. However, I talked about pleasure boaters across Canada causing the most number of incidents. Well, adventurers may not be as well prepared either.

Senator Munson: And cruise ships as well. They are massive.

Mr. Lick: Yes, the cruise ships as well. I will be pleased to answer that question as well, senator.

In terms of Arctic, as more and more people think that this is the best place to go for adventure and so on, that's causing us most of the concern. Given the remoteness of that particular environment, its importance to Canada as a country and that the vessels that can transit up there for the Coast Guard are icebreakers, we generally deploy six throughout the operating season. However, six vessels cannot cover the entire Arctic season. That's why we also have that layered approach with vessels of

compris avec les différents groupes d'intéressés, de l'endroit qui convient le mieux à ces aides à la navigation. Ces aides peuvent être des feux, des cornes de brume ou des bouées flottantes. Nous veillons à ce qu'elles soient bien placées pour que les marins puissent naviguer en sécurité.

À l'heure actuelle, nous cherchons à nous intégrer davantage avec Transports Canada. Nous travaillons très bien ensemble, mais il est toujours possible d'améliorer les choses. Un de nos buts est de collaborer avec ce ministère et, quelle que soit la place qui nous est assignée au sein de la structure fédérale pour ce qui est des ministères, nous devons respecter notre mandat et notre principal objectif est de le mettre en œuvre.

La sénatrice Poirier : Si j'ai bien compris, vous restez avec Pêches et Océans pour le moment?

M. O'Rourke : En fait, cette décision ne dépend pas de nous. Nous essayons tout simplement de collaborer utilement avec tous nos partenaires.

La sénatrice Poirier : Très bien. Nous ne faisons que commencer notre étude et nous examinons les défis et les possibilités qui se présentent dans les activités de recherche et de sauvetage maritimes. Pourriez-vous dire au comité quel est le principal défi qui se pose en matière de recherche et sauvetage maritimes et proposer des solutions sur ce qu'il faudrait faire pour améliorer les activités de recherche et sauvetage maritimes de la Garde côtière canadienne?

M. Lick : Dans mes remarques préliminaires, j'ai beaucoup parlé des possibilités qui concernaient la base de la Garde côtière de Kitsilano dans laquelle étaient intégrés les collectivités autochtones et notre personnel au sein du système de R et S.

Pour répondre à votre question, je dirais que l'élément sur lequel nous concentrons à l'heure actuelle tous nos efforts est la région de l'Arctique. Cela s'explique par le fait que le trafic dans l'Arctique augmente et qu'il y a davantage d'explorateurs qui se rendent dans cette région. C'est cela qui nous inquiète le plus, parce qu'il n'y a pas beaucoup de structures de soutien pour ces personnes. Ce sont des gens qui font de la plongée et utilisent des motomarines dans l'Arctique. Ce sont là peut-être des exemples extrêmes. J'ai toutefois parlé des plaisanciers qui, au Canada, étaient à l'origine de l'immense majorité des incidents. Eh bien, ces explorateurs ne sont pas toujours très bien préparés.

Le sénateur Munson : Et les navires de croisière. Ils sont énormes.

M. Lick : Oui, il y a aussi les navires de croisière. Je serai heureux de répondre également à cette question, sénateur.

Ce qui nous inquiète le plus pour l'Arctique, c'est qu'il y a de plus en plus de gens qui pensent que c'est le meilleur endroit où aller pour rechercher l'aventure. Étant donné qu'il s'agit d'un environnement particulièrement éloigné, important pour le Canada et que les bateaux qui peuvent se rendre dans ce secteur pour la Garde côtière sont des brise-glaces, nous en déployons en général six pendant la période opérationnelle. Il est évident que six bateaux ne peuvent couvrir toute la région de

opportunity and the auxiliary. As I said also in my remarks, we are making investments in the auxiliary in the Arctic to try to cover some of the risk areas.

In addition to that, though, we are also studying where the risk areas in the Arctic are and what risk areas are opening up as traffic opens up? That will inform where we need to make investments as well.

Mr. O'Rourke: The Coast Guard has been working with various organizations inside of government and out on what we heard in March when the Prime Minister visited Washington for the summit: a low-impact shipping corridor. It may be a concept that you've heard about. It's tied to where investments are made in the Arctic.

As things stand right now, these low-impact shipping corridors are based on existing traffic patterns. We're at a point where we're looking to further engage. We have been engaging with northern communities, but we are engaging in a more detailed way with northern communities to ensure that these shipping corridors that may be put in place minimize the impact on their way of life and on the marine environment. The focus is very much on further developing this concept which will then guide, as Greg mentioned, where investments might be made.

I talked about prevention and aids to navigation. That is a key component to us avoiding search and rescue in the North, by making sure there are the correct aids to navigation. The other piece of that, the Canadian Hydrographic Service, which is part of the Department of Fisheries and Oceans but not the Coast Guard, is responsible for charting. We are working closely with them by using multi-beams being installed on our vessels to increase the charting of these corridors, all in an effort to try to prevent search and rescue from happening in the first place.

Greg mentioned that our concern, if we are asked about challenges, is more on adventure tourism than on cruise ships. In our view, cruise ships are a low risk but have a high impact if something happens. They are of concern. Certainly on the cruise ship that's going up this summer, we have been working closely with the company and feel well prepared — as well as we can be. We expect this traffic will grow in the future.

As Greg said, we have begun focusing not only on the corridors concept but also on doing analysis of search and rescue requirements in the North so that we can make recommendations on where investments on the response side should be made to

l'Arctique. C'est la raison pour laquelle nous avons une approche comportant plusieurs niveaux qui intègrent les navires de proximité et les navires auxiliaires. Comme je l'ai dit également dans mes remarques, nous effectuons des investissements avec la Garde côtière auxiliaire dans l'Arctique pour essayer de couvrir certaines zones de risque.

En outre, nous étudions également où sont situées les zones de risque dans l'Arctique et quelles sont les nouvelles zones de risque qui apparaissent avec la croissance du trafic. Cela nous permettra de mieux décider où faire des investissements.

M. O'Rourke : La Garde côtière travaille avec divers organismes, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du gouvernement, sur ce que nous avons appris en mars au moment où le premier ministre s'est rendu à Washington pour le sommet : un couloir de navigation à faible impact écologique. Vous avez peut-être entendu parler de cette notion. Elle est reliée aux endroits choisis pour faire des investissements dans la région de l'Arctique.

À l'heure actuelle, ces couloirs de navigation à faible impact s'inspirent des voies de navigation actuelles. Nous en sommes arrivés à un point où nous voulons intervenir davantage. Nous parlons déjà aux collectivités du Nord, mais nous le faisons maintenant de façon plus approfondie pour veiller à ce que ces couloirs de navigation qui pourraient être mis en place aient le moins d'effet possible sur leur façon de vivre et sur l'environnement marin. L'objectif est d'étoffer davantage cette notion qui guidera ensuite, comme Greg l'a mentionné, la localisation des investissements.

J'ai parlé de prévention et des aides à la navigation. C'est un élément essentiel qui nous permettra d'éviter d'avoir à fournir des services de recherche et sauvetage dans le Nord, en veillant à ce qu'il y ait des aides à la navigation appropriées dans cette région. Un autre élément, le Service hydrographique du Canada, qui fait partie du ministère des Pêches et des Océans, mais pas de la Garde côtière, est chargé de l'établissement de cartes marines. Nous travaillons en étroite collaboration avec ce service en utilisant les faisceaux multiples que nous sommes en train d'installer sur nos bateaux pour faciliter le relevé de ces couloirs, tout cela dans le but d'essayer de prévenir les demandes de recherche et sauvetage.

Greg a mentionné que notre défi, si on nous demande de parler de nos défis, concerne principalement le tourisme d'aventure que les navires de croisière. À notre avis, les navires de croisière représentent un risque faible, mais peuvent avoir un impact très important s'il arrive un accident. C'est un sujet de préoccupation. Il y a un navire de croisière qui va se rendre dans cette région cet été et nous avons travaillé avec la société qui en est propriétaire et nous estimons que nous sommes bien préparés — aussi bien que nous pouvons l'être. Nous prévoyons que ce trafic augmentera à l'avenir.

Comme Greg l'a mentionné, nous avons non seulement travaillé sur la notion de couloirs, mais nous avons également effectué une analyse des besoins dans le domaine de la recherche et sauvetage dans le Nord, de façon à être en mesure de

minimize the risk for all Canadians.

Senator Poirier: My next question is about the slide where you talked about the shared responsibility among the federal, provincial, territorial and municipal organizations.

It's more or less on the ground where SAR falls under the provinces, territories and municipalities. What percentage of your workforce is involved in this part on the shared responsibility side? Give me an example of a scenario where you would play a role with that as a shared responsibility?

Mr. Lick: In actual fact, ground search and rescue makes up a limited amount of the support that we would provide to provinces and territories. One of the examples that I'm most aware of — and I would ask Clay to expand on it more in terms of other scenarios or situations — are some of the humanitarian tasks that we have from provincial emergency management organizations sometimes for the transport of individuals who may get hurt on an island, for example. Typically, that is obviously a ground search-and-rescue effort. However, in order to get from that remote island into an emergency hospital, they have to be transported by air or by water. It could be a transport tasking for the Royal Canadian Air Force. In a lot of cases we are tasked to be able to transport those individuals from the island into a hospital on the mainland.

I'm not sure if there are any other situations, Clay, where we get involved like that.

Mr. Evans: Humanitarian service represents probably 14 per cent of all the SAR calls that the JRCC handles. The ground SAR portion is probably 20 per cent of that in terms of assisting provincial organizations. As Greg mentioned, it's the air-land interface and the land-sea interface, and whether you are in Newfoundland, in Conception Bay; or in Barkley Sound, in the Broken Group Islands. Sometimes they need Coast Guard boats to get the land SAR or the GSAR team out to the island to look for the missing hiker who went into the woods to look for mushrooms or whatever, and they didn't make it back out. It's not a huge percentage.

To go back to Senator Stewart Olsen's question about capacity, there are about 40 stations and they are strategically located for that SAR coverage. Generally those stations will be in a location that will work because of the GSAR requirements, the marine SAR requirements and the aeronautical SAR requirements. The system is there, and I think it's great that we review it every once in a while to make sure everything is in the right spot.

Senator Poirier: Thank you.

recommander les endroits où les investissements en matière d'intervention devraient s'effectuer pour réduire le plus possible le risque pour tous les Canadiens.

La sénatrice Poirier : Ma question suivante concerne la diapositive où vous avez parlé de responsabilité partagée entre les organismes fédéraux, provinciaux, territoriaux et municipaux.

C'est surtout à terre que le service de R et S relève des provinces, des territoires et des municipalités. Quel est le pourcentage de votre personnel qui est affecté à ce secteur de vos responsabilités partagées? Donnez-moi un exemple de scénario où vous seriez amenés à intervenir dans le cadre de votre responsabilité partagée?

M. Lick : En réalité, la recherche et le sauvetage à terre ne constituent qu'une fraction de l'appui que nous fournissons aux provinces et aux territoires. Un des exemples que je connais le mieux — et j'inviterais Clay à en dire davantage et à vous parler d'autres situations ou scénarios — est celui des demandes d'intervention humanitaire que nous transmettent des organismes provinciaux de gestion des cas d'urgence et qui consistent à transporter des personnes blessées qui se trouvent, par exemple, sur une île. Normalement, c'est bien entendu, une intervention de recherche et sauvetage qui s'effectue à terre. Cependant, pour se rendre d'une île isolée à un hôpital d'urgence, il faut transporter ces personnes par voie aérienne ou nautique. Le transport pourrait être confié à l'Aviation royale canadienne. Bien souvent, c'est nous qui nous chargeons de transporter ces personnes de l'île où elles se trouvent vers un hôpital sur le continent.

Je ne sais pas s'il y a d'autres situations, Clay, dans lesquelles nous intervenons de cette façon?

M. Evans : Les services humanitaires représentent environ 14 p. 100 de toutes les demandes de R et S transmises aux CCCOS. La partie terrestre du volet R et S représente environ 20 p. 100 de cela pour ce qui est de l'aide fournie aux organismes provinciaux. Comme Greg l'a mentionné, il s'agit de l'interface terre-air ou d'une interface terre-mer, selon que vous vous trouvez à Terre-Neuve, dans la baie de la Conception ou dans la baie Barkley ou dans l'archipel Broken Group. Ils ont parfois besoin des bateaux de la Garde côtière pour amener l'équipe de R et S à terre ou de RSS sur l'île pour rechercher le marcheur qui s'est perdu dans les bois en cherchant des champignons ou autre chose et qui n'est jamais réapparu. Ce n'est pas un pourcentage très élevé.

Pour revenir à la question de la sénatrice Stewart Olsen au sujet de la capacité, il y a environ 40 stations et qui sont situées de façon stratégique pour les missions de R et S. D'une façon générale, ces stations sont situées dans des lieux qui correspondent aux besoins de RSS, à ceux de R et S maritimes et à ceux de R et S aériens. Le système est en place et c'est une excellente chose que nous vérifions de temps en temps pour savoir si tous les éléments sont bien placés.

La sénatrice Poirier : Merci.

Senator Eaton: Looking at your uniforms brought to mind the navy. I would have thought you would have been an offshoot of the navy. Do you work closely with the navy? Do you patrol the coast in between your search and rescue activities?

Mr. Lick: There are a couple of situations, senator, in your question that I'll speak to.

Certainly the lifeboat stations are on call 24/7. Most of them operate 365 days a year, depending on the season and where they operate, obviously. Those vessels may go out and patrol or exercise, but on many occasions they are waiting for a call. They are preparing their vessel and making sure it's ready to go. That's one case. A lot of times they are out on the water exercising or training. They are also ready to respond at that point in time.

The other vessels that I talked about in terms of our patrol mode vessels are larger vessels covering the offshore zones. In those cases, they may be patrolling or doing other work as well. For example, we will use the vessels that cover our NAFO regulatory area for international fisheries patrol. They may cover some of our SAR offshore zones as well. It depends on the particular area of the country where they are located.

Senator Eaton: For instance, if you were off the Grand Banks and you saw a foreign nation illegally fishing or it wasn't supposed to be there, would you call in the navy? Are you working for the navy? Are you the eyes out there for defence?

Mr. Lick: For that particular question, senator, the vessels patrolling off the Grand Banks, their primary tasking is for international fisheries patrol. They will do the job of possibly boarding with fisheries officers from our department who are professionally trained to do those types of boardings.

With respect to the navy, though, we have a primary leadership role in terms of our maritime components. All of our vessels are secondary SAR capability. Our 40 search and rescue lifeboats have primary SAR capability. The navy, like any other ship in the world, will also have a responsibility to respond to a search and rescue call or a mayday. We absolutely work cooperatively.

In fact, on the East and West Coasts, when I talked about the one person in charge, our SAR commanders, those are naval personnel on the East and West Coasts.

Senator Eaton: With the Arctic, as we all know, we don't have enough infrastructure up there yet in terms of ports or where you can take in icebreakers, or do we?

Mr. Lick: Certainly we have infrastructure: the question of whether it is enough or not is a broader one.

La sénatrice Eaton : En voyant vos uniformes, j'ai pensé à la Marine. J'aurais cru que vous seriez une division de la Marine. Collaborez-vous étroitement avec la Marine? Est-ce que vous patrouillez les côtes quand vous n'êtes pas en mission de recherche et sauvetage?

M. Lick : Sénatrice, votre question touche un certain nombre de situations que je vais commenter.

Il est évident que les stations de bateau de sauvetage sont de service 24 heures par jour et sept jours par semaine. La plupart d'entre elles sont en opération 365 jours par an, selon la saison et l'endroit où elles opèrent, évidemment. Il arrive que ces bateaux sortent en mer pour patrouiller ou participer à des exercices, mais le plus souvent, ils attendent les appels. L'équipage prépare le navire pour être certain qu'il soit prêt à prendre la mer. C'est un genre de situation. Bien souvent, ils sont en mer pour faire des exercices ou de la formation. Ils sont également prêts à intervenir à ce moment-là.

Les autres navires dont j'ai parlé, à savoir ceux qui font partie de notre volet patrouille, sont des bateaux plus importants qui couvrent les zones situées en haute mer. Dans ces cas-là, ils peuvent patrouiller ces eaux ou faire d'autres choses. Par exemple, nous utilisons les bateaux qui couvrent notre zone de réglementation de l'OPANO pour effectuer des patrouilles dans les zones de pêche internationales. Ils leur arrivent également de couvrir certaines zones hauturières de R et S. Cela dépend de la région du pays où ces bateaux se trouvent.

La sénatrice Eaton : Par exemple, si vous étiez au large des Grands Bancs et que vous voyiez un bateau de pêche étranger qui pêche illégalement ou qui ne devrait pas être là, est-ce que vous appelleriez la Marine? Travaillez-vous en collaboration avec la Marine? Êtes-vous les yeux de notre Défense?

M. Lick : Pour répondre à votre question, sénatrice, lorsque les navires patrouillent les Grands Bancs, leur principal rôle est de surveiller les zones de pêche internationales. Il nous arrive parfois de monter à bord d'un bateau de pêche avec des agents des pêches de notre ministère qui ont reçu une formation professionnelle pour effectuer ce genre d'abordage.

Pour ce qui est de la Marine, nous avons un rôle de leadership principal pour ce qui est de nos composantes maritimes. Tous nos bateaux ont une capacité secondaire de R et S. Nos 40 embarcations de sauvetage ont une capacité primaire en matière de R et S. La Marine, comme tous les autres bateaux, est également tenue de répondre aux appels de détresse ou à des SOS. Nous collaborons totalement.

En fait, sur les côtes Est et Ouest, lorsque j'ai parlé de la personne qui était responsable, nos commandants de R et S, il s'agissait du personnel naval se trouvant sur les côtes Est et Ouest.

La sénatrice Eaton : Dans l'Arctique, comme nous le savons tous, on ne peut parler d'infrastructures qui permettent d'accueillir des brise-glaces, ni même de port, n'est-ce pas?

M. Lick : Nous avons bien une infrastructure : la question de savoir si elle est suffisante ou non est une question plus vaste.

Senator Eaton: No, I think this is the place you should tell us. Do we have enough infrastructure up there?

Mr. Lick: For the Coast Guard's purposes at the present time, we are fairly sufficient when we are sailing up in the Arctic. For our purposes, we do have enough infrastructure. As more traffic goes up there, do we have to spend more time up there? In that case we would look for investment in infrastructure that will allow us to fuel and provision.

Senator Eaton: I would think, yes, because it is a huge area.

Mr. Lick: That would also benefit other traffic going through, whether it is the navy or commercial traffic as well.

The Chair: Senator Raine and Senator Ataullahjan have a supplementary to your question before you ask another one.

Senator Ataullahjan: I was on a trip with the navy and I was in a Sea King helicopter. We saw a ship and they said we are going to come around and look. If there had been an issue, would they have informed you or would they have dealt with that?

Mr. Lick: Certainly if it's a search and rescue call where the navy is there, they would have been tasked and responded immediately.

Senator Ataullahjan: What if there was an illegal ship in the water, or some other issue? We swooped down low enough to see the name, and they waved at us and they checked and said it is okay. In case there was an issue, who could they call or would they deal with it themselves?

Mr. Lick: That is probably a better question for the navy when they come to the committee. I will give an initial response. It would depend on the particular situation that the vessel is in. If it's a search and rescue call, no issue, they will respond. If it is a marine security issue, a borders issue, immigration issue, other government departments have those mandates. We will inform and do the analysis and intelligence gathering to understand what the issue is. It may be a Coast Guard vessel that responds or is tasked to support another government department; we have that mandate. It may be that the navy is asked to help and support in that particular one. It will depend on the particular situation. I encourage you to pose that question to National Defence as well.

Senator Eaton: I am asking this because I am intrigued. Why are you not part of the navy and why are you not part of National Defence?

Mr. Lick: That's a good question.

La sénatrice Eaton : Non, je pense que c'est le moment de nous le dire. Notre infrastructure dans cette région est-elle suffisante?

M. Lick : À l'heure actuelle, en ce qui concerne la Garde côtière, nous pensons qu'elle est suffisante lorsque nous nous rendons dans l'Arctique. Aux fins de notre organisme, l'infrastructure est suffisante. Le trafic dans cette région va augmenter et nous serons peut-être amenés à y passer davantage de temps. Dans ce cas, il faudrait penser à investir dans une infrastructure qui nous permette de nous ravitailler en carburant, notamment.

La sénatrice Eaton : C'est ce que je pense oui, parce que cette région est très vaste.

M. Lick : Cela servirait aussi aux autres types de trafic, que ce soit la Marine ou des navires commerciaux.

Le président : La sénatrice Raine et la sénatrice Ataullahjan aimeraient poser une question supplémentaire avant que vous n'en posiez une autre.

La sénatrice Ataullahjan : J'ai fait un voyage avec la Marine et je me trouvais dans un hélicoptère Sea King. Nous avons vu un bateau et ils ont dit qu'ils allaient s'en rapprocher pour l'inspecter. S'il y avait eu un problème, vous auriez-ils informés ou se seraient-ils occupés eux-mêmes de cette mission?

M. Lick : S'il s'agit d'un appel de détresse et que la Marine se trouve déjà sur les lieux, ce serait à elle d'intervenir immédiatement.

La sénatrice Ataullahjan : Et s'il s'agissait d'un navire qui se trouvait illégalement dans ces eaux, ou d'un autre problème? Nous nous sommes suffisamment rapprochés pour voir le nom; ils nous ont fait des signes, nous avons procédé à une vérification et tout était normal. En cas de problème, qui pourraient-ils appeler ou est-ce qu'ils s'en occuperaient eux-mêmes?

M. Lick : Il serait peut-être préférable de poser cette question à des représentants de la Marine lorsqu'ils comparaitront devant le comité. Je vais vous donner une réponse initiale. Cela dépend de la situation dans laquelle se trouve le navire. S'il s'agit d'un appel de détresse, il est certain que c'est la Marine qui va intervenir. Si c'est une question de sécurité maritime, une question de frontières, d'immigration, ce sont là des mandats qui relèvent d'autres ministères. Nous allons transmettre l'information, effectuer l'analyse et la recherche de renseignements de sécurité pour comprendre la nature du problème. La Garde côtière pourrait être appelée à intervenir en envoyant un bateau ou en appuyant un autre ministère; nous avons cette mission-là. Il se pourrait également qu'on demande à la Marine d'apporter un soutien dans un tel cas. Cela dépendra de la nature de la situation. Je vous invite à poser aussi cette question à la Défense nationale.

La sénatrice Eaton : Je vous pose cette question parce que cela m'intrigue. Pourquoi ne faites-vous pas partie de la Marine, ni de la Défense nationale?

M. Lick : C'est une bonne question.

Senator Eaton: They use a lot of the same boats and helicopters.

Mr. Lick: In terms of the Canadian Coast Guard, we have been a civilian organization since we were organized back in 1962 — my birth year, actually. That is just an interesting sideline.

We have been a civilian organization. We pride ourselves on being a civilian organization. We are not an armed organization except for two international fisheries patrol vessels which patrol off the NAFO regulatory area.

Senator Eaton: May I stop you there? You are not armed. What if we had boats of migrants coming or people smuggling?

Mr. Lick: Absolutely. As I was talking about with the previous senator, the other government departments will gather that intelligence and understand what the threat is. They may ask us to support them in responding, and we have done that, whether it's on the West Coast with some of the immigrant vessels that even Mr. Evans has been involved with in terms of responding, or on the East Coast with a lot of the drug smuggling you tend to get through the East Coast. We have been tasked many times to respond and support, whether it is the RCMP emergency response teams or the CBSA. We are available to respond and support those government departments. We do that quite often.

Senator Raine: Thank you very much. I want to go back a bit. I think I understand how our system works. We have ears out there listening for the mayday. That is part of our system that then feeds these signals into central MCTS areas.

In British Columbia they have just closed one of those centres to merge it with the Victoria centre. There is one in Trenton and one in Halifax. Those main centres could be located anywhere because they are getting the information from ears all over the place, listening for the maydays.

Can you bring us a bit more information on what is the latest state of the technology in the Canadian MCTS centres?

Mr. Lick: Yes, I would be pleased to answer that, senator.

In fact, as we were walking over here we received the news that the consolidation, the cutover as we say, from Comox into Victoria has been carried out successfully today. That is great news for us as an organization. We will then work through responding to the other committee report in terms of the recommendations.

In terms of the technologies, though, we will have, at the end of the consolidation projects, 12 MCTS centres across the country, all the way from Placentia, Goose Bay to Prince Rupert and Victoria with many across the country. There will be 12 modernized centres. They will have modern technology.

In committee and in interviews with the media I have likened it to going from a Touch-Tone telephone to the technology of a smartphone.

La sénatrice Eaton : Ces organismes utilisent les mêmes bateaux et les mêmes hélicoptères que vous.

M. Lick : La Garde côtière canadienne est un organisme civil depuis sa création en 1962 — mon année de naissance, en fait. C'est juste un petit détail intéressant.

Nous avons toujours été un organisme civil. Nous sommes fiers de l'être. Nous n'avons pas d'armes si ce n'est pour les deux bateaux qui patrouillent les zones de pêche internationales et la zone de réglementation de l'OPANO.

La sénatrice Eaton : Puis-je vous arrêter ici? Vous n'êtes pas armés? Que feriez-vous si c'était un bateau d'immigrants ou qui faisait le trafic de personnes?

M. Lick : Tout à fait. Comme je le disais à l'autre sénatrice, les autres ministères vont obtenir ces renseignements et comprendre la nature de la menace. Ils pourraient nous demander de les appuyer en intervenant, et c'est ce que nous avons fait, que ce soit sur la côte Ouest avec les bateaux d'immigrant à l'égard desquels M. Evans a été amené à intervenir ou sur la côte Est où il se fait beaucoup de contrebande de drogues dans cette région. On nous a demandé souvent d'intervenir et de fournir un appui, que ce soit les équipes d'intervention d'urgence de la GRC ou de l'ASFC. Nous sommes là pour appuyer et intervenir à la demande de ces ministères. Nous le faisons très souvent.

La sénatrice Raine : Merci. J'aimerais revenir un peu en arrière. Je crois comprendre comment fonctionne notre système. Nous sommes à l'écoute des appels de détresse. Cela fait partie de notre système qui transmet ces appels dans les zones où se trouvent les SCTM.

En Colombie-Britannique, ils viennent de fermer un de ces centres pour le fusionner avec celui de Victoria. Il y en a un à Trenton et un à Halifax. Ces centres principaux pourraient être situés n'importe où parce qu'ils reçoivent des données provenant de tous les appareils en opération et qu'ils écoutent les signaux de détresse.

Pourriez-vous nous en dire davantage sur la technologie moderne que l'on retrouve dans les centres canadiens de SCTM?

M. Lick : Oui, avec plaisir, sénatrice.

En fait, pendant que nous nous rendions ici, nous avons appris que la consolidation, le transfert comme nous disons, de Comox à Victoria, s'était bien passé aujourd'hui. C'est une excellente nouvelle pour notre organisation. Nous répondrons ensuite aux autres recommandations contenues dans le rapport du comité.

Pour ce qui est de la technologie, eh bien nous aurons, après tous ces transferts, 12 centres de SCTM dans l'ensemble du pays, de Placentia, Goose Bay à Prince-Rupert et Victoria avec beaucoup d'autres répartis dans les différentes régions. Il y a 12 centres modernisés. Ils disposent d'une technologie moderne.

Devant le comité et au cours d'entrevues avec les médias, j'ai comparé cela au passage du téléphone à clavier à la technologie du téléphone intelligent.

It is not simply a technology change and not simply updating it from one technology to another. All that technology was getting old. It was becoming less reliable and needed to be updated in any case.

This technology will allow us to become more efficient in terms of some of the activities that are carried out in a MCTS centre, like the continuous marine broadcast of weather. Before that was recorded by voice and you had to read it through a number of times. Now it will be an automatic system of text to voice. That is being handled very successfully across the centres modernized so far.

In addition to that, the technology will also allow us to evolve over time. The changes that may occur in the future — expansion, adding more towers, more infrastructure to allow us to communicate across a broader area — can all be handled through software rather than trying to create another piece of hardware. It allows us to be expandable. That is a huge change for us, and it will be a big benefit to us as we move into the future.

Senator Raine: I was getting my acronyms wrong. MCTS is the communication hub.

Mr. Lick: They are the Marine Communications and Traffic Service Centre.

Senator Raine: There are 12 of those across Canada, and then there are three of the joint command centres?

Mr. Lick: There are three of the Joint Rescue Coordination Centres: one in Victoria, one in Trenton and one in Halifax. In addition to that, we also have one Marine Rescue Sub-centre in Quebec that allows us to deal with the bilingual capacity that's difficult to get on the East Coast.

Senator Raine: Thank you very much. We are moving into state-of-the-art technology at this point?

Mr. Lick: Absolutely.

Senator Raine: Great; thank you.

The Chair: I have a couple of questions on the Kitsilano Coast Guard base, which has reopened, I understand. I have seen some media reports. I was trying to track them down, but I don't have that right now. Comparing the hours of operation and personnel, what was there prior to the closure? Can you give us a rundown of before and after, the differences compared to what they are today?

Mr. Lick: I will start off and ask Clay to expand if there is a need.

In terms of the vessels that we have there currently, we have an interim set of vessels until we are able to procure the new search and rescue vessel for that particular area. That takes a bit of time, as you can understand. Certainly we have what I would call an all-weather enclosed cabin search and rescue vessel, the *Moorhen*.

Ce n'est pas un simple changement technologique, ni même le passage d'une technologie à une autre. Toute cette technologie était ancienne. Elle était moins fiable et il fallait de toute façon la mettre à jour.

Grâce à cette technologie, nous allons devenir plus efficaces pour ce qui est des activités qu'exerce un centre des SCTM, comme la diffusion en continu de la météorologie maritime. Avant, cela était enregistré par la voix et il fallait lire chaque bulletin un certain nombre de fois. C'est maintenant un système automatisé qui passe du texte à la voix. Cela s'est très bien passé dans tous les centres qui ont été modernisés jusqu'ici.

De plus, cette technologie va également nous permettre d'évoluer. Les changements qui peuvent survenir à l'avenir — expansion, ajout de tours, infrastructures supplémentaires pour nous permettre de communiquer dans des zones plus vastes — tout cela s'effectuera grâce à des logiciels et nous n'aurons pas à essayer de construire d'autre matériel. Notre équipement est maintenant extensible. C'est un changement énorme pour nous et cela sera d'une grande utilité pour notre évolution future.

La sénatrice Raine : Je crois que je me suis trompée dans mon acronyme. Le SCTM est un centre de communication.

M. Lick : C'est le centre des Services de communication et de trafic maritimes.

La sénatrice Raine : Il y en a 12 au Canada et il y a en plus les trois centres de commandement?

M. Lick : Ce sont les trois Centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage : un à Victoria, un à Trenton et un à Halifax. De plus, nous avons également un Centre secondaire de sauvetage maritime — Québec qui nous fournit une capacité bilingue qu'il est difficile d'obtenir sur la côte Est.

La sénatrice Raine : Je vous remercie. Nous avons donc adopté une technologie de pointe.

M. Lick : Tout à fait.

La sénatrice Raine : Très bien, merci.

Le président : J'aimerais poser quelques questions sur la base de la Garde côtière de Kitsilano, qui a été rouverte, si j'ai bien compris. J'ai vu certains articles dans les médias. J'essayais de les retrouver, mais je ne les ai pas en ce moment. Si l'on compare les heures de service et le personnel, qu'en était-il avant la fermeture? Pourriez-vous nous décrire ce qui se passait avant et après, et quelles sont les différences par rapport à ce qui se fait aujourd'hui?

M. Lick : Je vais commencer et je vais demander à Clay de compléter, si cela est nécessaire.

Pour ce qui est des bateaux qui s'y trouvent actuellement, nous avons un ensemble de bateaux que nous utilisons en attendant d'obtenir le nouveau bateau de recherche et de sauvetage pour cette région. Cela prend pas mal de temps, comme vous pouvez le comprendre. Nous avons ce que j'appellerais un navire de

We used the idea of an enclosed cabin that gives us more all-weather capability. They give us more ability to handle bad weather, rain, cold, during part of the year.

In addition to that, we have a fast rescue craft, which is a typical asset that we will have for response in every one of our search and rescue lifeboat stations. If it is a quick call, say maybe just 100 metres off the station, it is a bit easier to take that vessel than to take the *Moorhen*, but the *Moorhen* will allow us to go a little further than a fast rescue craft.

In addition to that, we have a pollution response vessel. That gives us three assets there for both search and rescue and pollution response.

In terms of the crewing that's going on there, initially, as we were ramping up or phasing in the crew that is there now, we started off with a crew of three, which can operate either the fast rescue craft or the *Moorhen*. By the May long weekend, we will have exactly the same type of crewing posture, which is four crews of three that will be there 24 hours a day. In this case, they will work 12 hours on, 12 hours off. That is the same crewing posture that we had there before.

In addition to that, I would indicate to the committee that during the summer period we will take the opportunity to work with our search and rescue partners, whether from the Vancouver Police Department, the auxiliary, the province, and also the indigenous peoples who are in that area, to look at the best crewing posture for that particular area, what will best meet the demands of the Vancouver area. We have a posture across the country that works well, and we want to understand what will work best for Vancouver. We will get there during the summer period.

The Chair: Do you want to add anything to that, Mr. Evans?

Mr. Evans: In addition to the three boats, there is another vessel, Coast Guard 701, which is undergoing a refit now. I understand it is going quite well. It is a 40-foot, multi-task vessel of 20 knots. It will be there probably by June as well, an interim vessel until the SOR, statement of requirements, is done and a new vessel is procured. I am looking forward to that.

The Chair: When the centre was closed, where were those vessels located then?

Mr. Lick: Certainly the *Moorhen* was off doing something else, primarily supporting search and rescue efforts, I think from Sea Island. That's what both Clay and I are talking about. These are

sauvetage à cabine fermée, capable d'intervenir par tous les temps, le *Moorhen*. Nous avons retenu l'idée d'une cabine fermée pour pouvoir intervenir par tous les temps. Il peut ainsi sortir par mauvais temps, dans la pluie, le froid, pendant une partie de l'année.

Nous avons également une embarcation de sauvetage rapide, qui est un actif d'intervention et que nous avons dans chacune de nos stations de bateaux de sauvetage. Si c'est un appel rapide, disons à 100 mètres de la station, il est plus facile de prendre cette embarcation que d'appeler le *Moorhen*, mais le *Moorhen* nous permet d'aller un peu plus loin qu'une embarcation de sauvetage rapide.

En plus de tout cela, nous avons un navire d'intervention en cas de pollution. Nous avons donc trois actifs pour intervenir en recherche et sauvetage et en cas de pollution.

Pour ce qui est de l'équipage que nous avons dans cette base, au départ, au moment où nous étions en train de renforcer ou d'introduire le personnel qui est là en ce moment, nous avons commencé par une équipe de trois personnes, qui pouvait utiliser soit une embarcation d'intervention rapide, soit le *Moorhen*. D'ici à la longue fin de semaine de mai, nous aurons exactement le même type d'équipe que nous avions auparavant, c'est-à-dire quatre équipes de trois personnes qui seront là 24 heures par jour. Dans ce cas-ci, les membres d'équipage vont travailler 12 heures et se reposer 12 heures. C'est la même répartition du travail que celle qui était en vigueur auparavant.

En plus, je mentionnerais au comité qu'en été, nous aurons la possibilité de travailler avec nos partenariats de R et S, qu'il s'agisse du service de police de Vancouver, de la Garde côtière auxiliaire, de la province et aussi des peuples autochtones qui résident dans ce secteur, dans le but de déterminer quelle sera la composition du personnel, pour cette région, qui répondra le mieux aux besoins de la région de Vancouver. Nous avons adopté une répartition de notre personnel au pays qui fonctionne bien et nous voulons savoir quelle sera la meilleure formule pour Vancouver. Nous allons nous en occuper cet été.

Le président : Voulez-vous ajouter quelque chose, monsieur Evans?

M. Evans : En plus des trois bateaux, il y en a un autre, le Garde côtière 701, qui est en radoub à l'heure actuelle. Je crois savoir que tout se passe très bien. C'est un navire polyvalent de 40 pieds et qui fait du 20 nœuds. Il sera là probablement d'ici le mois de juin, un bateau que nous allons utiliser en attendant que l'énoncé des besoins soit terminé et que nous obtenions un nouveau navire. J'ai bien hâte de le recevoir.

Le président : Lorsque ce centre a été fermé, où se trouvaient ces navires alors?

M. Lick : Eh bien le *Moorhen* était utilisé ailleurs, principalement pour appuyer les efforts de recherche et sauvetage, à partir, je crois, de l'île Seal. C'est de cela que Clay

interim vessels, certainly the *Moorhen* and the 701, until we are able to procure the vessel that will be more appropriate and what is needed for Vancouver.

The Chair: Of the three JRCCs, Trenton serves Central and Arctic Region; correct?

Mr. Lick: Yes. This is sometimes one of the difficulties. Our Central and Arctic Region within Coast Guard is very much from Manitoba over to Ontario, up into Quebec, up into the middle of the gulf and the Lower North Shore of Quebec, but then it also covers all of the Arctic.

The SAR boundaries are a bit different. In the eastern JRCC, JRCC Halifax covers the whole Atlantic Region, plus a large portion of the Arctic, and then Trenton covers a larger part of the Arctic as well. The document that we will send you will clearly outline where the SAR boundaries are and which particular SAR commander or JRCC covers what.

The Chair: Senator Watt is a member of our committee. He is from the North. He is not here today. He is always advocating for more on the ground in the North than what is already there. His concern is where the coordination of it is. He believes that, with the discussion that we have had here this evening and the increased activity in the North, that we need something on the ground there.

What would be your take on that? He is not here to ask the question. I am going to ask it for him, just to raise a concern that he has raised in the past.

Mr. Lick: As one of the senators mentioned, particularly with the technology we have nowadays and with the training of the maritime SAR rescue coordinators we have in the JRCCs, we simply don't put just anyone in those particular positions. They are well trained for the geographic areas that they have to cover.

In this case, the primary coverage for the Arctic is, most importantly, from JRCC Halifax. Those individuals are well trained for those geographic areas. They understand where the traffic is. They have a great idea. They have tools that allow them to see where the traffic is. They have the ability to call in any kind of asset that they need.

It's not truly important where the coordination centre is. What's most important is that the people, and the tools they are provided in those centres, give them the ability to see and understand what is there, and to understand where the response assets are to be able to respond as well.

It is the same for the MCTS centres. Consolidating those centres from 22 down to 12 is accommodated by the technology we have. Also, in those centres we do not allow anybody to take on a geographic area of coverage, whether at the distress stands or

et moi parlons. Ce sont des bateaux que nous utilisons en attendant le nouveau bateau, il y a bien sûr le *Moorhen* et le 701, jusqu'à ce que nous obtenions un navire mieux adapté aux besoins de Vancouver.

Le président : Des trois CCCOS, c'est celui de Trenton qui dessert la région centrale et de l'Arctique, est-ce bien exact?

M. Lick : Oui. Cela pose parfois quelques difficultés. La région centrale et de l'Arctique de la Garde côtière va du Manitoba jusqu'en Ontario, dans le nord au Québec, jusqu'au milieu du Golfe et la Basse-Côte-Nord du Québec, et bien sûr, elle couvre l'ensemble de l'Arctique.

Les limites en matière de R et S sont légèrement différentes. Dans le CCCOS de la côte Est, Halifax couvre l'ensemble de la région de l'Atlantique plus une grande partie de l'Arctique, il y a aussi Trenton qui couvre une grande partie de l'Arctique. Le document que nous allons vous envoyer décrit clairement quelles sont les frontières en matière de R et S et quel est le commandant de R et S particulier ou CCCOS qui couvre chacune des zones.

Le président : Le sénateur Watt est membre de notre comité. Il vient du Nord. Il n'est pas ici aujourd'hui. Il demande constamment que l'on fasse davantage d'investissement à terre dans le Nord, par rapport à ce qui existe à l'heure actuelle. Il s'inquiète de la coordination de tout ceci. Il pense que, à la suite de la discussion que nous avons eue ici ce soir et de l'augmentation du trafic dans le Nord, nous avons besoin d'avoir quelque chose à terre.

Qu'en pensez-vous? Il n'est pas là pour poser cette question. Je vais la poser en son nom, tout simplement pour soulever une préoccupation dont il a déjà parlé.

M. Lick : Comme un des sénateurs l'a mentionné, en particulier avec la technologie dont nous disposons aujourd'hui et la formation que reçoivent nos coordonnateurs de R et S maritimes qui se trouvent dans les CCCOS, nous n'affectons pas au hasard des gens dans ce type de poste. Ils ont reçu une bonne formation pour la zone géographique dont ils sont responsables.

Dans ce cas-ci, la couverture principale de l'Arctique relève, surtout, du CCCOS de Halifax. Ces personnes ont reçu une bonne formation pour ces zones géographiques. Elles connaissent les voies qu'utilise le trafic maritime. Elles en ont une bonne idée. Elles disposent des outils qui leur permettent de savoir où se trouve le trafic. Elles ont la possibilité de demander l'intervention de n'importe quel type d'actif, en cas de besoin.

L'emplacement du centre de coordination n'est pas vraiment un élément important. L'essentiel, c'est le personnel, et les outils qui sont fournis au personnel dans ces centres, qui lui donnent la capacité de suivre et de comprendre ce qui se passe, est de savoir où se trouvent les actifs qui lui permettent d'intervenir.

Il en va de même pour les centres de SCTM. Nous avons regroupé ces centres qui sont passés de 22 à 12, grâce à la technologie que nous possédons. Il y a aussi le fait que nous ne confions pas à n'importe qui la surveillance d'une zone

at the vessel traffic stands, until they are trained in it, they are familiarized with the particular geographic area, and they are checked out by an individual who is an expert in it. Until that checkout is signed off, they are not allowed to cover that particular geographic area. It is the same with the coordination centres and the people who are there.

The Chair: I have one more question. It comes up from time to time, especially when there is an incident and maybe it doesn't work out as well as some people would hope. There is always a concern with the response times. In my own experience in Newfoundland, sometimes if it happens at two o'clock on a Tuesday the response time is much quicker than at two o'clock on a Saturday, realizing that the centres may not be fully functional.

Can you talk to us about response times and how that is determined or delivered? That seems to be a concern with people. If you are going to have an incident on the water, you better have it between Monday and Friday at certain hours.

Mr. Lick: Certainly, we can all understand that when you are on the water in distress, you want the asset and the people who will come and help you to arrive as fast as possible. I think everyone can understand that around this room.

However, with the Coast Guard search and rescue postures, the search and rescue lifeboat stations that we have and other assets that are on the water, those assets, vessels and people are there 24/7 and able to respond. It doesn't matter whether it is Saturday, Sunday, Monday or Friday. It does not matter to us. They are there seven days a week, depending on the operational area they are in. During the winter, in the Great Lakes, the lifeboat stations aren't operating there for obvious reasons. But almost every other station, where they are operational, they are operational 24/7. That means there is no difference in the reaction time for them to get the tasking and for them to then get out on the water.

The important thing is that response times are affected by a number of factors. One of the major factors is the distance to get there. The other factor is the weather. When you are pounding through two-, three- or four-metre seas in a small search and rescue lifeboat, it will take a bit longer to get there. The weather and God and everything have more effect on response time than anything.

Senator Munson: This is sort of a follow-up to Senator Eaton's questions. I know there are different mandates in search and rescue, but I am reading the United States Coast Guard's mandate and what it says about us. Earlier in my career here in the Senate, I sat on the Standing Senate Committee on National

géographique, que ce soit pour la réception des appels de détresse ou des appels concernant la navigation maritime; il faut que le personnel soit formé, qu'il connaisse bien la zone géographique concernée et les membres de ces équipes doivent obtenir l'approbation d'un spécialiste de la région. Tant que cette approbation n'a pas été donnée, ils ne peuvent s'occuper de cette zone géographique particulière. Il en va de même dans les centres de coordination et des personnes qui y travaillent.

Le président : J'ai une dernière question. C'est un sujet qui revient de temps à autre, en particulier lorsqu'il y a un incident et que le résultat n'est peut-être pas aussi bon que certains l'espéraient. La rapidité de l'intervention est toujours un sujet de préoccupation. D'après l'expérience que j'ai acquise à Terre-Neuve, je sais que, si quelque chose se produit à deux heures un mardi, le délai d'intervention est beaucoup plus rapide que si cela se passe à deux heures un samedi, parce que l'on sait que les centres ne sont peut-être pas pleinement opérationnels.

Pourriez-vous nous parler des délais d'intervention et de la façon dont cela se fait? Cela semble inquiéter certaines personnes. Si l'on doit avoir un problème en mer, il est préférable que cela se passe entre le lundi et le vendredi à certaines heures.

M. Lick : Il est évident que nous savons tous que, lorsque vous êtes dans une situation critique en mer, vous voulez que les personnes et les actifs arrivent le plus rapidement possible pour vous aider. Je pense que tous ceux qui sont ici le comprennent.

Cependant, pour ce qui est du personnel de recherche et sauvetage de la Garde côtière, je peux vous dire que les stations d'embarcation de sauvetage et tous les autres actifs qui se trouvent en mer, ces actifs, les navires et les gens sont là 24 heures sur 24 et sept jours sur sept et sont toujours en mesure d'intervenir. Peu importe que ce soit un samedi, un dimanche, un lundi ou un vendredi. Cela n'a aucune importance. Ils sont là sept jours par semaine, en fonction de la zone où ils opèrent. Pendant l'hiver, dans les Grands Lacs, les stations d'embarcation de sauvetage ne sont pas opérationnelles pour des raisons évidentes. Mais pratiquement toutes les autres stations, quand elles sont opérationnelles, le sont de façon permanente. Cela veut dire qu'il n'y a jamais de différences pour ce qui est du délai d'intervention et du temps dont ces équipes ont besoin pour se rendre sur les lieux en mer.

Il est important de savoir que les délais d'intervention sont influencés par un certain nombre de facteurs. Le principal facteur est tout d'abord la distance. L'autre facteur est la météorologie. Lorsque vous vous retrouvez dans une mer avec des creux de deux, trois ou quatre mètres dans une petite embarcation de sauvetage, cela prend un peu plus de temps pour arriver sur les lieux. La météo, Dieu et le reste sont les principaux facteurs qui influencent les délais d'intervention.

Le sénateur Munson : C'est un peu un suivi sur la question qu'a posée la sénatrice Eaton. Je sais qu'il existe différents mandats en matière de recherche et sauvetage, mais je lis le mandat de la Garde côtière des États-Unis et ce qu'il dit à notre propos. Au début de ma carrière ici au Sénat, je faisais partie du

Security and Defence and we talked to U.S. Coast Guard people in Washington — pretty macho kind of guys — about what they do. It says here:

The U.S. Coast Guard is one of the five armed forces of the United States and the only military organization within the Department of Homeland Security.

It talks about the Coast Guard as being an adaptable, responsive military force of maritime professionals, and moves into where its presence is.

Do you think the Canadian Coast Guard should be armed?

Mr. Lick: I would say that the question has been asked of us before. We've been asked by the previous government to look at that particular question. We've provided some options to that government in order to answer their question. There are certainly options in that way. The government at that point in time decided not to provide us that mandate, but we are certainly willing and able to respond in any way the government asks.

In terms of arming, though, if we were to look out on the water and see where our mandate might expand, and this is something that I will ask Neil to expand on as well, I would say that arming wouldn't be the first opportunity for expansion. As Neil talked about it, if we want to look at other areas and authorities that we may take on that may allow us to take on more of a constabulary role, that might be an opportunity we may look at.

In terms of arming, that's a decision that comes from the government, and we are willing and able to respond as needed. At this point in time, however, I think there are other avenues that would be better suited to the people we have, the assets and our mandate as it stands now.

Senator Munson: You are a good politician. As Senator Eaton said, we are now on the Hill here, and I don't think a lot of senators liked it but are beginning to accept looking at RCMP walking on Parliament Hill with machine guns that we have never seen before. They are there and are showing a presence of protecting what Parliament is and the rest of it.

This is a sovereign coast. You have to adapt to a new age. You talked about people moving drugs through and maybe migrant workers. We are in a pretty different situation. I know you talked about the assets and the navy doing this, and so on. We will have to make a recommendation here on the value of the Coast Guard. You talked about the civilian nature of this Coast Guard but, at the end of the day, I am thinking that perhaps it's just a natural evolution of the times we live in that, it would seem

Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense et nous avons parlé à des membres de la Garde côtière des États-Unis à Washington — des gars assez machistes — au sujet de ce qu'ils faisaient. Voilà ce que je peux lire :

La Garde côtière des États-Unis est une des cinq forces armées des États-Unis et la seule organisation militaire au sein du ministère de la Sécurité intérieure.

On y mentionne que la Garde côtière est une force militaire d'intervention modulable composée de professionnels de la mer et on mentionne ensuite où elle se trouve.

Pensez-vous que la Garde côtière du Canada devrait être armée?

M. Lick : Je dirais que cette question nous a déjà été posée. Le gouvernement précédent nous a demandé d'examiner cet aspect. Nous lui avons fourni certaines options susceptibles de répondre à cette question. Il y a, bien évidemment, différentes possibilités. Le gouvernement a décidé à ce moment-là de ne pas nous donner ce mandat, mais nous sommes tout à fait capables de répondre à ce que pourrait nous demander le gouvernement et nous sommes prêts à le faire.

Pour ce qui est de la possession d'armes, si nous pensons aux zones dans lesquelles notre mandat pourrait nous amener, et c'est un aspect à propos duquel je vais demander à Neil d'intervenir aussi, je dirais qu'armer la Garde côtière n'est pas le principal aspect d'une telle expansion. Comme Neil l'a mentionné, si nous envisageons d'autres secteurs et d'autres pouvoirs qui pourraient nous être attribués et qui nous donneraient un rôle de nature plus policier, ce pourrait être effectivement un aspect que nous pourrions examiner.

Pour ce qui est des armes, c'est une décision qui sera prise par le gouvernement et nous sommes tout à fait disposés à la mettre en œuvre et en mesure de le faire. Pour le moment, je crois qu'il existe d'autres approches qui correspondent mieux à notre personnel, aux actifs et à notre mandat actuel.

Le sénateur Munson : Vous êtes un bon politicien. Comme la sénatrice Eaton l'a déclaré, nous sommes en ce moment sur la Colline, et je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de sénateurs qui aiment cette situation, mais nous commençons à accepter de voir des membres de la GRC qui se déplacent sur la Colline parlementaire avec des mitraillettes, chose que nous n'avons jamais vue auparavant. Ils sont là et ils montrent qu'ils sont prêts à protéger le Parlement et tout le reste.

Notre souveraineté s'étend à nos côtes. Il faut s'adapter à une nouvelle époque. Vous avez parlé des gens qui transportent des drogues et peut-être des migrants. La situation a quelque peu changé. Je sais que vous avez parlé des actifs et du fait que la marine faisait ceci et cela. Nous allons devoir formuler une recommandation au sujet de la nature de la Garde côtière. Vous avez parlé de la nature civile de la Garde côtière, mais en fin de compte, je pensais que cela correspond peut-être à l'évolution

to me, the people who work for you would be more comfortable having some sort of arms.

Mr. O'Rourke: I can try to address that. A lot of it is tied to our overall mandate. We are looking at search and rescue here, and this gets back to Senator Eaton's comments earlier about us aligning well with the navy or not.

When we look at search and rescue, there is a clear alignment with defence, and we work closely with them. When we look at all of the other programs we deliver, not so much. We are talking about environmental response or aids to navigation, icebreaking, et cetera. As Greg pointed out earlier, they are civilian shipping-type activities, and that is a big portion of what we do in addition to search and rescue.

Certainly, it comes back to a mandate question for us and whether or not the government would expect us to be enforcing our sovereignty. At this point in time, that's not an activity we are mandated to do but, as I can see through the questions, it is an interesting question for discussion. Tied to any change in mandate, of course, we may have more of a need to arm.

As we are looking today at our kind of core program delivery of putting buoys in the water, environmental response, search and rescue and icebreaking, there isn't a clear role, perhaps, other than as Greg mentioned, maybe on the constabulary. Right now, if there was something happening on the water, for example, we might get the call to go see what they are doing, but we don't have any legal ability to stop them. We would need the RCMP to do that with us. Certainly there could be a potential.

Senator Munson: Do you really have enough assets to do your job properly? What would you like? What is your ask? We are a friendly group of senators. You can tell us and we'll tell someone else. You must have something that you really need, whether it's a ship, more personnel, money — whatever the case may be. I think there must be a specific ask, which we would like to know.

Mr. Lick: I will certainly try not to be a politician this time.

We are investing in our fleet. We are investing in the renewal of some of our vessels at this point in time. That program is direly needed because our vessels are growing old. They are still safe. I always have to emphasize that, particularly for the media, that these vessels are safe. They are getting older and they take more maintenance, but certainly investments in the fleet.

normale que nous connaissons à notre époque, et je pense que les personnes qui travaillent pour vous préféreraient disposer d'un certain armement.

M. O'Rourke : Je peux essayer de vous répondre. Tout cela dépend principalement de notre mandat. Nous parlons ici de recherche et sauvetage et cela revient aux commentaires de la sénatrice Eaton qui nous demandait si nous devons nous intégrer à la marine.

En matière de recherche et sauvetage, il est évident que nous sommes en contact avec la défense et que nous travaillons en étroite collaboration avec ce ministère. Par contre, pour tous les autres programmes que nous mettons en œuvre, ce n'est pas aussi clair. Nous parlons d'interventions écologiques, d'aides à la navigation, de brise-glaces, et cetera. Comme Greg l'a fait remarquer plus tôt, ce sont des activités maritimes de type civil et elles représentent une grande partie de ce que nous faisons, en plus de la recherche et du sauvetage.

Bien évidemment, c'est une question de mandat et cela sera au gouvernement de décider s'il souhaite que nous protégions notre souveraineté. Pour le moment, cette activité ne fait pas partie de notre mandat, mais je constate qu'avec les questions posées, c'est un sujet de discussion qui intéresse beaucoup de personnes. Bien évidemment, si notre mandat était modifié, il se pourrait que nous ayons davantage besoin d'armes.

Si nous examinons les programmes essentiels qui sont les nôtres aujourd'hui, installation de bouées en mer, intervention écologique, recherche et sauvetage et brise-glaces, je dirais que, à part le cas qu'a mentionné Greg, nos agents n'ont pas vraiment d'autre rôle à jouer. À l'heure actuelle, s'il se passait quelque chose en mer, par exemple, nous pourrions recevoir un appel nous invitant à aller voir ce qui se passe, mais nous n'avons pas le pouvoir juridique de mettre un terme à une activité. Il faudrait que la GRC le fasse avec nous. On peut certes penser à quelques possibilités.

Le sénateur Munson : Disposez-vous de suffisamment d'actifs pour bien faire votre travail? Qu'aimeriez-vous avoir? Que demandez-vous? Nous sommes un groupe de sénateurs qui vous aiment bien. Vous pouvez nous le dire et nous le dirons à quelqu'un d'autre. Vous avez certainement besoin de quelque chose, qu'il s'agisse d'un bateau, de personnel, de fonds — ou quoi que ce soit. Vous devez bien avoir quelque chose à demander et nous aimerions tous le savoir.

M. Lick : Je vais faire de mon mieux pour ne pas vous répondre en homme politique cette fois-ci.

Nous investissons dans notre flotte. Nous renouvelons, en ce moment, certains de nos bateaux. Ce programme est vraiment nécessaire parce que nos bateaux ont beaucoup vieilli. Ils sont encore sûrs. J'insiste toujours là-dessus, particulièrement pour les médias, quand je dis que nos bateaux sont sûrs. Ils vieillissent, ils exigent plus d'entretien, mais je dirais qu'il faut investir dans notre flotte.

In terms of the number of vessels, as traffic in the North expands and as more traffic even down South starts to occur, we may need more icebreakers. Rather than saying we need more, we are doing the work now to understand what we need. That's an important thing.

Not this past year, but certainly in the previous two years we saw some very severe seasons. Those will not occur every year, but we have to be able to meet that demand as it occurs because our economy suffers when we are not able to deliver that icebreaking service as required to commercial shipping.

Because we are talking about multi, in this case, sometimes close to billion dollar assets, it is not simply about asking for two, three, four or five more. We have to demonstrate a need for that. That is some of the work that is ongoing now.

If we were to look at areas for investment, I think we are seeing the climate and the sensitivity of the public for environmental response, environmental incidents and pollution on the water. We definitely see that on the West Coast, but across the country as well. We are seeing that demand for our services grow and grow. If I were to say any particular area that I was to ask you for more funding today, that is one of the areas we are focusing on. We are doing some work in that area to look at where we need investment. I will ask Neil to expand on that as well, but it is a great question, senator.

Mr. O'Rourke: Certainly, with respect to search and rescue as well as other programs like environmental response, the North is a place where growing traffic patterns will likely mean we need investment.

There is a lot of work going on right now. There is the shipping corridors initiative that I talked about earlier as well as our RAMSARD activity, which is looking at search and rescue requirements in the North. Both of those ongoing pieces of work in collaboration with the Inuit will ultimately lead us to a place where we will know specifically so we can specifically answer that question.

At a higher level, we can say that investment will be required in the North. We see the Chinese, for example, announcing that they will be coming and looking at it as viable shipping. We see all of this stuff in our immediate future. I think the Coast Guard's position is very much that we need to be there first.

We need to have a capability not only on the prevention side, which I've discussed, but we need to respond in search and rescue and environmental response. Canada needs that capacity before we see this big increase in traffic.

Pour ce qui est du nombre de bateaux, le trafic dans le Nord s'accroît, et il commence même à s'accroître dans le Sud, nous aurons sans doute besoin de plus de brise-glaces. Plutôt que de dire que nous avons besoin d'avantage de navires, nous étudions la situation pour savoir exactement ce dont nous avons besoin. Cela est un aspect important.

Nous avons connu des saisons extrêmes, non pas l'année dernière, mais les deux années précédentes. Cela ne se produit pas tous les ans, mais nous devons être en mesure de répondre à la demande parce que cela nuit à notre économie lorsque nous ne sommes pas capables de fournir le service de brise-glaces qu'exige la navigation commerciale.

Nous parlons d'actifs qui valent dans ce cas-ci, près de 1 milliard de dollars et nous ne sommes pas en train de demander deux, trois, quatre ou cinq brise-glaces de plus. Il faut démontrer qu'il existe un besoin. C'est ce que nous sommes en train de faire à l'heure actuelle.

S'il fallait réfléchir aux domaines dans lesquels investir, nous constatons, je crois, que la population est beaucoup plus sensible au climat, aux interventions écologiques et aux incidents qui touchent l'environnement ainsi qu'à la pollution de la mer. C'est ce que nous constatons sur la côte Ouest, mais également, dans l'ensemble du pays. On fait de plus en plus appel à nos services. Si je devais choisir un secteur particulier qui a besoin de financement, je dirais que c'est là un des secteurs sur lequel nous mettons l'accent. Nous étudions ce secteur pour déterminer dans quoi il faudrait investir. Je vais inviter Neil à compléter la réponse, mais c'est une excellente question, sénateur.

M. O'Rourke : En ce qui concerne la recherche et le sauvetage, ainsi que d'autres programmes, comme les interventions environnementales, je dirais que c'est dans le Nord que l'on constate une augmentation progressive du trafic qui nous obligera probablement à faire des investissements.

Il se fait beaucoup de choses à l'heure actuelle. Il y a l'initiative relative aux couloirs de navigation dont j'ai parlé il y a un instant, ainsi que notre analyse RAMSARD, qui étudie les besoins de recherche et sauvetage dans le Nord. Ces deux initiatives que nous exécutons en collaboration avec les Inuits vont, lorsqu'elles seront terminées, nous permettre de savoir exactement ce dont nous avons besoin, et nous pourrons alors répondre à cette question.

D'un point de vue plus général, nous pouvons dire qu'il faudra faire des investissements dans le Nord. Il y a par exemple les Chinois qui ont annoncé qu'ils allaient utiliser ce passage et en faire une voie de navigation viable. Nous allons voir tout cela dans un très proche avenir. La Garde côtière est convaincue qu'elle doit se trouver dans cette région la première.

Il nous faut posséder une capacité non seulement dans le volet prévention, dont nous avons parlé, mais également en matière de recherche et sauvetage et d'interventions écologiques. Il faut que le Canada acquière cette capacité avant que se produise cet énorme accroissement du trafic.

The other piece I would highlight is what Greg mentioned with the ships. Our ships and our shore-based assets are all aging. There is some investment and we are making some replacements, but certainly the maintenance of those assets is a challenge for us today as well.

Senator Raine: Page 16 shows a yellow map around the SAR resource locations that are divided up between the three centres.

I'm just curious, because I was on another study trip to Nunavik. Why is Nunavik split in half? Why isn't it part of Halifax or Trenton rather than half and half? It is a jurisdiction, and most of the other borders follow jurisdictional lines. You can get back to me on that.

Mr. Lick: That's a detailed question with some history behind it, and I'm probably not the best person to answer it. I think that's a question we can take back and get you an answer to. It would also be a good question for National Defence when they come, or if you invite any of the SAR commanders or on a tour. They will also have a good answer.

There is sometimes a lot of history in behind it, just as many boundary types of questions have.

The Chair: Thank you for coming here this evening. It was a very interesting conversation we've had as we begin our study into the search and rescue. It's a great foundation to start with. Thank you for your time. As always, we reserve the right to call you back just in case we need clarification on something down the road.

I would ask committee members to stay for an in camera discussion regarding future business. Thank you very much.

(The committee continued in camera.)

OTTAWA, Tuesday, May 17, 2016

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:05 p.m. to study Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities.

Senator Fabian Manning (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: My name is Fabian Manning, a senator from Newfoundland and Labrador. I am pleased to chair the meeting this evening.

Before I give the floor to our witnesses, I would invite the members of the committee to introduce themselves.

Senator Eaton: Senator Nicky Eaton from Toronto.

L'autre aspect que je voudrais souligner est ce que Greg a mentionné à propos des navires. Nos navires et tous nos actifs à terre sont âgés. Nous faisons quelques investissements et nous remplaçons certaines choses, mais il faut dire que l'entretien de ces actifs nous pose également un problème à l'heure actuelle.

La sénatrice Raine : La page 16 contient une carte jaune qui montre l'emplacement des ressources de R et S et leur répartition entre les trois centres.

Je suis curieuse parce que j'ai fait un voyage d'études au Nunavik. Pourquoi le Nunavik est-il coupé en deux? Pourquoi ne fait-il pas partie d'Halifax ou de Trenton plutôt que d'appartenir à ces centres par moitié? C'est un territoire, et la plupart des autres frontières suivent les frontières des provinces et des territoires. Vous pouvez me répondre plus tard, si vous le souhaitez.

M. Lick : C'est une question précise qui s'explique en partie par l'histoire; je ne suis peut-être pas le mieux placé pour vous répondre. C'est une question que nous allons noter et nous vous transmettrons la réponse. Ce serait également une bonne question à poser au représentant de la Défense nationale, ou si vous invitez des commandants de R et S ou si vous faites des déplacements. Ils pourront également vous fournir une bonne réponse.

C'est un aspect qui s'explique en grande partie par l'histoire, tout comme la plupart des questions de frontières.

Le président : Merci d'être venus ce soir. Nous venons d'avoir une discussion très intéressante au moment où nous commençons notre étude sur la recherche et le sauvetage. Cela nous donnera une excellente base. Merci de nous avoir donné de votre temps. Comme toujours, nous nous réservons le droit de vous rappeler au cas où nous aurions besoin par la suite de certaines précisions.

Je vais demander aux membres du comité de demeurer dans la salle parce que nous allons avoir une discussion à huis clos au sujet de nos travaux futurs. Je vous remercie.

(La séance se poursuit à huis clos.)

OTTAWA, le mardi 17 mai 2016

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 17 h 5, afin d'étudier les activités de recherche et de sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent.

Le sénateur Fabian Manning (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Je m'appelle Fabian Manning, sénateur de Terre-Neuve-et-Labrador. Je suis heureux de présider la séance de ce soir.

Avant de céder la parole à nos témoins, je voudrais inviter les membres du comité à se présenter.

La sénatrice Eaton : Sénatrice Nicky Eaton, de Toronto.

Senator Sinclair: I am Senator Murray Sinclair. I am not a member of the committee, just a visiting senator.

Senator Hubley: Senator Elizabeth Hubley, P.E.I.

Senator Raine: Senator Nancy Greene Raine from British Columbia.

Senator Enverga: Senator Enverga from Ontario.

Senator Stewart Olsen: Senator Stewart Olsen from New Brunswick.

Senator Munson: Senator Munson from Ontario.

The Chair: A special welcome to our new senator. This is the first opportunity for you to join our committee meeting. Maybe we will have a new member on the Fisheries Committee before it is all over.

I would like to ask our witnesses to introduce themselves and the offices they hold.

Jody Thomas, Commissioner, Canadian Coast Guard: Jody Thomas, Commissioner, Canadian Coast Guard.

Jeffery Hutchinson, Deputy Commissioner, Strategy and Shipbuilding, Canadian Coast Guard: Jeffery Hutchinson, Deputy Commissioner, Strategy and Shipbuilding, Canadian Coast Guard.

Mario Pelletier, Deputy Commissioner, Operations, Canadian Coast Guard: Mario Pelletier, Deputy Commissioner, Operations, Canadian Coast Guard.

The Chair: Thank you, witnesses. On behalf of the committee, I thank you for taking the time to join us here.

Ms. Thomas: Good afternoon, senators, and thank you for your time today. Following the remarks I will make today, we will be pleased to take your questions.

Last week you heard from senior Coast Guard officials about the current maritime search and rescue environment, about the distinct difference between ground search and rescue and maritime search and rescue, and about the strategic allocation of our resources and how we carry out search and rescue missions with our partners. I will review a few of these elements in my remarks today and elaborate on the Coast Guard's existing and emerging search and rescue partnerships and some of the important work we are undertaking in the North and across the country. I will close with examples of the good work that the men and women of the Canadian Coast Guard do each day. I am extremely proud of these professionals, and I want to thank our search and rescue specialists, and all members of the Coast Guard, for their dedication and professionalism in saving lives.

Le sénateur Sinclair : Je suis le sénateur Murray Sinclair. Je ne suis pas membre du comité, seulement un sénateur en visite.

La sénatrice Hubley : Sénatrice Elizabeth Hubley, Île-du-Prince-Édouard.

La sénatrice Raine : Sénatrice Nancy Greene Raine, de la Colombie-Britannique.

Le sénateur Enverga : Sénateur Enverga, de l'Ontario.

La sénatrice Stewart Olsen : Sénatrice Stewart Olsen, du Nouveau-Brunswick.

Le sénateur Munson : Sénateur Munson, de l'Ontario.

Le président : Je souhaite tout spécialement la bienvenue à notre nouveau sénateur. Il s'agit de votre première occasion de vous joindre à nous dans le cadre d'une séance du comité. Peut-être aurons-nous un nouveau membre du comité des pêches avant que la séance ne soit terminée.

Je voudrais demander à nos témoins de se présenter ainsi que les fonctions qu'ils exercent.

Jody Thomas, commissaire, Garde côtière canadienne : Jody Thomas, commissaire, Garde côtière canadienne.

Jeffery Hutchinson, sous-commissaire, Stratégie et construction navale, Garde côtière canadienne : Jeffery Hutchinson, sous-commissaire, Stratégie et construction navale, Garde côtière canadienne.

Mario Pelletier, sous-commissaire, Opérations, Garde côtière canadienne : Mario Pelletier, sous-commissaire, Opérations, Garde côtière canadienne.

Le président : Merci aux témoins. Au nom du comité, je vous remercie d'avoir pris le temps de vous joindre à nous.

Mme Thomas : Bonjour, mesdames et messieurs les sénateurs, et merci pour le temps que vous m'accordez aujourd'hui. À la suite de la déclaration que je vais prononcer aujourd'hui, nous serons heureux de répondre à vos questions.

La semaine dernière, vous avez entendu les cadres supérieurs de la Garde côtière parler de l'environnement actuel de recherche et sauvetage maritimes, la R et S, de la distinction entre la recherche et le sauvetage au sol et la recherche et le sauvetage maritimes, de la répartition stratégique des ressources ainsi que de la façon dont nous menons les missions de recherche et sauvetage avec nos partenaires. Dans ma déclaration d'aujourd'hui, je vais examiner certains de ces éléments, et je donnerai des explications sur les partenariats de recherche et sauvetage existants et à venir, ainsi que sur les importants travaux que nous menons dans le Nord et dans l'ensemble du pays. Je terminerai en donnant des exemples de l'excellent travail qu'effectuent les hommes et les femmes de la Garde côtière tous les jours. Je suis extrêmement fière de ces gens, et je veux profiter de l'occasion pour remercier nos spécialistes en matière de recherche et sauvetage — ainsi que tous les membres de la Garde côtière — du dévouement et du professionnalisme dont ils font preuve pour sauver des vies.

It has been nearly 18 months since I became the Commissioner of the Coast Guard. It has been an exciting and challenging time. Changing landscape has resulted in an evolving mandate for the Coast Guard.

We are replacing and updating equipment that is no longer up to the demands we place on it. The frozen North has seen traffic volumes we could not have imagined a decade ago. We are facing challenges with our icebreaking fleet. Several of our vessels are nearing the end of their operational lives, and that has a direct impact on the delivery of services.

It's not only icebreaking that causes challenges in a country surrounded on three sides by oceans. We are an organization with aging infrastructure, but with funding under review we are optimistic. Budget 2016 commitments are helping us achieve the stability we need and ensuring that the Coast Guard delivers what Canadians expect from us.

The budget, for example, commits \$45.9 million to improve the dependability and efficiency of our aids to navigation and communications towers. Improvements will replace older diesel generators with clean technologies at sites across the country. This is the first major investment of new money in shore-based infrastructure in many years. This will not only improve the reliability of assets, but will bring us closer to becoming a cleaner and greener Coast Guard.

Last December, Minister Tootoo announced an important investment off Canada's West Coast with the reopening of the Kitsilano Coast Guard base. Budget 2016 brought an investment of \$23.6 million, and on May 1 the base became operational. Crews have been busy responding to calls in these first few weeks, keeping Vancouver area waters safe 24-7.

The enhanced base at Kitsilano is the first of its kind, a consolidated site for search and rescue, environmental response services, emergency response training and an incident command post.

As you are also aware, the Minister of Transport tabled the Canada Transportation Act review report in Parliament in February. The report is the result of a review that concluded in December 2015. It examined Canada's transportation system and more specifically how it can continue to support competitiveness, trade and prosperity.

The review called for a strengthened and more vibrant Coast Guard with a rejuvenated fleet. I welcome all recommendations that would ensure the Coast Guard is better positioned to meet

Je suis commissaire de la Garde côtière canadienne depuis maintenant près de 18 mois. Cette période a été stimulante et passionnante. Le paysage changeant a entraîné l'évolution du mandat de la Garde côtière.

Nous remplaçons et mettons à jour l'équipement qui ne répond plus aux exigences que nous lui imposons. Le Nord glacial reçoit un volume de circulation maritime que nous n'aurions pas pu imaginer il y a une décennie. Nous faisons face à des défis du point de vue de notre flotte de brise-glaces. Le cycle de vie opérationnelle de plusieurs de nos bateaux tire à sa fin, ce qui a des répercussions directes sur la prestation de nos services.

Ce ne sont pas seulement les brise-glaces qui posent problème dans un pays entouré d'océans sur trois côtés. Nous sommes une organisation dont les infrastructures sont vieillissantes, mais, comme notre financement fait l'objet d'un examen, nous sommes optimistes. Les engagements du budget de 2016 nous aident à atteindre la stabilité dont nous avons besoin et font en sorte que la Garde côtière offre aux Canadiens ce à quoi ils sont en droit de s'attendre.

Par exemple, le budget de 2016 prévoit 45,9 millions de dollars pour améliorer la fiabilité et l'efficacité de nos aides à la navigation et de nos tours de communications. Les améliorations viseront le remplacement des anciens générateurs diesel par des technologies propres partout au pays. Il s'agit du premier investissement majeur de nouveaux fonds dans nos infrastructures terrestres depuis de nombreuses années. Cet investissement nous permettra non seulement d'améliorer la fiabilité de nos actifs; il nous rapprochera davantage d'une Garde côtière plus propre et plus écologique.

En décembre dernier, le ministre Tootoo a annoncé un important investissement au large de la côte Ouest du Canada, à savoir la réouverture de la base de Kitsilano. Dans le budget de 2016, on a prévu un investissement de 23,6 millions de dollars, et, le 1^{er} mai, la base est devenue opérationnelle. Les équipages ont été occupés à répondre à des appels au cours de ces premières semaines pour faire en sorte que les eaux de la région de Vancouver demeurent sécuritaires en tout temps.

La base modernisée de Kitsilano est la première du genre; il s'agit d'un site regroupé offrant des services de recherche et sauvetage et d'intervention environnementale, une formation en intervention d'urgence et un poste de commandement d'intervention.

Comme vous le savez également, au mois de février, le ministre des Transports a déposé au Parlement le rapport d'examen de la Loi sur les transports au Canada. Ce rapport est le résultat d'un examen qui a pris fin en décembre 2015. On y examine le système de transport du Canada et, plus précisément, comment il peut continuer de soutenir la concurrence, le commerce et la prospérité.

Cet examen plaide en faveur d'une Garde côtière renforcée et plus dynamique ainsi que d'un rajeunissement de la flotte. J'accueille positivement toutes les recommandations qui

the ever-growing demands from our clients. Transport Canada is holding stakeholder consultations on the recommendations at this time.

The Coast Guard is out there 24 hours a day, seven days a week for mariners in Canadian waters. Each year, the Canadian Coast Guard search and rescue program assists more than 19,000 people in 6,000 marine search and rescue incidents. A typical day involves assisting an average of 52 people and saving 15 lives. When vessels large and small are trying to weather a storm at sea, it's the Coast Guard that is sailing into harm's way to help those in danger.

We do not perform this important work in isolation. The search and rescue system is a shared responsibility led by the Department of National Defence and the Canadian Armed Forces, and it includes a myriad of partners.

The Coast Guard leads the on-water component of the SAR system. We jointly operate the three Joint Rescue Coordination Centres in Canada, which are located in Halifax, Trenton and Victoria. Halifax covers an area of some 4.7 million square kilometres that comprises of all four Atlantic provinces, the eastern half of the province of Quebec, the southern half of Baffin Island and Nunavut and the northwestern quadrant of the Atlantic Ocean.

Trenton covers more than 10 million square kilometres, the bulk of Canada's land mass, plus Hudson Bay, James Bay and the Canadian portions of the Great Lakes and the Arctic Ocean.

Finally, there is Victoria, which covers some 687,000 square kilometres off the Pacific Ocean, extending to about 600 nautical miles off Canada's west coast. This region includes the Yukon Territory.

Furthermore, we work with our Canadian Coast Guard Auxiliary, or CCGA, a Canada-wide network of 4,000-plus volunteers who reside in coastal communities and contribute vital resources to Canada's rescue efforts. These volunteers are critical in Arctic regions where local crews are highly experienced and able to respond where resources are few and far between. We have recently increased funding to the Canadian Coast Guard Auxiliary to support their immediate expansion in the Arctic. The auxiliary is now receiving an additional \$500,000 annually to support their membership growth and training efforts in the North.

permettraient de s'assurer que la Garde côtière est en meilleure position pour répondre aux exigences sans cesse croissantes de ses clients. Transports Canada tient actuellement des consultations auprès des intervenants au sujet des recommandations.

La Garde côtière est disponible 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, pour les marins qui naviguent dans les eaux canadiennes. Chaque année, les intervenants du programme de recherche et sauvetage de la Garde côtière canadienne aident plus de 19 000 personnes dans le cadre de 6 000 incidents de recherche et sauvetage maritimes. Dans une journée typique, ils aident en moyenne 52 personnes et sauvent 15 vies. Lorsque les bateaux — grands et petits — tentent de résister à une tempête en mer, c'est la Garde côtière qui risque la vie de ses membres pour aider les personnes qui sont en danger.

Nous ne sommes pas seuls pour effectuer cet important travail. Le système de recherche et sauvetage est une responsabilité partagée dirigée par le ministère de la Défense nationale et par les Forces armées canadiennes, et il comprend une multitude de partenaires.

La Garde côtière dirige le volet maritime du système de R et S. Nous exploitons en collaboration trois centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage au Canada, qui se trouvent à Halifax, à Trenton et à Victoria. Celui de Halifax couvre une superficie de près de 4,7 millions de kilomètres carrés, qui comprend les quatre provinces de l'Atlantique, la moitié est du Québec, la moitié sud de l'île de Baffin, au Nunavut, et le quadrant nord-ouest de l'océan Atlantique.

Le centre de Trenton couvre plus de 10 millions de kilomètres carrés, soit la majeure partie de la masse terrestre du Canada, en plus de la baie d'Hudson, de la baie James et des parties canadiennes des Grands Lacs et de l'océan Arctique.

Enfin, il y a le centre de Victoria, qui couvre près de 687 000 kilomètres carrés au bord de l'océan Pacifique et dont le territoire s'étend à environ 600 milles nautiques au large de la côte Ouest du Canada. Cette région comprend le territoire du Yukon.

En outre, nous travaillons avec la Garde côtière auxiliaire canadienne, ou GCAC, un réseau pancanadien de plus de 4 000 bénévoles qui habitent dans les régions côtières et constituent des ressources vitales relativement aux efforts de sauvetage de la Garde côtière. Ces bénévoles sont indispensables dans les régions arctiques, où les équipes locales sont très expérimentées et en mesure d'intervenir là où les ressources sont peu nombreuses et éloignées. Nous avons récemment accru le financement de la Garde côtière auxiliaire canadienne afin de soutenir son expansion immédiate dans l'Arctique. La garde auxiliaire reçoit désormais un montant supplémentaire de 500 000 \$ par année pour appuyer l'augmentation du nombre de membres et les activités de formation dans le Nord.

As a result, we're seeing real opportunities for Arctic communities and the Coast Guard for our auxiliary units. The more we explore and build these relationships, the more we recognize the great potential that exists in the Arctic areas for skilled, capable volunteers.

The Coast Guard is supporting the auxiliary in rolling out a train-the-trainer program in the North that allows flexible training options for SAR volunteers. This includes a strong mentorship element that allows trained, experienced volunteers to travel to smaller, remote communities and share their experiences in Inuktituk, working in an auxiliary SAR unit. On the West Coast, we have conducted various community-based search and rescue workshops and exercises with indigenous communities, and more are planned for the coming year.

The relationship between local indigenous communities and the Coast Guard has always been respectful and positive. We recognize these communities as true partners and we will expand these opportunities going forward.

Warming temperatures are having an impact on traffic patterns in the Arctic. It's not quite the Trans-Canada up there yet, but I can tell you that ship traffic in the Canadian Arctic is increasing as these waterways are perceived to be more accessible.

I use the word "perceived" very deliberately. For example, the Crystal Cruises line announced its intention to sail the Crystal Serenity cruise ship through the Northwest Passage in August. The ship will sail for 32 days and will have approximately 1,000 passengers and 600 crew on board. This is not the first cruise ship to transit the Arctic, but it is certainly the largest.

We have worked with Transport Canada and the U.S. Coast Guard to plan and conduct exercises to be ready for any emergency. We know that these types of voyages have the potential to become more commonplace, and we are adapting to be as prepared as possible. While we have confidence in this ship's voyage, we are concerned about those that will follow. Not all companies and not all vessel owners will come with same level of preparedness.

On an ongoing basis the Canadian Coast Guard works with the coast guards of the six other Arctic states, in addition to the U.S., by sharing expertise and collaborating with the goal of achieving safer Arctic conditions for all those who depend on our northern marine waterways.

Another element of the changing search and rescue landscape is technology and how it's helping prevent incidents from occurring in the first place. With the national Safe Boating

En conséquence, nous observons de véritables occasions pour les collectivités de l'Arctique et pour les unités auxiliaires de la Garde côtière. Plus nous explorons et renforçons ces relations, plus nous reconnaissons l'immense potentiel qui existe dans les régions arctiques pour les bénévoles compétents et aptes.

La Garde côtière appuie la garde côtière auxiliaire par la mise en œuvre dans le Nord d'un programme de formation des formateurs qui offre des options de formations flexibles pour les bénévoles en R et S. Ce programme comprend un solide élément de mentorat qui permet à des bénévoles qualifiés et expérimentés de se rendre dans de petites collectivités éloignées pour communiquer leur expérience en inuktitut, en travaillant dans une unité auxiliaire de R et S. Sur la côte Ouest, nous avons tenu divers ateliers et exercices de recherche et sauvetage communautaires auprès de collectivités autochtones, et d'autres sont prévus pour l'année à venir.

La relation entre les collectivités autochtones locales et la Garde côtière a toujours été respectueuse et positive. Nous reconnaissons ces collectivités comme de véritables partenaires, et nous allons élargir ces possibilités dans l'avenir.

Le réchauffement des températures a des répercussions sur les habitudes de navigation dans l'Arctique. Ce n'est pas encore tout à fait la Transcanadienne, là-bas, mais je peux vous dire que la circulation maritime dans l'Arctique canadien augmente à mesure que ces voies navigables sont considérées comme étant plus accessibles.

J'emploie le terme « considérées » de façon très délibérée. Par exemple, le croisiériste Crystal Cruises a annoncé qu'il avait l'intention de faire traverser le passage du Nord-Ouest à son bateau de croisière *Crystal Serenity* au mois d'août. Le navire voguera pendant 32 jours, et environ 1 000 passagers et 600 membres d'équipage seront à bord. Il ne s'agira pas du premier navire de croisière à passer par l'Arctique, mais c'est certainement le plus grand.

Nous collaborons avec Transports Canada et la Garde côtière américaine pour planifier et mener des exercices afin d'être prêts à faire face à toute urgence. Nous savons que ce type de voyage pourrait devenir plus courant, et nous nous adaptons afin d'être les plus prêts possible. Même si nous sommes confiants en ce qui concerne le voyage de ce navire, nous sommes préoccupés au sujet de ceux qui suivront. Les entreprises et les propriétaires de bateaux ne seront pas tous aussi bien préparés.

La Garde côtière canadienne travaille continuellement avec les gardes côtiers de six autres États de l'Arctique, en plus des Américains, en communiquant son expertise et en collaborant relativement au but consistant à obtenir des conditions plus sécuritaires dans l'Arctique pour toutes les personnes qui dépendent de nos voies maritimes nordiques.

Un autre élément du paysage changeant des services de recherche et sauvetage, c'est la technologie et la façon dont elle aide à empêcher que des incidents se produisent. À l'approche de

Awareness Week around the corner, from May 21 to 27, prevention is a timely topic and one I am personally committed to promoting as much as possible.

There are many new tools available to pleasure boaters as well as commercial ships today, from digital navigational tools to smartphone applications. Canadians have access to information they need to better plan their voyage and, ultimately, for faster and better communication between first responders and those in distress.

The CCGA's Marine Communications and Traffic Services have also been modernized across the country, providing us with cutting-edge tools. We have systems that are not only more reliable but also more flexible and adaptable. The systems, as well as the \$45.9 million investment in shore-based infrastructure I mentioned earlier, allow us to continuously modernize in the years ahead, providing Canadians with a better and more reliable service.

Recently I attended an event hosted by the Navy League of Canada, an organization we are proud to work with, as we support maritime affairs and the Sea Cadets programs.

At this event, I accepted the J.J. Kinley Award on behalf of the crew of the CCGS *Des Groseilliers*. They were honoured for their efforts in a much-publicized SAR of two hunters that occurred in the Arctic last September. This is one recent example of the recognition our crews receive, whether it's the Kinley Award, the Governor General's Cross of Valour or a community reception in Pangnirtung to simply say thank you. Coast Guard employees are recognized for saving lives and making a difference in communities, day in and day out.

To quote the commanding officer of the Canadian Coast Guard Ship *Pierre Radisson*, Captain Stéphane Julien, whose crew saved a Russian helicopter pilot who went missing in the Arctic last year:

. . . we went to bed that night feeling a powerful sense of accomplishment and pride. Because, in our line of work, nothing beats saving a life. That is the ultimate reward.

To conclude, we work in a SAR system that functions due to the thousands of passionate people who go out on the water or in the air when everyone else is trying to get back in. Our country is vast, with the world's longest coastline and the greatest concentration of freshwater lakes.

la Semaine de la sécurité nautique, qui aura lieu du 21 au 27 mai, la prévention est un sujet d'actualité que je suis personnellement déterminée à promouvoir le plus possible.

De nos jours, il existe de nombreux nouveaux outils, pour les plaisanciers comme pour les navires commerciaux... des outils de navigation numériques aux applications pour téléphones intelligents. Les Canadiens ont accès à l'information dont ils ont besoin pour mieux planifier leurs voyages et, en dernier ressort, pour établir une communication plus rapide et meilleure entre les intervenants de première ligne et les personnes en détresse.

Les Services de communication et de trafic maritimes de la GCAC ont également été modernisés dans l'ensemble du pays, et ils nous fournissent des outils à la fine pointe de la technologie. Nous disposons de systèmes qui sont non seulement plus fiables, mais aussi plus flexibles et plus polyvalents. Les systèmes, de même que l'investissement de 45,9 millions de dollars dans les infrastructures terrestres que j'ai mentionné plus tôt, nous permettront de nous moderniser continuellement au cours des années à venir et de fournir aux Canadiens un service amélioré et plus fiable.

Récemment, j'ai assisté à un événement tenu par la Ligue navale du Canada, une organisation avec laquelle nous sommes fiers de travailler, car nous soutenons les programmes des écoles d'affaires maritimes et le programme de cadets de la marine.

Lors de cet événement, j'ai accepté le prix J.J. Kinley au nom de l'équipage du NGCC *Des Groseilliers*. On a souligné les efforts héroïques déployés par les membres de l'équipage lors du sauvetage très médiatisé de deux chasseurs dans l'Arctique, en septembre dernier. Il s'agit d'un exemple récent de la reconnaissance que reçoivent nos équipages, qu'il s'agisse du prix Kinley, de la Croix de la vaillance ou d'une réception communautaire à Pangnirtung visant tout simplement à les remercier. Les employés de la Garde côtière sont reconnus pour les vies qu'ils sauvent et parce qu'ils améliorent la vie dans les collectivités, et ce, à chaque jour.

Pour citer le capitaine Stéphane Julien, commandant du navire de la Garde côtière canadienne *Pierre Radisson*, dont l'équipage a sauvé le pilote de l'hélicoptère russe porté disparu dans l'Arctique l'an dernier :

[...] nous nous sommes couchés ce soir-là en ressentant un puissant sentiment du devoir accompli, car, dans notre domaine, rien ne surpasse le fait de sauver une vie. C'est la récompense suprême.

Pour conclure, nous travaillons dans un système de R et S qui fonctionne grâce à des milliers de personnes passionnées qui vont naviguer sur les eaux ou dans les airs quand le reste du monde tente de revenir sur terre. Notre pays est vaste, et son littoral est le plus long du monde; il possède également la plus importante concentration de lacs d'eau douce.

The Coast Guard works seamlessly with our partners to cover 18 million square kilometres and respond to more than 6,000 search and rescue incidents per year. This requires us to strategically position our assets to ensure we go above and beyond to help Canadians in distress. I'm proud to say we achieve that each and every day.

With that, we are pleased to take your questions.

The Chair: Thank you, commissioner. I know it has been 18 months, but once again, congratulations on assuming the position of Commissioner of the Canadian Coast Guard.

I would like to add my welcome to Senator Martin from British Columbia who has decided to join us this evening, and Senator McInnis from Nova Scotia, who has also joined us.

My understanding is that Mr. Hutchinson has to leave in about 20 minutes, so if there are any questions specifically for Mr. Hutchinson, please let us know right now.

Senator Eaton: Is the Canadian Coast Guard part of the National Shipbuilding Procurement Strategy?

Mr. Hutchinson: Yes.

Senator Eaton: Are there delays? Have you had to reprofile money? And do you have enough money to replace what needs replacing?

Mr. Hutchinson: Perhaps I can start with the third question first: No, we don't have enough money to replace what needs replacing. We currently have approval of just north of \$7 billion, which would replace about a third of our assets.

Over time, and through our fleet renewal planning process, we will be going back to cabinet to seek more money to further fund fleet replacement.

Senator Eaton: Do you have any money reprofiled from previous years where the delay has built up?

Mr. Hutchinson: With our capital budget, we are able to carry forward 20 per cent from one year to the next. We have carried forward money using that provision. We haven't reprofiled any money in the last couple of years, since budgets and the numbers that you would be familiar with have been reset.

Senator Eaton: Have you lost money from what was originally in the National Shipbuilding Procurement Strategy?

Mr. Hutchinson: No, we have not.

Senator Eaton: You were going to talk about the delay.

La Garde côtière travaille de façon harmonieuse avec ses partenaires afin de couvrir 18 millions de kilomètres carrés et d'intervenir dans le cadre de 6 000 incidents de recherche et sauvetage par année. Pour ce faire, nous devons placer nos ressources de façon stratégique pour nous assurer de toujours en faire davantage pour aider les Canadiens en détresse. Je suis fière de dire que nous y arrivons tous les jours.

Sur ce, nous allons répondre à vos questions avec plaisir.

Le président : Merci, madame la commissaire. Je sais que cela fait 18 mois, mais, encore une fois, félicitations pour le poste de commissaire de la Garde côtière canadienne que vous assumez.

Je voudrais ajouter que je souhaite la bienvenue à la sénatrice Martin, de la Colombie-Britannique, qui a décidé de se joindre à nous ce soir, ainsi qu'au sénateur McInnis, de la Nouvelle-Écosse, qui s'est joint à nous, lui aussi.

Je crois savoir que M. Hutchinson doit partir dans environ 20 minutes, alors s'il y a des questions qui s'adressent précisément à lui, veuillez nous le faire savoir immédiatement.

La sénatrice Eaton : La Garde côtière canadienne fait-elle partie de la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale?

M. Hutchinson : Oui.

La sénatrice Eaton : Y a-t-il des retards? Avez-vous dû reporter des fonds? Par ailleurs, avez-vous assez d'argent pour remplacer ce qui doit être remplacé?

M. Hutchinson : Je peux peut-être commencer par répondre à la troisième question : non, nous n'avons pas assez d'argent pour remplacer ce qui doit être remplacé. Actuellement, nous avons obtenu l'approbation pour une somme tout juste supérieure à 7 milliards de dollars, qui permettrait de remplacer environ le tiers de nos actifs.

Au fil du temps, et dans le cadre de notre processus de planification du renouvellement de la flotte, nous reviendrons nous adresser au Cabinet afin d'obtenir plus d'argent et de poursuivre le financement du remplacement de la flotte.

La sénatrice Eaton : Avez-vous des fonds reportés d'exercices précédents, où le retard a été accusé?

M. Hutchinson : Grâce à notre budget d'immobilisations, nous pouvons reporter 20 p. 100 d'une année à l'autre. Nous avons reporté de l'argent au moyen de cette disposition. Nous n'avons reporté aucuns fonds au cours des deux ou trois dernières années, puisque les budgets et les chiffres que vous connaissez bien ont été rétablis.

La sénatrice Eaton : Avez-vous perdu de l'argent par rapport à ce qui était au départ dans la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale?

M. Hutchinson : Non.

La sénatrice Eaton : Vous étiez sur le point d'aborder les retards.

Mr. Hutchinson: That is actually a broad question. We do monitor projects at the specific ship level, like the fisheries science vessel, for example.

The first ship that's being built there is it not exactly on schedule, but the program of three ships is still on schedule. We do have delays within a build.

For the Coast Guard, I would say that when we talk about delay, what we are really talking about is a reordering in the build schedule that happened almost two years ago, where our polar icebreaker, for example, was put behind the joint supply ship for the navy. You could look at that as a delay in the build schedule, but in terms of the projects themselves, from the time of a construction project until now, they're generally moving as they should.

Senator Eaton: You are talking about the polar icebreaker. Is it back on a schedule, after being put behind, you can now anticipate?

Mr. Hutchinson: Generally speaking that is true. Of course, the delivery of that ship will depend on the delivery of all the ships that come before it.

The Chair: The clerk advises me that I was referring to Mr. Hutchinson as Senator Hutchinson. I am sorry about that, but there is still hope. There are openings in the Senate, just to let you know.

Mr. Hutchinson: Am I sitting in the wrong place?

Senator Raine: Deputy Commissioner Hutchinson, thank you for being here today. I am curious about the shipbuilding strategy as well. I know that there are other coast guards around the world that instead of entering into a purchase-to-own arrangement for ships are entering into long-term leases. Would that be a potential strategy for Canada to adopt in order to increase the size of our fleet with less capital-intensive operations? Is this being considered? Has it been analyzed?

Mr. Hutchinson: The strategy we have in place builds on Canada's shipbuilding strategy that has been in place for many decades and says that the government fleet will be built in Canada. That holds true for our new builds.

As we look forward, though, and as we look to our fleet requirements, say, not just in the immediate future but over the medium to longer term, we can certainly see the potential of having years where we would need interim capacity. The National Shipbuilding Procurement Strategy permits for the leasing of vessels when it's done transparently and competitively. Should we develop the need for internal capacity, we would look at that as a

M. Hutchinson : Il s'agit en fait d'une vaste question. Nous ne surveillons pas les projets à l'échelon des navires précisément, comme celui du navire hauturier de sciences halieutiques, par exemple.

La construction du premier navire, là-bas, ne se déroule pas exactement selon le calendrier prévu, mais le programme de trois navires continue de respecter le calendrier. Nous accusons des retards relativement à une construction.

En ce qui concerne la Garde côtière, je dirais que, lorsque nous parlons de retard, ce dont nous voulons vraiment parler, c'est d'un remaniement de l'ordre des travaux de construction dans le calendrier qui a eu lieu il y a près de deux ans, quand notre brise-glace polaire, par exemple, a été placé derrière le navire de soutien interarmées destiné à la marine. Vous pourriez voir cela comme un retard par rapport au calendrier de construction, mais, du point de vue des projets en soi, du début d'un projet de construction jusqu'à maintenant... Ils se déroulent généralement comme prévu.

La sénatrice Eaton : Vous mentionnez le brise-glace polaire. A-t-il été réinscrit dans le calendrier, après avoir été mis en arrière... Vous pouvez maintenant prévoir?

M. Hutchinson : De façon générale, c'est vrai. Bien entendu, la livraison de ce navire dépendra de la livraison de tous les navires qui viennent avant lui.

Le président : Le greffier m'avise que j'ai désigné M. Hutchinson en tant que sénateur Hutchinson. Je suis désolé de l'avoir fait, mais il y a encore de l'espoir. Il y a encore des ouvertures, au Sénat, simplement pour vous en informer.

M. Hutchinson : Suis-je assis à la mauvaise place?

La sénatrice Raine : Monsieur le sous-commissaire Hutchinson, je vous remercie de votre présence aujourd'hui. Je suis curieuse au sujet de la stratégie relative à la construction navale, moi aussi. Je sais qu'il y a d'autres gardes côtières dans le monde qui, au lieu de conclure des contrats de location avec option d'achat pour des navires, concluent des baux à long terme. S'agirait-il d'une stratégie que le Canada pourrait adopter afin d'accroître la taille de sa flotte grâce à des opérations moins capitalistiques? Est-elle envisagée? A-t-elle été analysée?

M. Hutchinson : La stratégie que nous avons mise en place fait fond sur la stratégie de construction navale du Canada, qui est en place depuis de nombreuses décennies et selon laquelle la flotte du gouvernement sera construite au Canada. Cela reste vrai dans le cas de nos nouvelles constructions.

Toutefois, dans l'avenir, et au moment où nous examinerons les besoins liés à notre flotte, disons, pas seulement dans un avenir immédiat, mais à moyen et à long terme, nous pouvons certes envisager la possibilité qu'il y ait des années où nous aurons besoin de capacités provisoires. La Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale permet la location de navires lorsqu'elle est faite de façon transparente et

tool, but we're not looking at long-term leasing as a means of replacing ships that we would otherwise replace through a build program.

Senator Raine: Is that because you want to design the ships specifically for Canadian use and our climate, or is there another reason you wouldn't consider leasing rather than building?

Mr. Hutchinson: When we talk about the long-term replacement of our assets, we go right back to the Canadian shipbuilding strategy which is premised partially on a strategic capacity in Canada to build ships. Certainly as you referenced, senator, there is the desire to design the ships we need, although I would note that that ability can be accomplished through a term lease arrangement or other means of acquiring ships.

Fundamentally, one of the core pillars of the National Shipbuilding Procurement Strategy and the preceding strategy is that when we build ships in Canada, the economic benefits from those ships accrue to Canadians. When we talk about the ships being built in Vancouver shipyards right now, not tens of millions but hundreds of millions of dollars in contracts will be let within Canada. Under the provisions put in place by our partners at Innovation, Science and Economic Development Canada, previously called Industry Canada, the value of that contract will be reinvested by the shipyard in Canada.

My understanding is that the largest consideration in the range of considerations I just referred to is the economic benefit that accrues to the Canadian economy.

Ms. Thomas: Also critical in the strategy is to acknowledge the importance of vibrant shipyards to Canada. We have 117 vessels, 116 ranging from 47-foot lifeboats to the *Louis S. St-Laurent*, our largest icebreaker. We need to be able to repair those in Canada. We need to have shipbuilding, ship repair industry in Canada to be able to do that. Otherwise, those ships have to leave the country for refit. When you have to keep a vessel like the *Louis S. St-Laurent* for 50 years, it goes into refit fairly often to ensure that it can serve.

If we did not have a build-in-Canada policy where it was worth the investment for the yards to keep up their equipment and invest in new technology, it would become problematic for us to maintain the fleet. It's an additional requirement for us to have those yards and their capacity.

Senator Raine: I agree that we need shipyards in Canada and that we can build ships; but perhaps we could finance them differently so that we as investors wanting to have something in

concurrentielle. Si jamais nous avons besoin d'une capacité interne, nous considérerions cette stratégie comme un outil, mais nous n'envisageons pas de conclure des baux à long terme comme moyen de remplacer les navires que nous remplacerions autrement dans le cadre d'un programme de construction.

La sénatrice Raine : Est-ce parce que vous voulez concevoir les navires particulièrement à des fins d'utilisation au Canada et dans notre climat, ou bien y a-t-il une autre raison pour laquelle vous n'envisageriez pas une location au lieu de la construction?

M. Hutchinson : Lorsque nous parlons du remplacement à long terme de nos actifs, nous retournons directement à la stratégie canadienne de construction navale, qui repose en partie sur une capacité stratégique du Canada de construire des navires. Certes — comme vous l'avez mentionné, madame la sénatrice —, il y a le désir de concevoir les navires dont nous avons besoin, mais je soulignerais que nous pourrions obtenir des navires qui répondent à nos besoins dans le cadre d'un contrat de location à terme ou par un autre moyen d'acquisition de navires.

Fondamentalement, l'un des aspects qui sont au cœur de la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale et de la stratégie précédente, c'est le fait que, lorsque nous construisons les navires au Canada, ce sont les Canadiens qui tirent les avantages économiques liés à ces navires. Quand nous disons que les navires sont en train d'être construits dans des chantiers de Vancouver, ce sont non pas des dizaines de millions, mais des centaines de millions de dollars de contrat qui resteront au Canada. Au titre des dispositions établies par nos partenaires d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada — autrefois appelé Industrie Canada —, la valeur de ce contrat sera réinvestie dans les chantiers du Canada.

Je crois savoir que la plus importante des considérations que je viens tout juste de mentionner, ce sont les avantages économiques pour les Canadiens.

Mme Thomas : Un autre élément crucial de la stratégie, c'est la reconnaissance de l'importance de chantiers prospères pour le Canada. Nous possédons 117 bateaux, dont 116 vont des embarcations de sauvetage de 47 pieds au *Louis S. St-Laurent*, notre plus gros brise-glace. Nous devons être en mesure de réparer ces bateaux au Canada. Pour ce faire, nous avons besoin d'une industrie de la réparation, de la construction navale au Canada. Autrement, ces navires doivent quitter le pays pour être remis en état. Si on doit conserver un bateau comme le *Louis S. St-Laurent* pour 50 ans, il doit faire l'objet de remises en état assez fréquentes afin que l'on puisse s'assurer qu'il pourra servir.

Si nous n'avons pas de politique de construction au Canada selon laquelle le maintien de leur équipement et l'investissement dans de nouvelles technologies constituent un investissement valable pour les chantiers, le maintien de la flotte deviendrait problématique pour nous. La tenue de ces chantiers et de leur capacité est une exigence supplémentaire pour nous.

La sénatrice Raine : Je suis d'accord pour dire que nous avons besoin de chantiers navals au Canada et que nous pouvons construire des navires; mais, peut-être que nous pourrions les

our pension fund could invest in the construction of a ship that would have a 50-year contract with the Coast Guard, thus giving us more money than we can get at the bank, which is pretty much nothing these days.

I am wondering if there have been alternate options in terms of financing these ships, even if it was stipulated that they had to be built in Canada?

Mr. Hutchinson: As I referred to earlier, we have been looking at lease options and alternate finance options for the interim capacity but not specifically for the long term replacement capacity.

I realize, senator, that you added at the end that leasing as a financing vehicle could pertain to ships built in Canada. Going back to the previous scenario, we were talking about ships built overseas. One of the challenges we run into is that ships built offshore are built in yards that are used to building to different requirements. For example, our power requirements in North America are different from the power requirements in Europe. Converting things like that can raise issues. Perhaps more importantly, when ships are built offshore, getting the parts and in-service support that we need through the life of the ship over 30 or 40 years can also be a challenge.

I take your point, though, that leasing might be a vehicle that would be available within Canada. It's not the premise of the shipbuilding strategy that we adhere to.

Senator McInnis: I apologize for being a bit tardy and not hearing their presentations and their description as to what they are responsible for. I have a question for Mr. Hutchinson.

Procurement takes a long time. You probably have DND, and Public Works and Government Services Canada, and so on. You have a renewal strategy in place, apparently. However, this process is long.

If it were Christmas and you had a wish, what would it be? What are your needs? Are you able to meet your commitments with respect to search and rescue, for example? I read some place that many of your vessels are old and that they would require layup for maintenance and so on; and there is nothing to replace them. Is that all true? If it is, how long would it take to put you on a solid footing with respect to search and rescue, for example?

Mr. Hutchinson: I'm sure my colleagues will want to participate in this answer as well.

financer différemment afin qu'en tant qu'investisseurs qui veulent avoir quelque chose dans leur fonds de pension, nous puissions investir dans la construction d'un navire qui ferait l'objet d'un contrat d'une durée de 50 ans avec la Garde côtière, ce qui nous donnerait plus d'argent que nous pouvons en obtenir à la banque, c'est-à-dire pratiquement rien, ces temps-ci.

Je me demande si d'autres options ont été envisagées relativement au financement de ces navires, même s'il était prévu qu'ils devaient être construits au Canada?

M. Hutchinson : Comme je l'ai mentionné plus tôt, nous avons étudié des options de location et d'autres options de financement pour la capacité provisoire, mais pas précisément pour la capacité de remplacement à long terme.

Je me rends compte, madame la sénatrice, du fait que vous avez ajouté, à la fin, que la location en tant que mode de financement pourrait s'appliquer à des navires construits au Canada. Si on revient au scénario précédent, il était question de navires construits à l'étranger. L'un des problèmes que nous rencontrons, c'est que les navires construits à l'étranger le sont sur des chantiers utilisés pour la construction selon des exigences différentes. Par exemple, en Amérique du Nord, nos exigences en matière d'électricité sont différentes de celles de l'Europe. La conversion de choses comme celle-là peut susciter des problèmes. Fait peut-être encore plus important : lorsque les navires sont construits à l'étranger, l'obtention des pièces et des services de soutien dont nous avons besoin tout au long de la vie utile du navire, soit plus de 30 ou 40 ans, peut également poser problème.

Toutefois, je suis d'accord avec vous sur le fait que la location pourrait être un moyen qui serait accessible au Canada. Il ne s'agit pas du principe sur lequel repose la stratégie de construction navale pour laquelle nous avons opté.

Le sénateur McInnis : Je m'excuse d'être un peu en retard et de ne pas avoir entendu l'exposé présenté par les témoins et la description de leurs responsabilités. Et j'ai une question qui s'adresse à M. Hutchinson.

L'approvisionnement prend beaucoup de temps. Vous avez probablement le MDN, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, et ainsi de suite. Il semble que vous ayez mis en place une stratégie de renouvellement. Toutefois, ce processus est long.

Si c'était Noël et que vous aviez un vœu à formuler, quel serait-il? Quels sont vos besoins? Êtes-vous en mesure de respecter vos engagements en ce qui a trait aux services de recherche et sauvetage, par exemple? J'ai lu quelque part qu'un grand nombre de vos navires sont vieux et qu'ils auraient besoin de matériel de réserve aux fins de l'entretien et ainsi de suite... et qu'il n'y a rien pour les remplacer. Est-ce que tout cela est vrai? Le cas échéant, combien de temps faudrait-il pour vous mettre sur des bases solides relativement aux services de recherche et sauvetage, par exemple?

M. Hutchinson : Je suis certain que mes collègues voudront participer à cette réponse, eux aussi.

Our view isn't that we need to wait for Christmas, with all due respect. We're preparing a fleet renewal plan that we will put in front of the government I would think before next Christmas, given our current development and analysis. If I could be granted one wish, as you have suggested, senator, it would be simply that we map out a longer-term strategy to have our fleet renewed.

It is suggested in the media from time to time that that hasn't been done. We are simply in the process of doing it. When we look forward to replacing the next classes of vessels, we're looking around the world to the best build practices available right now. We are looking to the best innovation in ship design that we can put our lands on; and we're looking to build classes of vessels that are more capable than what we currently have simply because they will be more modern and they'll have taken advantage of all the innovation in the industry that's happened in recent years. Our plan for shipbuilding in the Coast Guard is simply to make sure that we put forward ideas to the government for the most innovative vessels that we can, and when we do that, we are confident that we will be building the capacity we need for icebreaking, search and rescue, environmental response, and offshore response to vessels that get into difficulty on either search and rescue or environment. We have a plan to move that forward, and that's how we'll do it.

Senator McInnis: You should be a senator; you haven't answered part of my question. Forgive me. It has been a long day. What I'm trying to get at here is this: Are you meeting your responsibilities, and are you satisfied with the state of the vessels that you now have?

Mr. Hutchinson: We are meeting our responsibilities. We have levels of service in search and rescue. We have levels of service in icebreaking. We have levels of service in environmental response. Deputy Commissioner Pelletier can speak more specifically to those levels of service. I think we see that we will need to renew our icebreaking fleet in particular. As you've noted, our ships are getting older. We are moving forward with a plan to do that.

The Chair: Deputy Commissioner Pelletier, you wanted to respond?

Mr. Pelletier: Sure. If we put it in context, the commissioner mentioned that we have a fleet of 116 ships. Out of these 116 ships, plus or minus 40 are large ships, which are mainly covered under the National Shipbuilding Strategy.

Sauf votre respect, de notre point de vue, nous n'avons pas besoin d'attendre à Noël. Nous sommes en train de préparer un plan de renouvellement de la flotte qui sera présenté au gouvernement... J'aurais tendance à penser, avant Noël, compte tenu de l'évolution de notre situation et de notre analyse actuelles. Si un de mes vœux pouvait être exaucé, comme vous l'avez laissé entendre, monsieur le sénateur, ce serait simplement que nous élaborions une stratégie à long terme afin que notre flotte soit renouvelée.

Dans les médias, on laisse entendre de temps à autre que cela n'a pas été fait. Nous sommes simplement dans le processus d'élaboration de la stratégie. Lorsque nous envisageons le remplacement des prochaines catégories de navires, nous regardons partout dans le monde pour trouver les meilleures pratiques de construction qui existent actuellement. Nous examinons les meilleures innovations en matière de conception de navires que nous pouvons trouver, et nous étudions la possibilité de construire des catégories de bateau dont les capacités sont plus importantes que ce dont nous disposons actuellement, simplement parce que les navires seront plus modernes et qu'ils auront profité de toute l'innovation qui a eu lieu dans l'industrie au cours des dernières années. À la Garde côtière, notre plan en matière de construction navale consiste simplement à nous assurer que nous présentons au gouvernement des idées concernant les bateaux les plus novateurs possible et que, quand nous le faisons, nous sommes convaincus de pouvoir construire les capacités dont nous avons besoin pour offrir les services de brise-glace, de recherche et sauvetage, d'intervention environnementale et d'intervention en haute mer aux bateaux qui se retrouvent en difficulté du point de vue de la recherche et sauvetage ou de l'environnement. Nous avons établi un plan pour la mise en œuvre de ce projet, et voilà comment nous allons le faire.

Le sénateur McInnis : Vous devriez être sénateur; vous n'avez pas répondu à une partie de ma question. Pardonnez-moi. La journée a été longue. Là où je veux en venir, c'est à ceci : vous acquittez-vous de vos responsabilités, et êtes-vous satisfait de l'état des bateaux dont vous disposez maintenant?

M. Hutchinson : Nous nous acquittons de nos responsabilités. Nous avons des niveaux de service applicables à la recherche et au sauvetage, au service de brise-glace, aux interventions environnementales. Le sous-commissaire Pelletier peut vous décrire ces niveaux de service de façon plus précise. Je pense que nous constatons que nous allons devoir renouveler notre flotte de brise-glaces, en particulier. Comme vous l'avez souligné, nos navires vieillissent. Nous allons mettre un plan à exécution à cette fin.

Le président : Monsieur le sous-commissaire Pelletier, vous vouliez répondre?

M. Pelletier : Bien sûr. Si nous mettons la situation dans son contexte, la commissaire a mentionné que nous disposions d'une flotte de 116 navires. Il y a plus ou moins 40 de ces navires qui sont principalement visés au titre de la Stratégie nationale en matière de construction navale.

If we look specifically at search and rescue, we operate 40 search and rescue stations, lifeboat stations, and we have a fleet of 47 vessels that move around those stations in order to deliver the service. Those vessels are fairly recent. We're building a class of 10 right now to replace some of the older ones as well. When it comes to search and rescue, we do have a fairly recent fleet. Any Coast Guard ships can respond to search and rescue, even large icebreakers. These are the ones that are referred to as older. They are more stretched, and they require more maintenance, more refit time and so on. They are the next class of ships that we want to replace as well first. As far as level of search and rescue, wherever we need to have a search and rescue vessel, we have it there. The vessels respond within 30 minutes of a SAR, and we deliver that service consistently.

When it comes to other programs, like icebreaking, if we have winters not like last winter but like the two previous winters, which were way above normal, it was a stretch to meet the level of service sometimes in those winters, but, again, then the question becomes, do we want to have a Coast Guard fleet that can respond to the extreme situation or the average situation? That's a discussion that we can have.

Senator McInnis: Anything I have ever heard over the years has been nothing but positive with respect to the Canadian Coast Guard and some of the things that you do, but the challenge of our committee is to uncover or determine any difficulties or challenges you may have. That's the reasoning for the questioning. I'm taking it that there are some challenges; everything is not all rosy. Obviously, you need renewal and replacement of vessels and so on. That's the purpose.

Ms. Thomas: If I could add, there are challenges. We are a massive nation. You all know that, and it's a massive coastline. As traffic patterns change, we have search and rescue stations established in certain locations. Moving those to adjusting, changing patterns is enormously difficult. Nobody wants to lose a search and rescue station. So it means added stations, and that costs money and requires investment. We are always looking at ways that we can use the resources we have more effectively but also looking to the future to see what's going to be needed. We use a risk model to determine where we need to add to search and rescue capacity, and that model is going to be operating through the summer. We'll have some idea of where we have increased search and rescue risk because of changing traffic patterns. The Arctic is an obvious example. On the west coast of northern British Columbia, we have had some incidents off of Haida Gwaii in the last year and a half that are starting to make us wonder what we need to have for capacity in northern B.C.

Si nous regardons précisément les services de recherche et sauvetage, nous exploitons 40 stations de recherche et de sauvetage, des postes d'embarquement dans les bateaux de sauvetage, et nous disposons d'une flotte de 47 bateaux qui circulent entre ces stations afin de fournir les services. Ces bateaux sont assez récents. Nous construisons actuellement un groupe de 10 afin de remplacer certains des plus vieux également. Pour ce qui est du SAR, nous disposons d'une flotte assez récente. Tout navire de la Garde côtière peut intervenir dans le cadre d'une opération de recherche et sauvetage, même les grands brise-glaces. Il s'agit de ceux que nous désignons comme étant les vieux. Ils sont plus allongés, et ils requièrent davantage de maintenance, de remises en état, et ainsi de suite. Il s'agit de la prochaine catégorie de navire que nous voulons également commencer par remplacer. Quant au niveau de service de recherche et sauvetage, nous disposons de bateaux de recherche et sauvetage partout où nous en avons besoin. Ils interviennent dans les 30 minutes suivant le signalement d'un incident, et nous fournissons ce service constamment.

Pour ce qui est des autres programmes, comme celui des brise-glaces, si nous avons un hiver qui est non pas comme l'hiver dernier, mais comme les deux précédents, lesquels étaient très supérieurs à la normale... Durant ces hivers, il a parfois été difficile d'atteindre les niveaux de service, mais, encore une fois, la question consiste alors à déterminer si nous voulons avoir une flotte de Garde côtière qui peut intervenir en cas de situation extrême ou dans la situation moyenne. Voilà une question dont nous pouvons discuter.

Le sénateur McInnis : Tout ce que j'ai pu entendre au fil des ans n'a été que positif en ce qui concerne la Garde côtière canadienne et certaines des choses que vous faites, mais le défi que doit relever notre comité consiste à découvrir ou à déterminer toute difficulté ou tout problème que vous pourriez avoir. Voilà le raisonnement sous-jacent. J'en déduis qu'il y a des problèmes. Tout n'est pas parfait. Évidemment, vous avez besoin de renouveler et de remplacer des bateaux, et ainsi de suite. C'est le but.

Mme Thomas : Si je puis ajouter un commentaire : il y a des problèmes. Nous sommes un pays énorme. Vous le savez tous, et le littoral est extrêmement long. À mesure que la configuration du trafic change, nous établissons des stations de recherche et sauvetage à certains endroits. Le déplacement de ces stations pour les adapter à la configuration changeante est extrêmement difficile. Personne ne veut perdre sa station de recherche et sauvetage. Ainsi, cela suppose l'ajout de stations, et cela coûte de l'argent et exige des investissements. Nous étudions toujours des façons pour nous d'utiliser efficacement les ressources dont nous disposons, mais nous regardons aussi vers l'avenir pour voir de quoi nous allons avoir besoin. Nous utilisons un modèle de risque pour déterminer où nous aurons besoin d'ajouter des capacités de recherche et sauvetage, et ce modèle va être exploité tout au long de l'été. Nous aurons une certaine idée des endroits où nous faisons face à un risque accru en matière de recherche et sauvetage en raison de la configuration changeante du trafic. L'Arctique est

The other thing that is becoming apparent is that, yes, we are very good at determining what our level of service can be. We know the state of our vessels. We know the shape they are in. We know the number of ship days we can deliver every year. We are meeting our levels of service, but what is happening, especially with the large vessels, icebreaking in particular, is that client demand is outstripping what we can provide. So there is the desire to have vessels moving in and out of Canadian waters year-round, to have ferries moving year-round. Ferries that used to be seasonal are now year-round, but the Coast Guard fleet has stayed the same or decreased, over the last few years, because of downtime of vessels, aging infrastructure, refit, vessel life extensions, all money that has been very much appreciated for us to be able to extend the life of these vessels but has meant that we have lost about the equivalent of five ship years of time.

We are meeting our level of service. Are we meeting demand? That's a slightly different question because demand is increasing. Vessels are in the Arctic longer. We are in the Arctic the same amount of time we were. So they are waiting for us at the ice edge when we get up there in the spring, and we are shooing them out of the Arctic in the winter because they want to be up there longer and longer. Vessels want to move through the St. Lawrence and keep the seaway open longer every year. That is where the critical nature is in terms of number of vessels we have.

Senator McInnis: I was just going to comment that I was amazed at the number of bases and stations that you have. I have a list of them here. It is staggering. I don't know how you keep control really.

Ms. Thomas: The stations are primarily small lifeboat stations. So we try to position them so that we can provide the greatest and broadest SAR coverage with Coast Guard assets. Then, of course, we rely on the auxiliary. It is a vast coastline.

Mr. Hutchinson: If I might add one thought to what the commissioner has just shared, it might be worth noting that, as to those lifeboat stations, which are, as you've noted, senator, extensive throughout the country, the average life of those vessels is much lower than what we talk about when we talk about our 43 large vessels, and we are replacing a good number of those vessels over the next few years. For example, by 2022, we will have replaced 12 more of those vessels. I just wanted to clarify

un exemple évident. Sur la côte Ouest du Nord de la Colombie-Britannique, certains incidents ont eu lieu au large de Haida Gwaii au cours des 18 derniers mois, et nous commençons à nous demander de quelle capacité nous avons besoin dans le nord de cette province. L'autre chose qui devient évidente, c'est que, oui, nous sommes très bons pour déterminer quel peut être notre niveau de service. Nous connaissons la situation de nos bateaux. Nous savons dans quel état ils sont. Nous savons combien de jours-navires nous pouvons fournir tous les ans. Nous atteignons nos niveaux de service, mais, ce qui arrive, surtout dans le cas des grands bateaux — les brise-glaces, en particulier —, c'est que les besoins des clients dépassent ce que nous pouvons fournir. Ainsi, on souhaite que des bateaux entrent dans les eaux canadiennes et en sortent tout au long de l'année, que des traversiers circulent toute l'année. Les traversiers qui, autrefois, étaient exploités de façon saisonnière le sont maintenant toute l'année, mais la flotte de la Garde côtière est restée la même ou a diminué depuis quelques années en raison du temps d'immobilisation des bateaux, de l'infrastructure vieillissante, des remises en état, de la prolongation de la durée de vie utile des bateaux... Tout l'argent qui a été très apprécié et qui nous a permis de prolonger la durée de vie utile de ces bateaux, mais qui a signifié que nous avons perdu environ l'équivalent de cinq années de jours-navires.

Nous atteignons nos niveaux de service. Répondons-nous aux besoins? Il s'agit là d'une question légèrement différente, car les besoins augmentent. Les bateaux se trouvent plus longtemps dans l'Arctique. Nous sommes dans l'Arctique pendant aussi longtemps qu'avant. Alors, ils nous attendent au bord de la glace, quand nous nous rendons là-bas au printemps, et nous les obligeons à sortir de l'Arctique en hiver parce qu'ils veulent y être de plus en plus longtemps. Les bateaux veulent circuler sur le Saint-Laurent et que la voie maritime reste ouverte de plus en plus longtemps chaque année. C'est là que se trouve la nature critique du point de vue du nombre de bateaux dont nous disposons.

Le sénateur McInnis : J'allais justement mentionner que j'étais surpris du nombre de bases et de stations que vous avez. J'en ai une liste sous les yeux. C'est stupéfiant. Je ne sais pas comment vous faites pour garder la main haute, vraiment.

Mme Thomas : Les stations sont principalement de petits postes d'embarquement dans les bateaux de sauvetage. Par conséquent, nous tentons de les placer de manière à ce que nous puissions fournir des services de R et S sur la plus grande superficie possible grâce aux ressources de la Garde côtière. Ensuite, bien entendu, nous comptons sur la garde auxiliaire. Le littoral est immense.

M. Hutchinson : Si je puis me permettre une réflexion concernant ce que la commissaire vient juste d'expliquer, il vaudrait peut-être la peine de souligner que, en ce qui concerne les postes d'embarquement dans les bateaux de sauvetage — qui sont très nombreux partout au pays, comme vous l'avez mentionné, monsieur le sénateur — la durée de vie utile moyenne de ces bateaux est bien inférieure à celle dont il est question lorsque nous parlons de nos 43 grands bateaux, et nous allons remplacer un

that, when we are talking about search and rescue specifically, the average age of those inshore lifeboats is much lower than our large vessel fleet.

The Chair: Senator Sinclair, is your question for the deputy commissioner?

Senator Sinclair: Yes.

The Chair: Because he only has a few more moments left.

Senator Sinclair: I want to begin by thanking you, commissioner, for your presentation and also to just mention in passing that one year, a few years ago, two of the people you saved were good friends of mine. So I thank you for that.

To pick up on a question that was asked earlier — and maybe you have answered it — are you able to say whether any search and rescue operation has ever been compromised because of fleet inadequacy or ship inadequacy?

Mr. Pelletier: I don't recall any incidents where we had a vessel that broke down during a search and rescue operation. We might have had some mishaps where a toeing line could have gotten caught in the propeller. These are things that will happen during operation. I cannot recall any incidents where we could not go out as a result of a breakdown.

Senator Sinclair: I had a question about other technologies for search and rescue. I assume that wouldn't be for the commissioner.

Ms. Thomas: Any of us.

Senator Sinclair: Then I will ask it later.

The Chair: Thank you very much. Deputy commissioner, you are free to go whenever you wish. Thank you for being on a bit of a hot spot there for a few moments.

Ms. Thomas: He'll try to get back.

The Chair: Yes, thank you very much. We will go to our deputy chair now, Senator Hubley. Thank you for your cooperation, senator, in accommodating the deputy commissioner.

Senator Hubley: Thank you very much, and thank you for being here. As you know, an ongoing concern for the Canadian Coast Guard has been a shortage of human resources. This committee recommended, in reports from 2008 and 2009, that the Coast Guard develop a long-term human resource strategy. The Auditor General's report in the spring of 2013 on the federal search and rescue activities also pointed to the availability of trained personnel.

bon nombre de ces bateaux au cours des prochaines années. Par exemple, d'ici 2022, nous aurons remplacé 12 bateaux de plus. Je voulais simplement clarifier le fait que, lorsque nous parlons de recherche et sauvetage en particulier, l'âge moyen des embarcations de sauvetage est bien inférieur à celui de notre flotte de grands bateaux.

Le président : Sénateur Sinclair, votre question s'adresse-t-elle au sous-commissaire?

Le sénateur Sinclair : Oui.

Le président : Parce qu'il ne lui reste que quelques instants.

Le sénateur Sinclair : Je veux commencer par vous remercier, madame la commissaire, de l'exposé que vous avez présenté. En outre, je veux simplement mentionner au passage qu'il y a un an — il y a quelques années —, deux des personnes que vous avez sauvées étaient de bons amis à moi. Alors, je vous en remercie.

Pour revenir sur une question qui a été posée plus tôt — et peut-être que vous y avez répondu —, pouvez-vous nous dire si une opération de recherche et sauvetage a déjà été compromise parce que la flotte ou le navire était inadéquat?

M. Pelletier : Je ne me souviens d'aucun incident où notre bateau serait tombé en panne durant une opération de recherche et sauvetage. Il est possible que nous ayons eu des pépins dans des situations où une ligne de remorquage aurait été prise dans l'hélice. Ce sont des choses qui arrivent durant les opérations. Je ne me souviens d'aucun incident où nous n'avons pas pu partir en conséquence d'une panne.

Le sénateur Sinclair : J'avais une question au sujet d'autres technologies de recherche et sauvetage. Je présume que cette question ne s'adresserait pas à la commissaire.

Mme Thomas : À n'importe lequel d'entre nous.

Le sénateur Sinclair : Alors, je la poserai plus tard.

Le président : Merci beaucoup. Monsieur le sous-commissaire, vous êtes libre de partir quand vous le souhaitez. Je vous remercie d'avoir un peu été la cible de toutes les questions pendant quelques instants.

Mme Thomas : Il va essayer de revenir.

Le président : Oui, merci beaucoup. Nous allons maintenant passer à notre vice-présidente, la sénatrice Hubley. Je vous remercie de votre collaboration, madame la sénatrice, pour ce qui est d'accueillir le sous-commissaire.

La sénatrice Hubley : Merci beaucoup, et je vous remercie de votre présence. Comme vous le savez, la pénurie de ressources humaines est une préoccupation constante pour la Garde côtière canadienne. Dans des rapports de 2008 et de 2009, le comité avait recommandé que la Garde côtière élabore une stratégie à long terme relativement aux ressources humaines. Le rapport du vérificateur général du printemps 2013 portant sur les activités fédérales de recherche et sauvetage signalait également la disponibilité d'un personnel qualifié.

You have certainly informed us on the demand, that the demand is increasing and that you are increasing your support to the auxiliary volunteers. But how has the Coast Guard been responding to the shortage of human resources, and have you undertaken any specific recruiting initiatives?

Ms. Thomas: I'll start, and I'm sure Mr. Pelletier will want to weigh in.

We are competing with private industry, the navy and the offshore for the same group of people who are interested in this kind of life. There is an educational requirement, a professional certification requirement, and then there is a desire to go to sea. So we are not recruiting from the general population; it is a very specific group of people who are interested in working in an environment like the Coast Guard.

We are first responders. We ask a lot of our people, so we do have to have specific recruitment strategies.

They all begin the Canadian Coast Guard College. It's a jewel of an institution in Cape Breton, in North Sydney. Five years ago, we invested a lot of money in a recruitment program to try to increase interest in the college. We haven't been as aggressive as we would have liked, but we are revitalizing that effort in order to attract high school students and other people who have an interest in joining the Coast Guard and beginning their career with us and continuing their career through the Coast Guard.

We also recruit from private maritime institutions, and we are finding that as other industries are experiencing a bit of a downturn, people are now interested in the Coast Guard, because they have the technical skills that we use.

It is a constant effort, and our strategic HR plan is not developed to the point where I would like it to be. A focus for this fiscal year is to have that five-year look at what we need, who is leading the Coast Guard and where we will have to backfill and start to develop capacity.

Most specifically, as Deputy Commissioner Pelletier and I discuss constantly, is the issue of our large-vessel commanding officers. We have a certain generation that is now, within the next five years, going to turn over almost completely. How do we ensure that we have that cadre of people who are trained, developed, certified and who have the experience to take those very large ships to sea in the Arctic? When you are talking about a commanding officer who has to take the *Louis S. St-Laurent* to the North Pole, potentially, on their own, you have to ensure you have a well-trained individual in command of that vessel.

Vous nous avez certainement éclairés en ce qui concerne les besoins et le fait que les besoins augmentent et que vous offrez un soutien accru aux bénévoles de la garde auxiliaire. Mais, comment la Garde côtière réagit-elle à la pénurie de ressources humaines, et avez-vous entrepris des initiatives de recrutement particulières?

Mme Thomas : Je vais commencer, et je suis certaine que M. Pelletier voudra contribuer à la réponse.

Nous sommes en concurrence avec l'industrie privée, la marine et les forces terrestres pour le même groupe de personnes qui s'intéressent à ce genre de vie. Il y a une exigence en matière d'éducation, une exigence en matière de certification professionnelle, puis il y a le désir d'aller en mer. Alors, nous ne recrutons pas auprès de la population en général; il s'agit d'un groupe très précis de personnes qui s'intéressent au travail dans un environnement comme celui de la Garde côtière.

Nous sommes des intervenants de première ligne. Nous en demandons beaucoup à nos employés, alors il nous faut des stratégies de recrutement particulières.

Ils commencent tous au Collège de la garde côtière canadienne. C'est un bijou d'institution situé à North Sydney, au Cap-Breton. Il y a cinq ans, nous avons investi beaucoup d'argent dans un programme de recrutement dans le but de tenter d'accroître l'intérêt à l'égard du collège. Nous n'avons pas été aussi dynamiques que nous l'aurions voulu, mais nous renouvelons cet effort afin d'attirer des élèves du secondaire et d'autres personnes qui souhaitent se joindre à la Garde côtière pour qu'ils y entreprennent et y poursuivent leur carrière.

Nous recrutons également auprès d'institutions maritimes privées, et nous constatons qu'alors que d'autres industries connaissent un certain ralentissement, les gens s'intéressent maintenant à la Garde côtière, car ils possèdent les compétences techniques qui nous sont utiles.

Il s'agit d'un effort constant, et notre plan stratégique en matière de RH n'est pas élaboré dans la mesure où je voudrais qu'il le soit. Pour l'exercice en cours, nous ciblons la tenue d'un examen quinquennal de ce dont nous avons besoin, de qui dirige la Garde côtière et des endroits où nous allons devoir remplacer des employés et commencer à renforcer les capacités.

Plus particulièrement, comme le sous-commissaire Pelletier et moi-même en discutons constamment, il y a la question de nos commandants de grands navires. Nous avons maintenant une certaine génération d'employés, qui, au cours des cinq prochaines années, vont presque tous prendre leur retraite. Comment pouvons-nous nous assurer que nous disposons d'un cadre d'employés qui sont qualifiés, perfectionnés, accrédités et qui ont l'expérience nécessaire pour prendre la mer à bord de très grands navires, dans l'Arctique? Lorsqu'on parle d'un commandant qui doit piloter — peut-être, seul — le *Louis S. St-Laurent* jusqu'au pôle Nord, il faut s'assurer que la personne qui est aux commandes de ce bateau soit qualifiée.

Furthermore, we have challenges getting those very qualified people, once we get them trained and at sea, coming ashore and adding their experience to our shore-based management. So we're working with commanding officers and our assistant commissioners in the regions, as well as our bargaining agents, on how we are going to do just that and have a rotation of people so that we're constantly renewing our leadership cadre.

Senator Hubley: Is there a competitive pay issue here? When you are hiring, do they fall into different categories with different pay specified for each of those — I guess different jobs that they would be doing?

Ms. Thomas: Absolutely. The Coast Guard is not just one entity. There is a myriad of jobs, classifications and bargaining agents. Our officers are paid, to start, at the same level, and then they're paid advances depending on seniority and the certifications they have. The same is true in other classifications and job groups within the Coast Guard.

We do have a competitive problem if you look at straight hourly wages, but if you look at total compensation, including pension, Coast Guard does better on the whole in terms of job stability and long-term benefits. That's not always appealing to the 25-year-old, who thinks that the \$100 an hour looks better than the \$50 an hour in the immediate. But in terms of career total compensation, the Coast Guard is competitive.

Senator Martin: I am just coming in today on this study, so forgive me if I'm a little off-topic, but building on what Senator Hubley was asking, the cadets program really seems to be a good starting ground for those who would be interested in furthering military training, college, et cetera. Do you have any links with them in terms of recruitment?

Ms. Thomas: I'll get Mr. Pelletier to also expand upon this. We have links with cadet corps in the Navy League across the country, and we offer ride-along programs to come and see experiences for sea cadets and Navy League cadets to experience the Coast Guard. We just finished one over the March break on the West Coast that was highly successful.

When we see that someone has been a sea cadet and are applying to go to the Coast Guard College or come into the Coast Guard, it is certainly a résumé we pay more attention to. You have an individual who wants to be at sea, has a love of the marine life and has some experience. So they are coming in with a different idea and a different level of training than the average

De plus, nous avons de la difficulté à faire en sorte que les personnes très qualifiées — une fois que les nous les avons formées et affectées en mer — reviennent à terre et ajoutent leur expérience à notre gestion terrestre. Alors, nous travaillons avec les commandants et nos commissaires adjoints dans les régions, ainsi qu'avec nos agents négociateurs, sur les façons dont nous allons faire exactement cela et établir une rotation d'employés afin que nous puissions renouveler constamment notre cadre de leadership.

La sénatrice Hubley : Y a-t-il là un problème de salaire concurrentiel? Lorsque vous embauchez, les employés entrent-ils dans diverses catégories, où un salaire différent est prévu pour chacune... En fonction, je suppose, des fonctions différentes qu'ils exercent?

Mme Thomas : Absolument. La Garde côtière n'est pas une entité unique. Il y a une multitude de postes, de classifications et d'agents négociateurs. Au départ, nos agents sont payés au même taux, puis ils touchent des avances, selon leur ancienneté et les certificats qu'ils détiennent. Il en va de même dans d'autres classifications et groupes d'emploi au sein de la Garde côtière.

Nous avons effectivement un problème de compétitivité, si on regarde du point de vue des salaires horaires directs, mais, si on regarde la rémunération totale, y compris la pension, la Garde côtière est avantageuse pour tout ce qui concerne la stabilité d'emploi et les avantages à long terme. Ce n'est pas toujours attrayant pour les jeunes de 25 ans, qui pensent que les 100 \$ l'heure valent mieux que 50 \$ l'heure dans l'immédiat. Toutefois, pour ce qui est de la rémunération totale d'une carrière, la Garde côtière est concurrentielle.

La sénatrice Martin : Je viens tout juste d'arriver, aujourd'hui, dans le cadre de cette étude, alors pardonnez-moi si je suis un peu hors sujet, mais, pour faire fond sur la question que posait la sénatrice Hubley, le programme des cadets semble vraiment être un bon point de départ pour les personnes qui souhaiteraient poursuivre leur formation militaire, collégiale, et cetera. Entretenez-vous des liens quelconques avec ce programme, du point de vue du recrutement?

Mme Thomas : Je vais laisser M. Pelletier donner d'autres détails à ce sujet. Nous entretenons des liens avec les corps de cadets de la Ligue navale de partout au pays, et nous offrons des programmes d'accompagnement leur permettant de venir vivre une expérience... permettant aux cadets de la marine et aux cadets de la ligue navale de faire l'expérience de la Garde côtière. Nous venons tout juste, au cours de la semaine de relâche, de terminer sur la côte Ouest un programme qui a été très fructueux.

Quand nous voyons qu'une personne a été cadet dans la marine et qu'elle présente une demande d'inscription au Collège de la Garde côtière ou qu'elle entre dans la Garde côtière, il s'agit certes d'un curriculum vitae auquel nous prêtons une plus grande attention. Cette personne veut travailler en mer, elle adore la vie maritime et possède une certaine expérience. Ainsi, elle arrive avec

high school student. That is not to say that we don't want to see the average high school student as well, but our relationship with the Navy League and sea cadets is a robust one.

Senator Martin: Knowing it is competitive to find the right or attract the right people, do you have incentives that are comparable? What would attract a young person to go into the Canadian Coast Guard versus the navy?

Ms. Thomas: The young people we attract generally don't want to be in armed conflict. They want a different type of service. They want to be involved in environmental response, search and rescue, and they want to go to the Arctic and serve on icebreakers.

We have a lot of reservists who are in the Coast Guard, and we have links between the Armed Forces and ourselves. It tends to be personal preference about the type of service you want to give to the country as opposed to different individuals.

Senator Martin: Lastly, I think that's a really important point, but in terms of your work with the schools — because I'm a former educator, and I have to admit that I hear a lot of students talking about wanting to go into the navy or the Canadian military, but I can't recall a student talking about pursuing a career in the Coast Guard. So I'm wondering about your presentation in the curriculum or in the schools.

Ms. Thomas: We don't have the presence we would like in high schools, and we certainly don't have the recruiting machine that the Canadian Armed Forces has, because the CAF is all three branches, not just the navy. They are a massive machine, and we are a small institution.

A lot of the interest in the Coast Guard College has been word of mouth and in some local schools where previous students have had success. We are using aggressive Twitter and social media campaigns to interest young people in our college.

It's a four-year education. It is a guaranteed job at the end. You end up with a university degree from the University of Cape Breton, a diploma from the Coast Guard College as well as your Transport Canada certifications. Therefore, you can walk into a career.

We don't have the machine to recruit that DND does, but we are finding that there is growing interest in the Coast Guard College, and we are using social media more and more to be able to attract people.

Senator Martin: Even in today's session, I have learned a lot about what you offer. I think continuing to do that will help in the human resources issue.

une idée différente et un degré de formation différent de l'élève du secondaire moyen. Je ne veux pas dire que nous ne voulons pas voir d'élèves du secondaire moyens également, mais notre relation avec la ligue navale et les cadets de la marine est solide.

La sénatrice Martin : Sachant qu'il faut être concurrentiel pour trouver ou attirer les bonnes personnes, prenez-vous des mesures incitatives qui sont comparables? Qu'est-ce qui ferait en sorte qu'une jeune personne soit attirée par la Garde côtière canadienne plutôt que la marine?

Mme Thomas : En général, les jeunes que nous attirons ne veulent pas prendre part à des conflits armés. Ils veulent un type de service différent. Ils veulent participer à des interventions environnementales, à des opérations de recherche et sauvetage, et ils veulent aller dans l'Arctique et servir à bord de brise-glaces.

Beaucoup de réservistes sont dans la Garde côtière, et nous entretenons des liens avec les forces armées. Il s'agit habituellement de préférences personnelles au sujet du type de services qu'on veut offrir au pays plutôt que de personnes différentes.

La sénatrice Martin : Enfin, je pense qu'il s'agit d'un élément très important, mais, pour ce qui est du travail que vous faites auprès des écoles... parce que je suis une ancienne enseignante, et je dois admettre que j'entends beaucoup d'élèves dire qu'ils veulent aller dans la marine ou dans l'armée canadienne, mais je ne me rappelle pas avoir entendu un élève parler de faire carrière dans la Garde côtière. Ainsi, je me pose des questions au sujet de votre présentation dans le cursus ou dans les écoles.

Mme Thomas : Nous ne sommes pas aussi présents que nous le voudrions dans les écoles secondaires, et nous ne possédons certainement pas la même machine à recrutement que les Forces armées canadiennes, car les FAC comportent les trois filiales, pas seulement la marine. Leur machine est impressionnante, et nous sommes une petite institution.

Une grande part de l'intérêt pour le Collège de la Garde côtière est due au bouche-à-oreille et à certaines écoles locales, dont d'anciens élèves ont connu du succès. Nous avons recours à des campagnes dynamiques sur Twitter et dans les médias sociaux afin d'intéresser les jeunes à notre collège.

Il s'agit d'un programme d'études de quatre ans. Vous avez un emploi garanti à la fin. Vous vous retrouvez avec un diplôme de l'Université du Cap-Breton, un diplôme du Collège de la Garde côtière ainsi que vos certificats de Transports Canada. Par conséquent, vous avez tout ce qu'il faut pour faire carrière.

Nous ne disposons pas de la même machine à recrutement que le MDN, mais nous constatons qu'il y a un intérêt croissant pour le Collège de la Garde côtière, et nous utilisons de plus en plus les médias sociaux afin de pouvoir attirer les gens.

La sénatrice Martin : Même dans le cadre de la séance d'aujourd'hui, j'ai beaucoup appris au sujet de ce que vous offrez. Je pense que la poursuite de ces initiatives vous aidera à régler le problème lié aux ressources humaines.

Ms. Thomas: It will. Deputy Commissioner Pelletier went to the Coast Guard College, and he's always happy to speak about what a valuable experience that was.

Senator Martin: And I'm sure the study will help, as well.

Senator Eaton: Commissioner, there are three Joint Rescue Coordination Centres in Canada: Halifax, Trenton and Victoria. Would you like to have a fourth and a fifth? Would you prefer to have one in Churchill, perhaps, or in the North somewhere like northern Labrador?

Would that make the operations easier? Do you look to that in the future?

Ms. Thomas: There are three Joint Rescue Coordination Centres, and there is a small marine subcentre in Quebec City that manages a portion of the seaway where a majority of the vessels go through. Our pilots all speak French, where the majority of the people who need to speak to a rescue centre need to be served in both languages.

We find that the system with the three rescue centres is very effective. The Canadian rescue system with the three joint rescue centres is a world model because we have the marine coordinators and the air coordinators in the same centre. They coordinate searches in vast areas of the country, but they know the areas, local stations and the assets very well; so they know the MCTS people, who often will do the communication about a search and rescue with us.

It functions really well, having air and marine side by side, because the country is so large that you're not going to deploy an asset into Hudson Bay or the North Atlantic without aerial top cover looking for whatever is there.

Senator Eaton: Obviously, if you are in Trenton and you have to do a search and rescue at the top of Churchill, you have assets there.

Ms. Thomas: We have auxiliary assets and vessels of opportunity. We may have a Coast Guard asset, and certainly the air force has assets. Deputy Commissioner Pelletier, when he was the Assistant Commissioner for Central and Arctic Region, was responsible for that specific area and can talk to you about how well that functions.

Mr. Pelletier: It's very important you mentioned the joint aspect, the air and marine coordinators and sitting down together and supporting each other, as mentioned is a model that is recognized worldwide. It is very efficient.

Mme Thomas : C'est vrai. Le sous-commissaire Pelletier a fréquenté le Collège de la Garde côtière, et il est toujours ravi de raconter l'expérience précieuse qu'a été son séjour.

La sénatrice Martin : Et je suis certaine que les études sont utiles également.

La sénatrice Eaton : Madame la commissaire, il y a trois centres conjoints de coordination de sauvetage au Canada : Halifax, Trenton et Victoria. Voudriez-vous qu'il y en ait un quatrième, et un cinquième? Préférez-vous en avoir un à Churchill, peut-être, ou bien dans le Nord, quelque part comme dans le Nord du Labrador?

Est-ce que cela rendrait les opérations plus faciles? Envisagez-vous cela dans l'avenir?

Mme Thomas : Il y a trois centres conjoints de coordination de sauvetage, et on trouve dans la ville de Québec un petit sous-centre maritime qui gère une portion de la voie maritime que traversent la majorité des bateaux. Nos pilotes parlent tous français, là où la majorité des personnes qui ont besoin de parler à un intervenant de centre de sauvetage ont besoin d'être servies dans les deux langues.

Nous estimons que le système des trois centres de sauvetage est très efficace. Le système de sauvetage canadien comportant les trois centres de sauvetage conjoints est un modèle mondial parce que nous réunissons les coordonnateurs maritimes et les coordonnateurs aériens dans un même centre. Ils coordonnent les recherches dans de vastes régions du pays, mais ils connaissent très bien les régions, les stations locales et les ressources, alors ils connaissent les gens du SCTM, qui établissent souvent la communication avec nous au sujet d'une opération de recherche et sauvetage.

Cela fonctionne vraiment bien, que les intervenants aériens et maritimes travaillent côte à côte, car le pays est tellement vaste qu'on ne va pas déployer une ressource dans la baie d'Hudson ou dans l'Atlantique Nord sans protection aérienne en cas de besoin.

La sénatrice Eaton : Évidemment, si vous êtes à Trenton et que vous devez mener une opération de recherche et sauvetage dans le bassin supérieur de la rivière Churchill, vous avez des ressources là-bas.

Mme Thomas : Nous disposons de ressources auxiliaires et de navires de passage. Nous pourrions avoir une ressource de la Garde côtière, et il est certain que la force aérienne a des ressources. Lorsqu'il était le commissaire adjoint pour la région du Centre et de l'Arctique, le sous-commissaire Pelletier était responsable de cette région particulière, et il peut vous dire à quel point cela fonctionne bien.

M. Pelletier : Il est très important que vous ayez mentionné l'aspect conjoint : les coordonnateurs aériens et maritimes qui travaillent ensemble et qui s'appuient mutuellement, comme on l'a mentionné; c'est un modèle qui est reconnu dans le monde entier. Il est très efficace.

At the end of the day, at the JRCC, they are coordinating the effort. The on-water or air response is done through a number of assets that are spread out across the country. Where they are coordinated from becomes —

Senator Eaton: Moot. It's not important.

Mr. Pelletier: Exactly. The technology is there. They have eyes and can see and hear what is happening. It is on-water and in-air assets that matter.

Senator Eaton: Thank you. That explains it very well.

When we talk about the Arctic, it is still such a romantic concept for all of us. It is so pristine and beautiful. When you talk about the Crystal Cruises line going through with 1,000 people and 600 crew, all I can think about is the garbage and the environmental impact. If we get more and more cruise lines going through there, what do we do to prevent environmental damage to the still-pristine area?

Ms. Thomas: It is absolutely true that the Arctic is pristine, and it has a very sensitive and fragile ecosystem, quite different from anywhere else in the country.

Senator Eaton: In the world.

Ms. Thomas: Absolutely. The expectations of vessels transiting the Arctic, and the demands put on them by Transport Canada in terms of the regulatory standards they need to meet, are very high. Garbage, grey water, black water, all of those things are self-contained within the vessel. They need to be. That is not as big a concern as a potential accident.

In the case of the *Crystal Serenity*, they are being escorted by an icebreaker in order to ensure they don't get into difficulty. Their track has been preapproved, so we know where they are going and that it is a safe track for them. Every aspect of this voyage will be monitored closely.

The polluter-pay system or polluter responsibility system that environmental response operates under in Canada means they have to be able to respond should they have an environmental accident. Coast Guard would go monitor and respond if we need to, but that vessel has to be able to manage its own pollution should there be an incident.

The majority of our effort is on ensuring that there is not an incident that would require an environmental response, but they are equipped to manage any pollution they could cause.

Senator Eaton: Any ship that follows will have the same regulations?

Au bout du compte, les intervenants du centre conjoint de coordination de sauvetage coordonnent l'effort. L'intervention maritime ou aérienne est effectuée au moyen d'un certain nombre de ressources qui sont situées un peu partout dans le pays. Le lieu d'où ils sont coordonnés devient...

La sénatrice Eaton : Sans objet. Il n'est pas important.

M. Pelletier : Exactement. La technologie est là. Les intervenants ont des yeux et peuvent voir et entendre ce qui se passe. Ce sont les ressources maritimes et aériennes qui comptent.

La sénatrice Eaton : Merci. Cela explique très bien la situation.

Lorsque nous parlons de l'Arctique, il s'agit encore tellement d'un concept romantique pour nous tous. C'est tellement pur et beau. Quand vous dites qu'un bateau de croisière de Crystal Cruises va le traverser avec 1 000 personnes et 600 membres d'équipage à son bord, tout ce qui me vient à l'esprit, ce sont les déchets et les répercussions environnementales. S'il y a de plus en plus de bateaux de croisière qui traversent cet océan, que pouvons-nous faire pour prévenir les dommages environnementaux qui seront causés à cette région qui est encore pure?

Mme Thomas : Il est tout à fait vrai que l'Arctique est pur et qu'il s'agit d'un écosystème très sensible et fragile, qui est très différent de tout autre endroit au pays.

La sénatrice Eaton : Au monde.

Mme Thomas : Absolument. Les attentes à l'égard des bateaux qui transitent par l'Arctique et les exigences qui leur sont imposées par Transports Canada du point de vue des normes réglementaires auxquelles ils doivent répondre sont très élevées. Les déchets, les eaux ménagères, les eaux-vannes, toutes ces choses sont maintenues à l'intérieur du bateau. Il faut qu'elles le soient. Elles ne suscitent pas de grandes préoccupations relativement aux possibilités d'accident.

Dans le cas du *Crystal Serenity*, ce bateau sera escorté par un brise-glace afin qu'il soit assuré de ne rencontrer aucune difficulté. Son itinéraire a été préapprouvé, alors nous savons où il va et qu'il s'agit d'un itinéraire sécuritaire pour lui. Tous les aspects de ce voyage feront l'objet d'une surveillance étroite.

Le système du pollueur payeur ou de la responsabilité du pollueur au titre duquel les interventions environnementales sont menées au Canada suppose que les navires doivent être en mesure d'intervenir en cas d'accident environnemental. La Garde côtière irait surveiller et interviendrait, au besoin, mais le bateau en question doit être en mesure de gérer sa propre pollution en cas d'incident.

La majeure partie de nos efforts vise à nous assurer qu'il ne survient aucun incident qui nécessiterait une intervention environnementale, mais les bateaux sont équipés pour gérer toute pollution qu'ils pourraient causer.

La sénatrice Eaton : Tout navire qui suivra sera assujéti à la même réglementation?

Ms. Thomas: They will have the same regulations, but whether they put the same care into their planning, we can't say. This company has been planning this cruise for many years, working with the U.S. Coast Guard, us and Transport Canada. We would hope that the same care and attention would be given by other companies should they choose to transit. We can't say they have to have their own icebreaker escort, as an example.

Senator Eaton: So nobody controls the waters up there?

Ms. Thomas: Well, it depends on how you use the word "control." We manage where people go and give them ice routes they have to follow. We tell them when they can enter and not enter, and we tell them if they can't go any further. One of the conditions of the *Crystal Serenity* cruise is that if we determine the ice is too heavy and it is not safe to proceed, they would not proceed through a certain area. They would have to wait or potentially turn around.

The Chair: Is that their own icebreaker?

Ms. Thomas: Yes. They have contracted an icebreaker.

Mr. Pelletier: That ship acts as a shepherd ship. All emergency equipment is on board, too, so if they have a failure or a problem then they have helicopter capacity and emergency equipment on that ship as well. At the end of the day, if they require an escort, obviously it will be there. But depending on the ice regime up North, and depending on the ice condition, that may require a Coast Guard escort, or it might just require denial to entry into certain zones in the Arctic.

Senator Stewart Olsen: You mention environmental response. Is that a new service that you are being asked to do, or where did that come from?

Ms. Thomas: We've always had an environmental response program. I would say that the demands on it are increasing, and it is because of the regime that exists in Canada that the polluter is responsible to pay. It is a program that is under strain financially. It is not funded to respond.

If we respond to a vessel and the owner is unable to pay, we have to go to something called the Ship-source Oil Pollution Fund to recoup our costs. We rarely recoup 100 per cent. We do it because it is what we do; it is our mandate. But in every response there is a large probability we won't recover the full cost of cleaning up after a vessel.

Mme Thomas : Il sera assujéti à la même réglementation, mais nous ne pouvons pas dire s'il mettra le même soin dans sa planification. Cette entreprise planifie cette croisière depuis de nombreuses années, en collaboration avec la Garde côtière américaine, avec nous et avec Transports Canada. Nous espérons que les autres entreprises feront preuve du même soin et de la même attention si elles choisissent de transiter par l'Arctique. Nous ne saurions dire si elles seront escortées par leur propre brise-glace, par exemple.

La sénatrice Eaton : Alors, personne ne contrôle les eaux, là-bas?

Mme Thomas : Eh bien, cela dépend de la façon dont vous utilisez le terme « contrôler ». Nous gérons les endroits où vont les gens, et nous leur donnons des itinéraires dans les glaces, qu'ils doivent suivre. Nous leur disons quand ils peuvent entrer et quand ils ne le peuvent pas, et nous leur disons s'ils ne peuvent pas aller plus loin. L'une des conditions imposées au bateau de croisière *Crystal Serenity*, c'est que, si nous déterminons que la glace est trop lourde et qu'il est dangereux de poursuivre, il ne passera pas par un certain secteur. Il devra attendre, ou peut-être faire demi-tour.

Le président : S'agit-il de son propre brise-glace?

Mme Thomas : Oui. L'entreprise a retenu les services d'un brise-glace.

M. Pelletier : Ce navire agit en tant que navire-berger. En outre, tout l'équipement d'urgence est à bord, alors, en cas de panne ou de problème, les responsables disposent d'un hélicoptère et d'un équipement d'urgence à bord du navire également. Au bout du compte, s'ils ont besoin d'une escorte, elle sera sur place, évidemment. Toutefois, selon le régime de glaces dans le Nord, et selon l'état des glaces, une escorte de la Garde côtière pourrait être requise, ou nous pourrions tout simplement avoir à leur refuser l'accès à certaines zones de l'Arctique.

La sénatrice Stewart Olsen : Vous avez mentionné l'intervention environnementale. S'agit-il d'un nouveau service qu'on vous demande d'offrir, ou bien d'où est-ce que cela vient?

Mme Thomas : Nous avons toujours eu un programme d'intervention environnementale. Je dirais que les demandes à cet égard augmentent et que c'est en raison du régime en vigueur au Canada selon lequel le pollueur est responsable de payer. Il s'agit d'un programme qui subit des contraintes financièrement. Il n'est pas financé pour procéder à des interventions.

Si nous intervenons auprès d'un bateau et que le propriétaire est incapable de payer, nous devons avoir recours à une chose qui s'appelle la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires pour recouvrer nos coûts. Nous recouvrons rarement la totalité. Nous le faisons parce que c'est ce que nous faisons; il s'agit de

Derelict vessels are a big issue in this country. Owners are either unknown or just refuse to pay because it is very easy to walk away from a vessel, unfortunately. In those cases, it becomes difficult for us to recoup our costs because the Ship-source Oil Pollution Fund will pay us to clean a vessel of hydrocarbons, but there are many other pollutants that need to be removed. When we are there, we try to clean it up completely. It becomes a money-losing proposition for us to do the right thing.

Senator Stewart Olsen: I see that you are spread across many different areas, and I worry about that.

You have what looks like a lot of money, \$45.9 million and then another \$23 million. I wonder about the clean technology and the greener Coast Guard. Now, did you get the extra funds because you will promise to be a lot greener? What I'm worried about is this: Are you trying to manage refitting and redoing your vessels and having to use unproven technology or greener than everyone else? Are you playing with words in order to keep your complement up to snuff?

Ms. Thomas: The money we received in Budget 2016, the \$45.5 million specifically for infrastructure funding, isn't going to vessels; it's going to our shore-based infrastructure — so towers that host receivers and transmitters for the communications infrastructure, light stations, aids to navigation — and what we're trying to do is replace old, inefficient polluting diesel generators with newer, better technology, and in some places green technology using solar technology to power those aids to navigation. It is cost-effective.

Senator Stewart Olsen: It's cost-effective technology, but is it proven?

Ms. Thomas: It is proven technology. We have used it in locations already, and this is just a continuation of the program.

Senator Stewart Olsen: But that amount of money for your shore installations doesn't impact on your shipbuilding and refurbishing?

Ms. Thomas: Right.

Senator McInnis: One of your mandates is to ensure Canada's sovereignty and security by establishing a strong federal presence in our waters.

notre mandat. Toutefois, dans le cadre de toutes les interventions, il y a une grande probabilité que nous ne recouvrions pas la totalité des coûts liés au nettoyage des dégâts causés par un navire.

Les navires abandonnés sont très problématiques au pays. Les propriétaires sont inconnus ou refusent simplement de payer parce qu'il est très facile d'abandonner un bateau, malheureusement. Dans ces cas-là, il devient difficile pour nous de recouvrer nos coûts, parce que la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires nous paie pour le nettoyage des hydrocarbures d'un bateau, mais il y a de nombreux autres polluants qui doivent être retirés. Quand nous sommes là, nous tentons d'effectuer un nettoyage complet. Faire ce qui s'impose devient une entreprise qui nous fait perdre de l'argent.

La sénatrice Stewart Olsen : Je constate que vous êtes répartis sur diverses régions, et cela m'inquiète.

Vous disposez de ce qui semble être beaucoup d'argent, 45,9 millions de dollars, puis une autre somme de 23 millions de dollars. Je me pose des questions au sujet de la technologie propre et de la Garde côtière écologique. Avez-vous obtenu les fonds supplémentaires parce que vous promettez d'être beaucoup plus écologiques? Voici ce qui m'inquiète : êtes-vous en train d'essayer de gérer la remise en état et la reconstruction de vos bateaux en devant avoir recours à des technologies qui ne sont pas éprouvées ou qui sont plus écologiques que celles qui sont utilisées par tout le monde? Jouez-vous avec les mots afin de maintenir un effectif à la hauteur?

Mme Thomas : L'argent que nous avons reçu dans le budget de 2016 — les 45,5 millions de dollars prévus précisément pour le financement des infrastructures — n'est pas destiné aux bateaux; il s'agit d'établir nos infrastructures terrestres — donc, les tours qui hébergent les récepteurs et les transmetteurs pour les infrastructures de communication, les stations de phare, les aides à la navigation —, et, ce que nous essayons de faire, c'est remplacer les vieilles génératrices au diesel qui sont inefficaces et polluantes par des technologies nouvelles et meilleures et, à certains endroits, par des technologies écologiques utilisant l'énergie solaire pour alimenter ces aides à la navigation. C'est rentable.

La sénatrice Stewart Olsen : Ce sont des technologies rentables; mais sont-elles éprouvées?

Mme Thomas : Ce sont des technologies éprouvées. Nous les avons déjà utilisées à certains endroits, et il ne s'agit que d'une continuité du programme.

La sénatrice Stewart Olsen : Mais cette somme d'argent destinée à vos installations terrestres n'a pas d'incidence sur la construction et la remise en état de vos navires?

Mme Thomas : Exact.

Le sénateur McInnis : L'un de vos mandats consiste à assurer la souveraineté et la sécurité du Canada en établissant une forte présence fédérale sur nos eaux.

I am wondering about the North. How do you establish a strong presence up there? Do you put buoys out? A scientific exploration, I suppose, and mapping? Is that the type of thing that you do in terms of showing our presence?

Do we actually know — I presume we do — where the boundaries are? Because there's another small country called Russia that thinks that they have some property up there.

Could you explain that to us?

Ms. Thomas: Some of those questions would be better answered by Global Affairs Canada and the people who are doing the United Nations Convention of the Law of the Sea submission on behalf of Canada, in terms of the mapping of the Arctic.

How do we show sovereignty and how do we define it? Through a number of programs: First, we have six ice breakers in the Arctic every summer showing presence. Red and white is seen and is known. We add to sovereignty and security by resupply. We ensure food security and the resupply of communities by private sector companies, but we break the ice to make sure they can get in. As our own minister says, when an icebreaker slows up in Iqaluit, it's summer because it means new supplies are coming in and the building and construction season can start.

We have been to the North Pole the last two summers as part of the mapping exercise. The Canadian Coast Guard ships *Louis S. St-Laurent* and *Terry Fox* have been to the Arctic and the North Pole. That is quite an extraordinary feat. It says that we are an Arctic nation and have the capacity to be in all areas of the Canadian Arctic. We are mapping constantly. Wherever our vessels go they have single-beam scanners, and some have multi-beam scanners, so we are constantly taking tracks of the ocean bottom as well as doing specific hydrographic surveys.

The finding of the *Erebus*, which was found by the *Sir Wilfrid Laurier*, a Canadian Coast Guard ship with a Canadian hydrographic survey launch, is further evidence of our role in defining Canadian sovereignty.

Senator McInnis: On an entirely different point, if I may, as you probably are aware, Atlantic Canada has 40,000 kilometres of coastline.

I counted 46 search and rescue vessels in the list there, of which 12 were in Atlantic Canada. Am I accurate, and is that sufficient?

Je me pose des questions au sujet du Nord. Comment établissez-vous une forte présence là-bas? Installez-vous des bouées? Une exploration scientifique, je suppose, et de la cartographie? S'agit-il là du type de choses que vous faites pour ce qui est de montrer notre présence?

Savons-nous vraiment — je suppose que nous le savons — où sont les frontières? Parce qu'il y a un autre petit pays qui s'appelle la Russie et qui pense détenir une certaine propriété là-bas.

Pouvez-vous nous expliquer cela?

Mme Thomas : Affaires mondiales Canada et les personnes qui effectuent la présentation de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer au nom du Canada seraient mieux placées pour répondre à certaines de ces questions concernant la cartographie de l'Arctique.

Comment pouvons-nous afficher notre souveraineté, et comment la définissons-nous? Par un certain nombre de programmes : tout d'abord, nous sommes dotés de six brise-glaces qui affichent notre présence dans l'Arctique tous les étés. Le rouge et le blanc se font voir et sont connus. Nous ajoutons à la souveraineté et à la sécurité par le réapprovisionnement. Nous assurons la salubrité des aliments et le réapprovisionnement des collectivités par des entreprises du secteur privé, mais nous brisons la glace pour nous assurer qu'elles peuvent y accéder. Comme le dit notre propre ministre, lorsqu'un brise-glace arrive à Iqaluit, c'est l'été, car cela veut dire que de nouvelles provisions arrivent et que la saison de la construction peut commencer.

Nous sommes allés au pôle Nord les deux derniers étés dans le cadre de l'exercice de cartographie. Les navires *Louis S. St-Laurent* et *Terry Fox* de la Garde côtière canadienne se sont rendus dans l'Arctique et jusqu'au pôle Nord. Il s'agit d'un exploit assez extraordinaire. Il montre que nous sommes une nation arctique et que nous avons la capacité d'être présents dans toutes les zones de l'Arctique canadien. Nous le cartographions constamment. Où qu'aillent nos bateaux, ils sont munis de dispositifs de balayage à un faisceau, et certains, de dispositifs de balayage à faisceaux multiples, alors, nous dressons constamment la cartographie du plancher océanique ainsi que des levés hydrographiques particuliers.

La découverte de l'*Erebus* par le *Sir Wilfrid Laurier*, un navire de la Garde côtière canadienne doté d'une chaloupe hydrographique canadienne, témoigne encore du rôle que nous jouons dans la définition de la souveraineté canadienne.

Le sénateur McInnis : Sur un sujet complètement différent — si je puis me permettre —, comme vous le savez probablement, le littoral du Canada atlantique s'étend sur 40 000 kilomètres.

Dans la liste que j'ai sous les yeux, j'ai compté 46 bateaux de recherche et sauvetage, dont 12 qui se trouvent dans le Canada atlantique. Est-ce que je me trompe, et est-ce suffisant?

Mr. Pelletier: In Atlantic Canada, there are 47 search and rescue vessels, but 40 lifeboat stations. There are 12 in Atlantic Canada, some in the Gulf and some in the lower north shore.

We established those lifeboat stations based on a risk assessment. They looked at the traffic patterns, the level of historical data on accidents, and so on, and that's how locations were chosen. Each lifeboat has a certain range, and there is a bit of overlap all over the Nova Scotia coast, the Bay of Fundy and the Gulf. Those lifeboats are located in places to make sure we have overlap coverage.

Senator McInnis: So, we are good in Atlantic Canada?

Mr. Pelletier: Yes.

Ms. Thomas: We think we have good coverage for near-shore, 50 kilometres out, and our other vessels are, of course, further offshore for incidents that occur further out. There can be always be more, but we think we have mitigated risk with where we have located our stations at this current time.

Senator Enverga: Thank you for your presentation.

We were in Igloolik and people there and in Iqaluit were excited to see the Coast Guard coming. We were talking earlier about recruitment. If there is anyone I can think of that would be best suited for the climate in the Arctic, it would be the Inuit. Have you had any success in recruiting them?

Ms. Thomas: We are very pleased that we just this year started a partnership with the college in Iqaluit to help us recruit students from their training program into the Coast Guard, and to partner with them to help develop their nautical marine training program. Through an exchange of instructors and students, they can come down and use our simulators and work with our instructors, and we can go up and work with them.

The goal of our Marine Communications Traffic and Services Centre is to recruit locally, as that becomes a year-round station. Previously it has run for six months of the year; southerners would go up, staff the station and then leave. There will be a time — I'm not predicting when — over the next 5 to 10 years when that will be open year-round and we will want to ensure we have hired people locally to work in that station.

Senator Enverga: That's great. You have a large area of sea to cover. You said that the ships and hardware are adequate for your use at this time. However, I have been reading that three years ago the Auditor General noted that the information

M. Pelletier : Dans le Canada atlantique, il y a 47 bateaux de recherche et sauvetage, mais 40 postes de bateaux de sauvetage. Il y en a 12 dans le Canada atlantique, certains dans le golfe, et d'autres dans le bas de la rive nord.

Nous avons établi ces postes de bateaux de sauvetage en fonction d'une évaluation des risques. On a étudié la configuration du trafic, le taux de données historiques sur les accidents, et ainsi de suite, et voilà comment les endroits ont été choisis. Chaque embarcation de sauvetage a un certain rayon d'action, et il y a un peu de chevauchement tout le long de la côte de la Nouvelle-Écosse, de la baie de Fundy et du golfe. Ces embarcations de sauvetage sont situées à des endroits qui nous permettent d'assurer la protection de zones qui se chevauchent.

Le sénateur McInnis : Alors, tout va bien, dans le Canada atlantique?

M. Pelletier : Oui.

Mme Thomas : Nous pensons assurer une protection assez complète près des côtes, jusqu'à 50 kilomètres au large, et nos autres bateaux sont, bien entendu, plus loin au large, au cas où des incidents s'y produiraient. Il pourrait toujours y en avoir plus, mais nous pensons avoir atténué les risques grâce à l'emplacement actuel de nos stations.

Le sénateur Enverga : Merci de votre exposé.

Nous sommes allés à Igloolik, et les gens de cette ville et d'Iqaluit étaient contents de voir arriver la Garde côtière. Nous avons discuté du recrutement, plus tôt. Si je puis songer à qui que ce soit qui serait parfaitement adapté au climat dans l'Arctique, ce serait les Inuits. Avez-vous déjà réussi à en recruter?

Mme Thomas : Nous sommes très heureux du partenariat que nous venons tout juste de nouer, cette année, avec le collège d'Iqaluit : il pourra nous aider à recruter des étudiants pour qu'ils passent de leur programme de formation à la Garde côtière, et nous travaillerons en partenariat avec ce collège pour l'aider à perfectionner son programme de formation en navigation maritime. Dans le cadre d'un échange d'instructeurs et d'étudiants, les participants peuvent venir utiliser nos simulateurs et travailler avec nos instructeurs, et nous pouvons aller travailler avec eux au collège.

Le but de notre centre des Services de communication et de trafic maritimes est de recruter des candidats à l'échelon local, à mesure que l'endroit devient une station permanente. Auparavant, il était exploité six mois par année; des gens du Sud s'y rendaient, travaillent à la station, puis s'en retournaient. Il viendra un temps où — je ne prédis pas quand —, au cours des 5 à 10 prochaines années, ce centre sera ouvert toute l'année, et nous voulons nous assurer que nous aurons embauché des gens de la localité pour travailler dans cette station.

Le sénateur Enverga : C'est excellent. Vous avez une grande superficie de mer à couvrir. Vous avez dit que les navires et le matériel étaient adéquats pour votre utilisation actuelle. Toutefois, j'ai lu qu'il y a trois ans, le vérificateur général avait

management system for search and rescue cases does not adequately support the operational requirements. Has this been rectified? Is this part of the \$45.9 million that you have received?

Ms. Thomas: It's not part of the money we received. That system is maintained by the Department of National Defence. We co-manage a SAR operational governance committee with DND: Deputy Commissioner Pelletier, with a rear admiral from the navy who works at Joint Operations Command, co-chair a committee that looks at all the requirements for search and rescue and how we, DND and the Canadian Forces work together in SAR. Looking at that system is on the to-do list.

Mr. Pelletier: It is being updated as we speak. I don't think it has been deployed.

Ms. Thomas: It has not been deployed yet, but through this joint operations committee we are able to check off the list of things that need to be done for the two organizations — the Coast Guard and the Armed Forces — to work more effectively in search-and-rescue.

Senator Enverga: The report states that it is near the breaking point, so I'm glad that someone is working on it as we speak. Is that what you are saying?

Mr. Pelletier: Yes. That committee allows us to focus on it and set priorities. This is one system that has been used. We have other systems that do drift patterns when we receive a report, and it takes into consideration the environmental conditions, the current and everything else. We can estimate the drift and go directly to the location, as opposed to starting from scratch.

There are a number of systems like this that we use. We prioritize the upgrade of those systems.

Senator Enverga: My major concern is, of course, the safety of the people who are doing the rescuing and the ones who are being rescued.

Mr. Pelletier: We talked briefly about Marine Communications and Traffic Services. They are the ears on the water, so they are the ones who quite often will get the first call when there is an incident, and they will take the information and pass it on to the Joint Rescue Coordination Centre. We did invest a lot of money on those Marine Communications and Traffic Services Centres in the last number of years.

Senator Enverga: I know you have stations all over the place. I know the range is about 50 kilometres. Let's say a call comes in from 50 kilometres away. How quickly can you get there?

souligné que le système de gestion de l'information pour les cas de recherche et de sauvetage ne répondait pas adéquatement aux exigences opérationnelles. Ce problème a-t-il été corrigé? Cette correction est-elle visée par les 45,9 millions de dollars que vous avez reçus?

Mme Thomas : Cela n'est pas visé par l'argent que nous avons reçu. Ce système est maintenu par le ministère de la Défense nationale. Nous cogérons avec ce ministère un comité de gouvernance opérationnelle de la R et S : en collaboration avec un contre-amiral de la marine qui travaille au Commandement des opérations interarmées, le sous-commissaire Pelletier copréside un comité qui se penche sur toutes les exigences en matière de recherche et de sauvetage et sur la façon dont nous collaborons avec le MDN et les Forces canadiennes dans le cadre des opérations de R et S. L'examen de ce système figure sur la liste des choses à faire.

M. Pelletier : Il est en cours de mise à jour. Je ne pense pas qu'il ait été déployé.

Mme Thomas : Il n'a pas encore été déployé, mais, grâce à ce comité des opérations conjoint, nous pouvons rayer de la liste des choses qui doivent être faites pour les deux organisations — la Garde côtière et les forces armées — afin qu'elles puissent travailler plus efficacement dans le cadre des opérations de recherche et sauvetage.

Le sénateur Enverga : Le rapport indique que ce système approche du point de rupture, alors je suis heureux que quelqu'un travaille actuellement là-dessus. Est-ce bien ce que vous dites?

M. Pelletier : Oui. Ce comité nous permet de nous concentrer là-dessus et d'établir les priorités. Il s'agit d'un système qui a été utilisé. Nous en avons d'autres qui établissent des prévisions de la dérive lorsque nous recevons un rapport, et le système tient compte des conditions environnementales, du courant et de tout le reste. Nous pouvons faire une estimation de la dérive et nous rendre directement sur place, au lieu de partir à zéro.

Il existe un certain nombre de systèmes de ce genre que nous utilisons. Nous accordons la priorité à la mise à niveau de ces systèmes.

Le sénateur Enverga : Ma grande préoccupation, bien entendu, tient à la sécurité des gens qui effectuent le sauvetage et de ceux qui se font secourir.

M. Pelletier : Nous avons abordé brièvement les Services de communication et de trafic maritimes. Ils sont les oreilles sur les eaux, alors ce sont eux qui, très souvent, reçoivent le premier appel lorsque survient un incident, et ils transmettent l'information au centre conjoint de coordination de sauvetage. Nous avons investi beaucoup d'argent dans ces Services de communication et de trafic maritimes au cours des dernières années.

Le sénateur Enverga : Je sais que vous avez des stations partout. Je sais que le rayon d'action est d'environ 50 kilomètres. Disons qu'un appel est reçu d'un navire situé à une distance de 50 kilomètres. Combien de temps vous faut-il pour vous y rendre?

Mr. Pelletier: The typical lifeboat we have at those stations is a 47-footer, and it goes 26 knots. Most of the search and rescue cases happen within 25 miles of shore, so they get there within an hour, no problem.

Senator Enverga: Within an hour?

Mr. Pelletier: Yes. By the time we receive a call, the crew has a 30-minute reaction time in which to pack up their gear and get under way. That is our level of service. Where it is and the weather condition will influence the time it takes to get to the location. They get on their way within half an hour and go as fast as they can to respond.

Senator Enverga: That is really impressive. Do you also use helicopters or just boats for you guys?

Mr. Pelletier: For us, it is boats. The aeronautical support is provided by DND. When a call comes in to the Marine Communications and Traffic Services at the Joint Rescue Coordination Centre, the air and marine coordinators get together and deploy the most efficient asset that they have available. Initially, they deploy more than enough. As they get more information, they refine the asset. Typically when a call comes in, they look at what's available — a helicopter, a SAR lifeboat and auxiliary. They deploy everything, and as more information comes in, they fine-tune the search.

Senator Enverga: I know that being processed will take only a few minutes or drowning will be faster, especially in the cold weather. If there is a wish list that you want to make it a lot faster than 45 minutes, would you like to make a request like that? Could you tell me what it would be that you would need so that the response time will be faster than what we have now?

Mr. Pelletier: We can't ask Mother Nature to change her temper.

We have the means — and, again, we talked about vessel of opportunity as well. The coordination centres have tools to know exactly what assets are out there. Quite often the closest asset to provide support could be another fishing vessel or a commercial vessel going by as well. All those assets will be diverted to the location. We could always use more Coast Guard assets on the water. Is it the right balance? Looking at the level of risk, we have achieved a pretty good, efficient system.

M. Pelletier : L'embarcation de sauvetage typique dont nous disposons à ces stations est un bateau de 47 pieds, et elle se déplace à une vitesse de 26 nœuds. La plupart des cas de recherche et sauvetage ont lieu à une distance maximale de 25 milles du rivage, alors les intervenants se rendent sur place en moins d'une heure, sans problème.

Le sénateur Enverga : En moins d'une heure?

M. Pelletier : Oui. À partir du moment où nous recevons un appel, l'équipage dispose d'un délai de réaction de 30 minutes pendant lequel il prépare son équipement et se met en route. Voilà notre niveau de service. Le lieu de l'incident et les conditions météorologiques influent sur le temps qu'il faut pour se rendre sur place. Ils sont en route dans la demi-heure qui suit la réception de l'appel et interviennent le plus vite possible.

Le sénateur Enverga : C'est vraiment impressionnant. Utilisez-vous aussi des hélicoptères, ou bien seulement des bateaux, en ce qui vous concerne?

M. Pelletier : En ce qui nous concerne, ce sont des bateaux. Le soutien aéronautique est assuré par le MDN. Lorsqu'un appel est effectué aux Services de communication et de trafic maritimes du centre conjoint de coordination de sauvetage, les coordonnateurs aérien et maritime se réunissent et déploient les ressources les plus efficaces auxquelles ils ont accès. Au départ, ils en déploient plus qu'assez. À mesure qu'ils obtiennent plus d'information, ils précisent les ressources. Habituellement, lorsqu'ils reçoivent un appel, ils regardent ce qui est disponible... un hélicoptère, une embarcation R et S et un navire auxiliaire. Ils déploient tout, et, à mesure qu'ils reçoivent plus d'information, ils précisent la recherche.

Le sénateur Enverga : Je sais que le traitement d'un cas ne prendra que quelques minutes, ou la personne peut se noyer, particulièrement par temps froid. S'il y avait une liste d'éléments qui, dans un monde idéal, vous aideraient à aller plus rapidement que 45 minutes, aimeriez-vous faire une demande à cet effet? Pouvez-vous me dire ce dont vous auriez besoin pour que le délai d'intervention soit plus court que celui que vous avez aujourd'hui?

M. Pelletier : Nous ne pouvons pas demander à Dame Nature d'être plus clémente.

Nous avons les moyens, et, nous avons aussi parlé des navires de passage. Les centres de coordination ont des outils pour connaître exactement les ressources qui sont au large. Très souvent, la ressource la plus proche pouvant fournir du soutien peut être un autre navire de pêche ou un bâtiment commercial qui se trouve à proximité. Toutes ces ressources seront dirigées vers l'endroit. Nous pouvons toujours utiliser plus de ressources de la Garde côtière sur l'eau. Est-ce le bon équilibre?

The Chair: Being from Newfoundland and Labrador, I wouldn't want to be aboard and do 26 knots an hour on some of the water that I see coming in off the coast of Newfoundland and Labrador sometimes, especially with the wind.

Senator Raine: I want to ask a follow-up question to the questions of Senator Eaton earlier regarding the location of the three Joint Rescue Coordination Centres and how they have divided up the country.

We were recently in Nunavik. I noticed that the Territory of Nunavik, which is in Northern Quebec, is divided with half of it under the Joint Rescue Coordination Centre in Halifax and half under Trenton. Are there any jurisdictional issues in responding through the Nunavik local governance to search and rescue when it's divided in two like that?

I looked at the map we were shown. It didn't make any sense why it didn't have the East Coast of Hudson Bay and James Bay together. I was curious as to why it's divided up that way.

Ms. Thomas: It's as simple as the country is divided into thirds with DND and the three SAR commanders — where they can deploy assets from and the range of those assets, specifically, the air assets.

I will say — and this happens most between Trenton and Halifax and less between the centre in Esquimalt and Trenton — when we look at where there's an incident, the SAR commanders and operators share assets and look at who can respond most quickly. While your response might be coordinated, for example, out of Trenton, it doesn't mean assets out of Halifax won't be requested and deployed. It's the same with our assets. When our assets are in the Arctic, it doesn't matter if they've come from Quebec City or St. John's or Halifax; they are all under the control of the Assistant Commissioner of Canadian Coast Guard Central and Arctic Region. They are deployed where they are sent. Whether it is the SAR commander from Halifax or the SAR commander from Trenton who sends them, they go. It's a very seamless operation. The line is administrative rather than operational.

Senator Raine: When I looked at the map, it was the only place that wasn't following a provincial boundary. That is why my curiosity was tweaked.

Si on regarde au niveau du risque, nous avons établi un système efficient.

Le président : Je viens de Terre-Neuve-et-Labrador, et ne voudrais pas être à bord d'un bateau qui file à 26 nœuds à l'heure sur les eaux que je vois parfois au large de la côte de Terre-Neuve-et-Labrador, particulièrement quand c'est venteux.

La sénatrice Raine : Je voudrais vous poser une question complémentaire aux questions que la sénatrice Eaton a posées plus tôt concernant l'emplacement des trois centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage et la façon dont on a divisé le pays.

Nous étions récemment au Nunavik. J'ai remarqué que la région du Nunavik, qui se trouve dans le Nord du Québec, est divisée en deux parties : une moitié relève du centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage d'Halifax, et l'autre moitié, du centre de Trenton. Y a-t-il des problèmes de compétence relativement aux interventions de recherche et sauvetage lorsqu'on passe par la gouvernance locale du Nunavik, vu que la région est divisée ainsi?

J'ai regardé la carte qu'on nous a montrée. Je trouve insensé que la côte Est de la baie d'Hudson et la baie James ne soient pas ensemble. Je suis curieuse de savoir pourquoi la région est divisée ainsi.

Mme Thomas : C'est simplement parce que le pays est divisé en trois parties par le MDN et les trois commandants de la R et S : on a déterminé où on pourrait déployer des actifs en fonction de la portée des ressources, particulièrement les ressources aériennes.

Je dirai — et cela se produit surtout entre Trenton et Halifax et moins souvent entre les centres d'Esquimalt et de Trenton — que lorsque nous examinons l'endroit où s'est produit un incident, les commandants de la R et S et les intervenants partagent les ressources et déterminent qui peut réagir le plus rapidement. Bien que l'intervention puisse être coordonnée, par exemple, à partir de Trenton, cela ne veut pas dire que l'on ne va pas demander et déployer des ressources à partir d'Halifax. C'est la même chose avec nos ressources. Lorsque nos ressources se trouvent dans l'Arctique, il importe peu qu'elles viennent de Québec ou de St. John's ou d'Halifax; elles relèvent toutes de la commissaire adjointe de la Garde côtière canadienne, région du Centre et de l'Arctique. Elles sont déployées où on les envoie. Que ce soit le commandant de la R et S d'Halifax ou le commandant de la R et S de Trenton qui les envoie, elles y vont. C'est une opération intégrée. Il s'agit d'une ligne administrative plutôt qu'opérationnelle.

La sénatrice Raine : Quand j'ai regardé la carte, c'était le seul endroit où on ne suivait pas une frontière provinciale. C'est ce qui a piqué ma curiosité.

Mr. Pelletier: JRCC can task any resource on the water, whether it is a Coast Guard or a commercial vessel. They have the big picture and will task whatever needs to go. They will not bother with whether it comes from another jurisdiction. Everyone has the responsibility to respond.

Senator Raine: The land portion of search and rescue is a provincial jurisdiction. That is where the overlap between a land search and a water search could become a bit more complicated.

Ms. Thomas: They do become more complicated. The National Search and Rescue Secretariat, which has recently moved to the Department of Public Safety, is looking at all of those complexities. They would be the right people to talk about the integration of ground SAR with air and maritime SAR.

Senator Raine: Great.

Senator Sinclair: My question is about two different aspects of technology, so maybe I will put it into one and you can respond to each if you don't mind. It seems to relate to operations. It has to do with your strategy with regard to the use of or the expansion of the use of drone technology and satellite technology as part of your search and rescue operations. Could you describe that to us?

Ms. Thomas: Happily. We have just done some tests with drones. We did a test off Prescott and one off St. John's from one of our vessels this winter to look at exactly how we could use drones. It is an interesting question for us. Whatever drone technology we purchase, we would use it to help reduce the search in search and rescue so that we're only doing rescue. They can move more quickly than a helicopter with less risk to individuals in bad weather, in particular; and search and rescue rarely occurs in good weather. It expands our reach into the Arctic enormously for a multitude of functions: ice surveillance, tracks, environmental response, as well as search and rescue.

We are actively pursuing drone technology. The drone we looked at was a very expensive one. We need to do a cost-benefit analysis to determine whether we want a \$3 million drone. How do we use it vis-à-vis the helicopter? Can we use smaller drones that are a little less robust but not as painful if one is lost? That work is ongoing with Transport Canada, with whom we're partnered. DND has participated in our tests, too. It is an active file.

With satellite technology, we have Satellite AIS, which is a system we use to help us to identify vessels. It's not as robust as we would like it to be at this time. There has been a problem with the contract, so we are looking at whether we renew it because it's

M. Pelletier : Un CCCOS peut déployer n'importe quelle ressource sur l'eau, que ce soit un navire de la Garde côtière ou un bâtiment commercial. Il a une vue d'ensemble et déploiera le type de ressources requis. Le centre ne tiendra pas compte du fait que la ressource vient d'une autre administration. Tout le monde a la responsabilité de réagir.

La sénatrice Raine : Le volet terrestre de la recherche et du sauvetage est de compétence provinciale. C'est lorsqu'il y a un chevauchement entre la recherche terrestre et la recherche maritime que les choses pourraient se compliquer.

Mme Thomas : Elles deviennent effectivement plus compliquées. Le Secrétariat national Recherche et sauvetage, qui est récemment passé au ministère de la Sécurité publique, examine actuellement toutes ces complexités. C'est aux gens du ministère que vous devriez adresser vos questions à propos de l'intégration des R et S terrestre, aérienne et maritime.

La sénatrice Raine : Parfait.

Le sénateur Sinclair : Ma question porte sur deux aspects différents de la technologie, alors je les réunirai dans une question, et vous pouvez répondre à l'égard de chaque aspect si vous le voulez. Elle semble concerner les opérations. Elle porte sur votre stratégie relative à l'utilisation ou à l'expansion de l'utilisation de drones et de satellites dans le cadre de vos opérations de recherche et sauvetage. Pouvez-vous nous la décrire?

Mme Thomas : Avec plaisir. Nous venons tout juste de mettre à l'essai des drones. Nous avons fait un essai au large de Prescott et un autre au large de St. John's à partir d'un de nos navires, cet hiver, pour voir comment nous pourrions utiliser des drones. C'est une question qui nous intéresse. Quel que soit le type de drone que nous achetons, nous l'utiliserions pour aider à réduire l'aspect « recherche » des opérations de recherche et sauvetage afin de ne faire que du sauvetage. Ils peuvent se déplacer plus rapidement qu'un hélicoptère et comportent moins de risques pour les personnes en cas de temps inclément, en particulier; et la recherche et sauvetage se produit rarement par beau temps. Ils étendent énormément notre portée dans l'Arctique pour une multitude de fonctions : la surveillance des glaces, le suivi et l'intervention environnementale, de même que la recherche et sauvetage.

Nous étudions activement la technologie des drones. Le drone que nous avons examiné est très cher. Nous devons effectuer une analyse coûts-avantages afin de déterminer si nous voulons un drone de 3 millions de dollars. Comment l'utiliserons-nous en comparaison de l'hélicoptère? Pouvons-nous utiliser des drones plus petits qui sont un peu moins robustes, mais qui font moins mal si on les perd? Ce travail continue avec Transports Canada, avec qui nous sommes partenaires. Le MDN a aussi participé à nos essais. C'est un dossier actif.

Quant à la technologie des satellites, nous avons le SIA, système par satellite que nous utilisons pour nous aider à identifier des navires. Il n'est pas aussi robuste que nous voudrions qu'il soit en ce moment. On a éprouvé un problème à

not giving us exactly what we need right now.

The Chair: With regard to JRCC Halifax, there are some discussions ongoing in relation to the reopening of the centre in St. John's, Newfoundland. Could you enlighten us as to where that stands at the present? The question many are asking is, does reopening entail the same level of service, activity and personnel as prior to this closure?

Ms. Thomas: I will start and then ask the deputy commissioner to weigh in as he is leading the work on reopening Maritime Rescue Sub-Centre St. John's.

It was closed, and we reintegrated that function into the Joint Rescue Coordination Centre in Halifax, which works enormously efficiently. We are pursuing options with the MRSC that are a little creative and out-of-the-box to ensure that we provide the best use of money possible. We are just discussing those with Minister Tootoo now. I certainly don't want to scoop Minister Tootoo.

We have to acknowledge that time has moved on. The JRCC Halifax is working effectively; so how do we use the MRSC and other functions that we need to invest in and develop, such as environmental response, instant command and ice operations, to ensure that we have the most robust suite of services for 24-7 support in the waters around Newfoundland?

So we are looking at a number of options to ensure that we meet the commitment of Minister Tootoo's mandate letter, but also that we don't change the effectiveness of the search and rescue system that is working right now. I think we have a good plan moving forward.

Mr. Pelletier: The bottom line is that we want to improve marine safety and do so with an efficient investment. Again, we are covering all angles and getting ready to brief Minister Tootoo.

The Chair: On the Kitsilano reopening, compared to what was there prior to the closure to now, could you elaborate on that for us and compare apples to apples?

Ms. Thomas: Apples to apples, we have opened a better and bigger station. We have the same number of crew, providing the same level of service that was there previously, but we have added specifically trained specialists in environmental response, a capacity to manage large incidents out of that station, and a

l'égard du contrat, alors nous étudions la question de savoir si nous le renouvelerons parce qu'il ne nous offre pas exactement ce dont nous avons besoin à l'heure actuelle.

Le président : Concernant le CCCOS d'Halifax, il y a des discussions continues relativement à la réouverture du centre de St. John's, à Terre-Neuve. Pouvez-vous nous éclairer sur la situation actuelle? La question que nombre de personnes se posent est la suivante : la réouverture comporte-t-elle le même niveau de service, d'activité et de personnel qu'avant la fermeture?

Mme Thomas : Je vais commencer, et je vais ensuite demander au sous-commissaire d'intervenir, car il dirige le travail sur la réouverture du centre secondaire de sauvetage maritime de St. John's.

Il a été fermé, et nous avons réintégré cette fonction au centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage d'Halifax, lequel fonctionne de manière extrêmement efficace. Nous explorons des possibilités avec le CSSM qui sont un peu créatives et qui sortent des sentiers battus pour nous assurer que nous utilisons l'argent le mieux possible. Nous en discutons actuellement avec le ministre Tootoo. Pour ce qui est d'une annonce éventuelle, je ne voudrais pas couper l'herbe sous le pied du ministre Tootoo.

Nous devons reconnaître que les temps ont changé. Le CCCOS d'Halifax travaille de manière efficace; alors comment pouvons-nous utiliser le CSSM et d'autres fonctions que nous devons financer et développer — comme l'intervention environnementale, le commandement en cas d'incident et les opérations dans les glaces — pour nous assurer que nous avons la gamme de services la plus robuste, offrant du soutien 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 dans les eaux autour de Terre-Neuve-et-Labrador?

Nous examinons donc un certain nombre de possibilités pour nous assurer non seulement de respecter l'engagement énoncé dans la lettre de mandat du ministre Tootoo, mais aussi de ne pas changer l'efficacité du système de recherche et sauvetage qui fonctionne actuellement. Je crois que nous avons un bon plan pour l'avenir.

M. Pelletier : Au bout du compte, nous voulons améliorer la sécurité maritime et le faire au moyen d'un investissement efficace. Encore une fois, rien n'est négligé, et nous nous préparons à informer le ministre Tootoo.

Le président : Quant à la réouverture du poste de recherche et sauvetage de Kitsilano, si on compare ce qu'il y avait avant la fermeture et ce qu'il y a maintenant... Pourriez-vous nous donner des détails?

Mme Thomas : Nous avons ouvert un poste meilleur et plus grand. Nous avons le même nombre de membres d'équipage et fournissons le même niveau de service qu'auparavant, mais nous avons ajouté des spécialistes de l'intervention environnementale, une capacité à gérer des incidents importants à partir du poste, et

capacity is being developed to do training in environmental response and emergency management for our partners in the Greater Vancouver Area and also all of B.C.

We have taken what was there and made it better in response to what we see as the changing environment.

There has been a lot of press about the vessels that are there. We have an environmental response vessel, which is a pollution-response vessel, a PRV. We also have an interim vessel, which goes about 26 knots. It is a small vessel, covered for inclement weather. We are putting a temporary steel hull on the vessel. That is undergoing refit right now. I think Director General Lick mentioned that when he was here last week.

We are procuring a specialty vessel to go into that station. It won't be as big as the ones the deputy commissioner has referred to — that 47-foot. That's too big for that station, but we're looking at models around the world for what is good for an urban environment. We also have the "workhorse" of search and rescue around the world, the rigid-hull inflatable boat — Zodiacs, they are often known as. Those have a huge capacity for speed and quick rescue. We have it, as well, in Vancouver. It was there previously, as well.

The Chair: Would the model being used in Kitsilano be something that you will look for for the St. John's rescue service centres — aspects of it?

Ms. Thomas: Aspects of it — the instant-command aspect, certainly. But the marine rescue centre in St. John's was a coordination function as opposed to an on-water response function.

The Chair: So the coordination function is now at the JRCC in Halifax?

Ms. Thomas: Yes.

Senator Enverga: Senator McInnis mentioned Russia. I heard about the Arctic Coast Guard Forum. When you look at other countries in the Arctic, do they have any tools that we don't have? Are we better off than anyone else? Are we the best in the world as far as the Coast Guard?

Ms. Thomas: We like to think we are a very good Coast Guard.

The Russian capacity in the Arctic is greater than ours. They have a huge fleet of icebreakers, including nuclear-powered icebreakers. I don't see that as being an option in Canada; it's not the way we operate.

on renforce actuellement la capacité en matière de formation en intervention environnementale et en gestion des urgences pour nos partenaires de la région métropolitaine de Vancouver et aussi de toute la Colombie-Britannique.

Nous avons utilisé ce qui était là et l'avons amélioré en réaction à ce que nous voyons comme un environnement en évolution.

On a beaucoup parlé dans les médias des navires qui s'y trouvent. Nous avons une embarcation d'intervention environnementale. Nous avons aussi une embarcation provisoire, laquelle peut aller à environ 26 nœuds. Il s'agit d'une petite embarcation, couverte pour le mauvais temps. Nous sommes en train d'installer une coque temporaire en acier sur l'embarcation. Cela se fait à l'instant même. Je crois que le directeur général Lick l'a mentionné lorsqu'il était ici la semaine passée.

Nous sommes en train d'acquérir un navire spécialisé pour cette station. Il ne sera pas aussi grand que ceux dont le sous-commissaire parlait, celui de 47 pieds. Il est trop grand pour cette station, mais nous examinons des modèles dans le monde qui feront l'affaire dans un environnement urbain. Nous avons aussi l'embarcation à toute épreuve pour la recherche et le sauvetage dans le monde, l'embarcation pneumatique à coque rigide qu'on appelle souvent des zodiacs. Ces embarcations rapides permettent un sauvetage en temps record. Nous en avons et en avons toujours à Vancouver.

Le président : Le modèle que vous recherchez pour les centres de services de sauvetage de St. John's serait-il semblable à celui utilisé à Kitsilano? Peut-être certains aspects de ce modèle?

Mme Thomas : Certains de ses aspects... L'aspect de commandement en cas d'incident, certainement. Mais le centre de sauvetage maritime de St. John's avait une fonction de coordination plutôt qu'une fonction d'intervention sur l'eau.

Le président : Alors la fonction de coordination est maintenant au CCCOS d'Halifax?

Mme Thomas : Oui.

Le sénateur Enverga : Le sénateur McInnis a mentionné la Russie. J'ai entendu parler du Forum des gardes côtières de l'Arctique. Lorsqu'on examine d'autres pays dans l'Arctique, ont-ils des outils que nous n'avons pas? Sommes-nous mieux équipés que quiconque? Sommes-nous les meilleurs au monde pour ce qui est de la Garde côtière?

Mme Thomas : Nous aimerions croire que nous sommes une très bonne Garde côtière.

La capacité russe dans l'Arctique est supérieure à la nôtre. Les Russes ont une immense flotte de brise-glaces, y compris des brise-glaces à propulsion nucléaire. Je ne vois pas cela comme une possibilité au Canada; cela ne reflète pas nos façons de faire.

In terms of the other countries, we have more icebreakers operating in the Arctic than the United States. We operate closely with the United States; we will be doing a joint mission with the U.S. Coast Guard icebreaker *Healy* in August of this year.

The other countries are smaller, with different kinds of fleets than we have, but we work interoperably with them. All eight Arctic-nation coast guards are dedicated to working together for search and rescue, environmental response and marine coordination in the Arctic.

Navies tend to be the same: You have frigates, destroyers, battleships and aircraft carriers, depending on the size of your navy. Coast guards are as different as every coast guard. There is no one model. Every single coast guard in the eight that are involved in the Arctic Coast Guard Forum is very different. Some are extensions of the armed forces; some are extensions of their border services agencies. We are part of Fisheries and Oceans.

Everyone is slightly different, but we all have overlapping mandates.

Senator Enverga: Was there any time when we would need Russia, for example, because they have a better fleet, as you stated? Was there any time that we called them and said, "Hey, comrade, come over here. We need your help." Was there anything like that?

Ms. Thomas: We haven't had an incident where we have needed to call them, no. However, we do have a signed search and rescue agreement with the Arctic Council countries, and we do have an environmental response agreement where we would be able to call on each other in order to respond to an emergency of any nature. We also exercise with these countries to ensure that we can respond.

The Arctic Coast Guard Forum is just getting off the ground. Mario was in Boston to sign the agreement last year. He will be going back to the Arctic Coast Guard Forum this year, and we will start to develop that exercise and joint operations agenda so that we do work with each other so that, if an incident arises, we can respond.

Senator Enverga: I am happy to know that it looks like our Coast Guard has almost everything. There is no need for any particular piece of hardware or software. Thank you for that.

The Chair: I would like to thank our witnesses this evening. It has been an interesting conversation. I think I speak for all our committee when say thank you for the service you provide to keep Canadians safe from coast to coast to coast. Coming from Newfoundland and Labrador, I understand the challenges that

Pour ce qui est d'autres pays, nous avons plus de brise-glaces en activité dans l'Arctique que les États-Unis. Nous travaillons en étroite collaboration avec les États-Unis; nous effectuerons une mission conjointe avec le brise-glace *Healy* de la Garde côtière américaine en août de cette année.

Les autres pays sont plus petits et comptent sur des types de flottes différents des nôtres, mais nous travaillons de manière interoperable avec eux. Les gardes côtières des huit pays présents dans l'Arctique se dévouent à travailler ensemble pour la recherche et sauvetage, l'intervention environnementale et la coordination maritime dans l'Arctique.

Les marines tendent à faire la même chose : on a des frégates, des destroyers, des cuirassés et des porte-avions, selon la taille de la marine. Les gardes côtières sont différentes les unes des autres. Il n'existe pas qu'un seul modèle. Chaque garde côtière des huit pays qui participent au Forum des gardes côtières de l'Arctique est très différente. Certaines sont le prolongement des forces armées, d'autres sont le prolongement de l'agence des services frontaliers. Nous faisons partie du ministère des Pêches et des Océans.

Tout le monde est légèrement différent, mais nous avons tous des mandats qui se chevauchent.

Le sénateur Enverga : Y a-t-il eu une occasion où nous avons eu besoin de la Russie, par exemple, parce qu'elle possédait une meilleure flotte, comme vous l'avez mentionné? Y a-t-il eu une occasion où nous les avons appelés et avons dit : « Hé, camarade, viens ici. Nous avons besoin de votre aide »? Quelque chose du genre s'est-il déjà produit?

Mme Thomas : Il n'y a pas eu d'incident où nous avons dû les appeler, non. Toutefois, nous avons effectivement signé un accord de recherche et sauvetage avec les pays du Conseil de l'Arctique, et nous avons effectivement un accord d'intervention environnementale dans le cadre duquel nous serions en mesure d'obtenir de l'aide des autres pays du Conseil advenant tout type de situation d'urgence. Nous procédons aussi à des exercices avec ces pays pour nous assurer que nous pouvons intervenir.

Le Forum des gardes côtières de l'Arctique vient tout juste d'être formé. Mario était à Boston pour signer l'accord l'an passé. Il assistera de nouveau au Forum des gardes côtières de l'Arctique cette année, et nous commencerons à élaborer cet exercice et le programme d'opérations conjointes afin que nous puissions travailler ensemble, de sorte que, si un incident se produit, nous puissions intervenir.

Le sénateur Enverga : Je suis heureux de savoir qu'il semble que notre Garde côtière a presque tout. Elle n'a pas besoin de matériel ou de logiciel particulier. Merci de votre exposé.

Le président : J'aimerais remercier nos témoins de ce soir. Nous avons eu une conversation intéressante. Je crois que je parle au nom de tous les membres du comité lorsque je vous remercie de protéger les Canadiens d'un océan à l'autre. Comme je viens de Terre-Neuve-et-Labrador, je comprends les défis auxquels vous

you face. You are never called out when Mother Nature is in a good mood; it is usually when she is on the other side of things. It's a great service.

We as a committee hope to enhance and offer recommendations to improve that service in the long term for the benefit of all Canadians. We look forward to working with you on that in the future.

Before we go, it is moved by Senator Martin that the committee move in camera, pursuant to rule 12-6, for consideration of a draft report.

Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

(The committee continued in camera.)

(The committee resumed in public.)

The Chair: Is it agreed that the chair seek an order of reference that the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans be authorized to examine and report on the regulation of aquaculture, current challenges and future prospects for the industry in Canada, that the papers and evidence received and taken and work accomplished by the committee on this subject during the first session of the Forty-first Parliament be referred to the committee, and that the committee report from time to time to the Senate and no later than June 30, 2016, and that the committee retain all powers necessary to publicize its findings for 180 days after the tabling of the final report?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Thank you, senators. Further to the discussion of travel plans in the context of the maritime SAR study, a draft budget for a total of \$260,245 has been prepared to request funds to conduct the following activities during fiscal 2016-17: fact-finding visits in Charlottetown, Prince Edward Island; Saint John, New Brunswick; Halifax, Nova Scotia; and public hearings in Halifax; and fact-finding visits in Goose Bay, Labrador; Gander and St. John's, Newfoundland; and public hearings in St. John's.

Is it agreed that the budget proposed amounting to \$260,245 for the special study on maritime search and rescue for the fiscal year ending March 31, 2017, be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration?

faites face. On ne vous appelle jamais lorsque Dame Nature est clémente; c'est habituellement lorsqu'elle fait des siennes. C'est un service fantastique.

Le comité espère fournir des recommandations qui permettront de rehausser et d'améliorer ce service à long terme dans l'intérêt de tous les Canadiens. Nous avons hâte de travailler avec vous sur cet aspect dans l'avenir.

Avant de partir, il est proposé par la sénatrice Martin que la séance se poursuive à huis clos, conformément à l'article 12-6, pour l'examen de l'ébauche d'un rapport.

La motion est-elle acceptée?

Des voix : D'accord.

(La séance se poursuit à huis clos.)

(La séance publique reprend.)

Le président : Plaît-il au comité que le président demande un ordre de renvoi pour que le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans soit autorisé à étudier, afin d'en faire rapport, la réglementation de l'aquaculture, les défis actuels et les perspectives d'avenir de l'industrie au Canada, que les documents reçus, les témoignages entendus et les travaux accomplis par le comité à ce sujet au cours de la première session de la quarante et unième législature soient renvoyés au comité, que le comité fasse de temps à autre rapport au Sénat, mais au plus tard le 30 juin 2016 et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions dans les 180 jours suivant le dépôt du rapport final?

Des voix : D'accord.

Le président : Merci, chers collègues. Dans la foulée des discussions sur les plans de voyage pour l'étude sur la R et S maritime, un budget provisoire de 260 245 \$ a été produit pour demander des fonds et réaliser les activités suivantes au cours de l'exercice 2016-2017 : des missions d'information à Charlottetown, à l'Île-du-Prince-Édouard; à Saint John, au Nouveau-Brunswick; et à Halifax, en Nouvelle-Écosse; des audiences publiques à Halifax; des missions d'information à Goose Bay, au Labrador; à Gander et à St. John's, à Terre-Neuve; et, enfin, des audiences publiques à St. John's.

Le comité convient-il d'adopter le budget proposé de 260 245 \$ pour l'étude spéciale sur la recherche et le sauvetage maritimes pour l'exercice se terminant le 31 mars 2017, et de le soumettre au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Any questions? Thank you.

With that, I would like to adjourn the meeting.

(The committee adjourned.)

Des voix : D'accord.

Le président : Y a-t-il des questions? Merci.

La séance est levée.

(La séance est levée.)

WITNESSES

Tuesday, May 10, 2016

Canadian Coast Guard:

Gregory Lick, Director General, Operations;
Neil O'Rourke, Senior Director, Policy;
Clay Evans, Superintendent, Marine Search and Rescue, Western
Region.

Tuesday, May 17, 2016

Canadian Coast Guard:

Jody Thomas, Commissioner;
Mario Pelletier, Deputy Commissioner, Operations;
Jeffery Hutchinson, Deputy Commissioner, Strategy and
Shipbuilding.

TÉMOINS

Le mardi 10 mai 2016

Garde côtière canadienne :

Gregory Lick, directeur général, Opérations;
Neil O'Rourke, directeur principal, Politiques;
Clay Evans, surintendant, Recherche et sauvetage maritimes,
Région de l'Ouest.

Le mardi 17 mai 2016

Garde côtière canadienne :

Jody Thomas, commissaire;
Mario Pelletier, sous-commissaire, Opérations;
Jeffery Hutchinson, sous-commissaire, Stratégie et construction
navale.