

SENATE



SÉNAT

CANADA

First Session  
Forty-second Parliament, 2015-16

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

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

## FISHERIES AND OCEANS

## PÊCHES ET DES OCÉANS

*Chair:*

*Président :*

The Honourable FABIAN MANNING

L'honorable FABIAN MANNING

Tuesday, November 1, 2016  
Tuesday, November 15, 2016  
Tuesday, November 29, 2016 (in camera)  
Tuesday, December 6, 2016

Le mardi 1<sup>er</sup> novembre 2016  
Le mardi 15 novembre 2016  
Le mardi 29 novembre 2016 (à huis clos)  
Le mardi 6 décembre 2016

Issue No. 8

Fascicule n° 8

Consideration of a draft agenda (future business)

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

and

et

*Eleventh and twelfth meetings:*

*Onzième et douzième réunions :*

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

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

and

et

*Third and fourth meetings:*

*Troisième et quatrième réunions :*

Study on issues relating to the federal government's current and  
evolving policy framework for managing Canada's fisheries and  
oceans

Étude sur les questions ayant trait au cadre stratégique actuel et  
en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches  
et des océans du Canada

INCLUDING:

Y COMPRIS :

THE FIFTH REPORT OF THE COMMITTEE

LE CINQUIÈME RAPPORT DU COMITÉ

(Release of Additional Funds — Budget Application for Study on  
Maritime Search and Rescue)

(Déblocage de fonds supplémentaires — Demande de budget  
pour étude sur la recherche et sauvetage maritime)

APPEARING:

COMPARAÎT :

The Honourable Dominic LeBlanc, P.C., M.P., Minister of  
Fisheries, Oceans and Canadian Coast Guard

L'honorable Dominic LeBlanc, C.P., député, ministre des Pêches,  
des Océans et de la Garde côtière canadienne

WITNESSES:

TÉMOINS :

(See back cover)

(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	Munson Raine Sinclair
* Harder, P.C. (or Bellemare) Martin McInnis	Stewart Olsen Tkachuk Wallace Watt

\*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 Martin replaced the Honourable Senator Poirier (*December 6, 2016*).

The Honourable Senator Tkachuk replaced the Honourable Senator Enverga (*December 5, 2016*).

The Honourable Senator Poirier replaced the Honourable Senator Runciman (*November 30, 2016*).

The Honourable Senator Stewart Olsen replaced the Honourable Senator Plett (*November 30, 2016*).

The Honourable Senator Eaton replaced the Honourable Senator Frum (*November 30, 2016*).

The Honourable Senator Plett replaced the Honourable Senator Stewart Olsen (*November 29, 2016*).

The Honourable Senator Frum replaced the Honourable Senator Eaton (*November 29, 2016*).

The Honourable Senator Runciman replaced the Honourable Senator Poirier (*November 28, 2016*).

The Honourable Senator Poirier replaced the Honourable Senator Runciman (*November 22, 2016*).

The Honourable Senator Runciman replaced the Honourable Senator Poirier (*November 21, 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	Munson Raine Sinclair
* Harder, C.P. (ou Bellemare) Martin McInnis	Stewart Olsen Tkachuk Wallace Watt

\* 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 sénatrice Martin a remplacé l'honorable sénatrice Poirier (*le 6 décembre 2016*).

L'honorable sénateur Tkachuk a remplacé l'honorable sénateur Enverga (*le 5 décembre 2016*).

L'honorable sénatrice Poirier a remplacé l'honorable sénateur Runciman (*le 30 novembre 2016*).

L'honorable sénatrice Stewart Olsen a remplacé l'honorable sénateur Plett (*le 30 novembre 2016*).

L'honorable sénatrice Eaton a remplacé l'honorable sénatrice Frum (*le 30 novembre 2016*).

L'honorable sénateur Plett a remplacé l'honorable sénatrice Stewart Olsen (*le 29 novembre 2016*).

L'honorable sénatrice Frum a remplacé l'honorable sénatrice Eaton (*le 29 novembre 2016*).

L'honorable sénateur Runciman a remplacé l'honorable sénatrice Poirier (*le 28 novembre 2016*).

L'honorable sénatrice Poirier a remplacé l'honorable sénateur Runciman (*le 22 novembre 2016*).

L'honorable sénateur Runciman a remplacé l'honorable sénatrice Poirier (*le 21 novembre 2016*).

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Tuesday, November 1, 2016  
(20)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 6:03 p.m., in room 9, Victoria Building, the deputy chair, the Honourable Elizabeth Hubley, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Eaton, Enverga, Hubley, McInnis, Munson, Poirier, Raine, Sinclair and Wallace (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 continued its study on Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 4.*)

**WITNESSES:**

*Shipping Federation of Canada:*

Michael Broad, President;

Chad Allen, Director, Marine Operations;

Sonia Simard, Director, Legislative and Environmental Affairs.

The deputy chair made a statement.

Mr. Broad made a statement and, together with Ms. Simard and Mr. Allen, answered questions.

At 7:10 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

**ATTEST:**

OTTAWA, Tuesday, November 15, 2016  
(21)

[*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, Munson, Poirier, Raine, Sinclair, Stewart Olsen and Wallace (10).

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

**PROCÈS-VERBAUX**

OTTAWA, le mardi 1<sup>er</sup> novembre 2016  
(20)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 18 h 3, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Elizabeth Hubley (*vice-présidente*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Eaton, Enverga, Hubley, McInnis, Munson, Poirier, Raine, Sinclair et Wallace (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 poursuit son étude sur les activités de recherche et sauvetage maritime, y compris les défis et les possibilités qui existent. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 4 des délibérations du comité.*)

**TÉMOINS :**

*Fédération maritime du Canada :*

Michael Broad, président;

Chad Allen, directeur, Opérations maritimes;

Sonia Simard, directrice, Affaires législatives et environnementales.

La vice-présidente prend la parole.

M. Broad fait un exposé puis, avec Mme Simard et M. Allen, répond aux questions.

À 19 h 10, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ :**

OTTAWA, le mardi 15 novembre 2016  
(21)

[*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, Munson, Poirier, Raine, Sinclair, Stewart Olsen et Wallace (10).

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

*Also present:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, February 16, 2016, the committee continued its study on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 3.*)

*APPEARING:*

The Honourable Dominic LeBlanc, P.C., M.P., Minister of Fisheries, Oceans and Canadian Coast Guard.

*WITNESSES:*

*Fisheries and Oceans Canada:*

Catherine Blewett, Deputy Minister;

Kevin Stringer, Associate Deputy Minister.

*Canadian Coast Guard:*

Jody Thomas, Commissioner.

The chair made a statement.

Minister LeBlanc made a statement and, together with Mr. Stringer, Ms. Thomas and Ms. Blewett, answered questions.

Pursuant to rule 12-16(1)(d), it was agreed that the committee proceed in camera for the consideration of a draft agenda.

At 6:38 p.m., the committee suspended.

At 6:41 p.m., pursuant to rule 12-16(1)(d), the committee resumed in camera, to consider a draft agenda (future business).

At 6:53 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

OTTAWA, Tuesday, November 29, 2016  
(22)

[English]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met in camera this day at 5:06 p.m., in room 505, Victoria Building, the chair, the Honourable Fabian Manning, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Enverga, Frum, Hubley, Manning, McInnis, Munson, Plett, Raine, Runciman and Sinclair (10).

*Other senator present:* The Honourable Senator Cordy (1).

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

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 16 février 2016, le comité poursuit son étude sur les questions ayant trait au cadre stratégique actuel et en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 3 des délibérations du comité.*)

*COMPARAÎT :*

L'honorable Dominic LeBlanc, C.P., député, ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne.

*TÉMOINS :*

*Pêches et Océans Canada :*

Catherine Blewett, sous-ministre;

Kevin Stringer, sous-ministre délégué.

*Garde côtière canadienne :*

Jody Thomas, commissaire.

Le président prend la parole.

Le ministre LeBlanc fait un exposé puis, avec M. Stringer, Mme Thomas et Mme Blewett, 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 38, la séance est suspendue.

À 18 h 41, conformément à l'article 12-16(1)d du Règlement, la séance reprend à huis clos afin que le comité examine un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

À 18 h 53, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

OTTAWA, le mardi 29 novembre 2016  
(22)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit à huis clos aujourd'hui, à 17 h 6, dans la pièce 505 de l'immeuble Victoria, sous la présidence de l'honorable Fabian Manning (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Enverga, Frum, Hubley, Manning, McInnis, Munson, Plett, Raine, Runciman et Sinclair (10).

*Autre sénatrice présente :* L'honorable sénatrice Cordy (1).

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

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

At 5:54 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

OTTAWA, Tuesday, December 6, 2016  
(23)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:52 p.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable Fabian Manning, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Hubley, Manning, Martin, McInnis, Raine, Sinclair and Tkachuk (7).

*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. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 4.*)

*WITNESSES:*

*Transport Canada:*

Donald Roussel, Associate Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group;

Luc Tremblay, Manager, National Marine Safety Program;

Robert Turner, Manager, Navigation Safety and Radio Communications.

The chair made a statement.

Mr. Roussel made a statement and, together with Mr. Tremblay and Mr. Turner, answered questions.

Pursuant to rule 12-16(1)(d), it was agreed that the committee proceed in camera for the consideration of a draft agenda (future business).

At 6:50 p.m., the committee suspended.

At 6:52 p.m., pursuant to rule 12-16(1)(d), the committee resumed in camera to consider a draft agenda (future business).

At 6:54 p.m., the committee suspended.

At 6:55 p.m., the committee resumed in public.

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

À 17 h 54, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

OTTAWA, le mardi 6 décembre 2016  
(23)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 17 h 52, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Fabian Manning (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Hubley, Manning, Martin, McInnis, Raine, Sinclair et Tkachuk (7).

*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 sauvetage maritime, y compris les défis et les possibilités qui existent. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 4 des délibérations du comité.*)

*TÉMOINS :*

*Transports Canada :*

Donald Roussel, sous-ministre adjoint associé, Groupe Sécurité et sûreté;

Luc Tremblay, gestionnaire, Programme national de la sécurité maritime;

Robert Turner, gestionnaire, Sécurité de la navigation et de la radiocommunication.

Le président prend la parole.

M. Roussel fait un exposé puis, avec MM. Tremblay et Turner, 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 50, la séance est suspendue.

À 18 h 52, conformément à l'article 12-16(1)d) du Règlement, la séance reprend à huis clos afin que le comité examine un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

À 18 h 54, la séance est suspendue.

À 18 h 55, la séance publique reprend.

It was agreed that the following budget application for the fiscal year ending March 31, 2017, in relation to a special study on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans, be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration:

**SUMMARY OF BUDGET**

Activity 1: Seafood Expo North  
America, March 19-21, 2017 \$ 7,349

**TOTAL** \$ **7,349**

At 6:56 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

Il est convenu que la demande de budget suivante pour l'exercice se terminant le 31 mars 2017, concernant une étude spéciale sur les questions qui ont trait au cadre stratégique actuel et en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada, soit approuvée en vue d'être présentée au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration :

**RÉSUMÉ DU BUDGET**

Activité 1 : Salon Seafood Expo  
North America, du 19 au  
21 mars 2017 7 349 \$

**TOTAL** **7 349 \$**

À 18 h 56, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

*Le greffier du comité,*

Maxwell Hollins

*Clerk of the Committee*

**REPORT OF THE COMMITTEE**

Tuesday, November 1, 2016

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans has the honour to present its

**FIFTH REPORT**

Your committee was authorized by the Senate on Thursday, April 14, 2016, to examine and report on Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities.

The committee budget submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and the report thereon of that committee were printed in the *Journals of the Senate* of June 20, 2016. On June 21, 2016, the Senate approved a partial release of \$107,588 to the committee. The report of the Standing Committee on Internal Economy, Budgets, and Administration recommending the release of additional funds is appended to this report.

Respectfully submitted,

*La vice-présidente,*  
**ELIZABETH HUBLEY**  
*Deputy Chair*

**RAPPORT DU COMITÉ**

Le mardi 1<sup>er</sup> novembre 2016

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans a l'honneur de présenter son

**CINQUIÈME RAPPORT**

Votre comité a été autorisé par le Sénat le jeudi 14 avril 2016 à étudier, afin d'en faire rapport, les activités de recherche et de sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent.

Le budget présenté par le comité au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration a été imprimé dans les *Journaux du Sénat* le 20 juin 2016. Le 21 juin 2016, le Sénat a approuvé un débloqué partiel de fonds de 107 588 \$ au comité. Le rapport du Comité permanent de la régie interne recommandant un débloqué additionnel de fonds est annexé au présent rapport.

Respectueusement soumis,

**EVIDENCE**

OTTAWA, Tuesday, November 1, 2016

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 6:02 p.m. to continue its study on Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities.

**Senator Elizabeth Hubley** (*Deputy Chair*) in the chair.

**The Deputy Chair:** My name is Elizabeth Hubley, a senator from Prince Edward Island, and I am pleased to chair this evening's meeting. Before I give the floor to the witnesses, I would like to invite the members of the committee to introduce themselves. I'll start on my left.

**Senator McInnis:** Senator Tom McInnis, Nova Scotia.

**Senator Enverga:** Tobias Enverga from Ontario.

**Senator Raine:** Senator Nancy Greene Raine from B.C.

**Senator Poirier:** Senator Rose-May Poirier from New Brunswick.

**Senator Munson:** Jim Munson, Ontario.

**The Deputy Chair:** Thank you.

The committee is continuing its study on Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities. This evening, we are pleased to welcome representatives of the Shipping Federation of Canada. Would you like to introduce yourselves?

**Michael Broad, President, Shipping Federation of Canada:** Thank you, senator. My name is Michael Broad. I am President of the Shipping Federation of Canada. To my left is Chad Allen, who is our Director of Marine Operations and a former chief officer on board foreign flag ships, sailing between Europe, Asia and North America. On my right is Sonia Simard, who is our Director of Legislative and Environmental Affairs.

**The Deputy Chair:** On behalf of the members of committee, I thank you for being here today. I understand you have opening remarks. Therefore, in the interests of allowing as much discussion as possible in the time available to us, you are requested to please limit your opening statements to no more than 10 minutes. The floor is yours.

**Mr. Broad:** Thank you, senator, and thank you all for giving us this opportunity to participate in your study on maritime search and rescue activities.

Our organization, the Shipping Federation of Canada, represents the owners, operators and agents of the ships involved in Canada's world trade. Our contribution to the committee's study is to raise a red flag regarding the urgent need

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le mardi 1<sup>er</sup> novembre 2016

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 18 h 2 pour poursuivre son étude sur la recherche et le sauvetage maritime, y compris les défis et les possibilités qui existent.

**La sénatrice Elizabeth Hubley** (*vice-présidente*) occupe le fauteuil.

**La vice-présidente :** Je m'appelle Elizabeth Hubley, je suis sénatrice de l'Île-du-Prince-Édouard, et je suis très heureuse de présider la réunion ce soir. Avant de céder la parole aux témoins, j'invite les membres du comité à se présenter. Je commencerai par ma gauche.

**Le sénateur McInnis :** Le sénateur Tom McInnis, de la Nouvelle-Écosse.

**Le sénateur Enverga :** Tobias Enverga, de l'Ontario.

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

**La sénatrice Poirier :** Sénatrice Rose-May Poirier, du Nouveau-Brunswick.

**Le sénateur Munson :** Jim Munson, de l'Ontario.

**La vice-présidente :** Merci.

Le comité poursuit son étude sur la recherche et le sauvetage maritime, y compris les défis et les possibilités qui existent. Ce soir, nous avons le plaisir d'accueillir des représentants de la Fédération maritime du Canada. Voudriez-vous vous présenter?

**Michael Broad, président, Fédération maritime du Canada :** Merci, madame la sénatrice. Je m'appelle Michael Broad et je suis président de la Fédération maritime du Canada. À ma gauche, voici Chad Allen, qui est notre directeur des opérations maritimes et était autrefois capitaine en second sur des navires battant pavillon étranger navigant entre l'Europe, l'Asie et l'Amérique du Nord. À ma droite, voici Sonia Simard, qui est notre directrice des affaires législatives et environnementales.

**La vice-présidente :** Au nom des membres du comité, je vous remercie de vous être présentés ici aujourd'hui. Je crois savoir que vous avez une déclaration préliminaire à faire. Donc, afin de pouvoir consacrer le plus de temps possible aux délibérations, je vous demanderais de limiter vos déclarations à 10 minutes. Vous avez la parole.

**M. Broad :** Merci, madame la sénatrice, et merci à vous tous de nous donner cette occasion de participer à votre étude sur les activités de recherche et de sauvetage maritimes.

Notre organisation, la Fédération maritime du Canada, représente les propriétaires, les exploitants et les agents maritimes dont les navires participent au commerce mondial du Canada. Notre contribution à l'étude de votre comité vise à lancer une alerte concernant le besoin urgent de financer le



to provide funds for the replacement of the Canadian Coast Guard's icebreaking fleet as we noted that some of the members of the committee raised questions on the topic previously.

I'll try to keep my presentation short and focused on some key messages.

The Coast Guard's icebreaking fleet plays a fundamental role in keeping Canadian waters open to marine commerce. This is particularly true for trade routes such as the northeast coast of Newfoundland and the Gulf of St. Lawrence, the St. Lawrence River and the Great Lakes, and the Canadian Arctic, each of which relies on the Coast Guard's icebreaking services in order to remain open to navigation in the challenging ice conditions of winter.

Icebreaking and ice management services are pillars of the Coast Guard's mandate under the Oceans Act, and the fleet plays a fundamental role in the protection of the marine environment by escorting ships, including petroleum tankers and other vessels carrying dangerous goods, through icy waters.

Despite its importance, the Coast Guard's icebreaking fleet is in a precarious state and is not well-positioned to meet the needs of increased marine traffic throughout Canadian waters. The number of ice-capable vessels within the fleet has declined over the years, and several of the remaining icebreakers have exceeded their operational life expectancy, with an average vessel age of over 36 years.

Although the government has invested in vessel life-extensions for the fleet, these efforts do not result in increasing icebreaking capacity and, in fact, reduce the overall number of available units when vessels are tied up for this life-extension work.

Although the Coast Guard's icebreaking fleet is aging and limited in number and capacity, demand for icebreaking services remains strong, primarily due to industrial activities along Canadian waterways, ever-growing container traffic, increased ferry services in Eastern Canada and growing traffic in the Arctic, as well as the ongoing need for icebreakers to engage in flood control, search and rescue and other governmental priorities. Pressure on the fleet is expected to grow even further as the trade agreement between Canada and Europe is implemented.

The need for a comprehensive and realistic schedule to replace the icebreaking fleet has been publicly acknowledged by the Auditor General, the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans and the maritime industry. The Tanker Safety Expert Panel submitted a report in 2015 highlighting the need for additional ice-capable vessels to meet the government's commitments and to ensure safe navigation.

remplacement de la flotte de brise-glace de la Garde côtière canadienne; nous avons en effet constaté que certains membres de votre comité avaient déjà posé des questions à ce sujet.

Je vais m'efforcer de rester bref et je vais me concentrer sur quelques messages clés.

La flotte de brise-glace de la Garde côtière joue un rôle fondamental, car elle maintient les eaux canadiennes ouvertes au commerce maritime. Cela s'applique en particulier aux routes commerciales, comme celles de la côte nord-est de Terre-Neuve et du golfe du Saint-Laurent, celles du fleuve Saint-Laurent et des Grands Lacs et celles de l'Arctique canadien, qui doivent toutes compter sur les services des brise-glaces de la Garde côtière pour rester ouvertes à la navigation malgré les conditions difficiles des hivers glacés.

Les services de déglacage et de gestion des glaces sont les piliers du mandat de la Garde côtière, en vertu de la Loi sur les océans, et sa flotte joue un rôle essentiel dans la protection de l'environnement maritime en escortant les différents navires qui circulent sur les eaux glacées, entre autres les pétroliers et les autres navires transportant des marchandises dangereuses.

Malgré son importance, la flotte de brise-glace de la Garde côtière est dans une situation précaire, et elle est mal placée pour répondre aux besoins du nombre accru de navires qui sillonnent les eaux canadiennes. Le nombre de vaisseaux résistant aux glaces, dans cette flotte, diminue d'année en année, et plusieurs des brise-glaces restants ont dépassé leur durée de vie utile, leur âge moyen étant de plus de 36 ans.

Même si le gouvernement a investi afin de prolonger la durée de vie des vaisseaux de la flotte, ses efforts n'ont pas abouti à une augmentation de la capacité de déglacage; en fait, ils ont plutôt réduit le nombre global de vaisseaux disponibles, puisqu'un certain nombre sont immobilisés pour ces travaux de prolongation de la vie utile.

Même si la flotte de brise-glace de la Garde côtière prend de l'âge et est limitée tant en nombre qu'en capacité, la demande de services de déglacage demeure forte, ce qui est dû principalement aux activités industrielles le long des cours d'eau canadiens, à l'augmentation constante du trafic des conteneurs, à l'augmentation des services de traversier dans l'Est du Canada et à l'importance croissante du trafic dans l'Arctique, mais aussi au fait que les brise-glaces sont toujours requis par la lutte contre les inondations, les activités de recherche et sauvetage et d'autres priorités du gouvernement. On s'attend à ce que les pressions sur cette flotte augmentent encore davantage lorsque l'accord commercial entre le Canada et l'Europe entrera en vigueur.

Le vérificateur général, le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans de même que tous les intervenants du secteur maritime ont reconnu publiquement qu'il fallait établir un calendrier complet et réaliste pour remplacer la flotte de brise-glace. Le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes a déposé en 2015 un rapport insistant sur la nécessité d'ajouter des

We also believe that the Coast Guard's effort to optimize deployment of its current icebreaking assets, although laudable, is only a Band-Aid solution. We believe the Coast Guard does very well with what they have, but what would happen in the event of an unexpected breakdown of one of the operating icebreakers when the fleet is already so thinly spread?

In illustration of our concerns, in 2013 and 2014, we saw vessels carrying just-in-time container goods and raw materials being delayed up to five days due to the severity of ice conditions and a lack of icebreaking assets on the St. Lawrence trade corridor. In 2015, the seaway experienced its latest opening date since 1997 due to the severity of ice and the resulting challenge that icebreakers faced in opening the trade corridors in the Great Lakes. Finally, during the 2015 Arctic shipping season, the Coast Guard was unable to adhere to its published levels of service and deployed fewer than the agreed number of icebreakers for commercial and resupply escorts, following a government directive to allocate Canada's two most capable icebreakers on a mission to the North Pole. This situation highlights the fact that the current icebreaking fleet is thinly spread and makes it difficult for the Coast Guard to meet its objectives when weather and/or traffic varies.

The committee should appreciate the essential role that the annual resupply missions play in ensuring the sustainability of Northern communities and the extent to which these missions are tied to the availability of reliable marine transportation. I don't have the number, but one could argue that the cost of operating and maintaining the Coast Guard's aged fleet, including the Vessel Life Extension Program, is much higher than it would be to operate and maintain a newer fleet. Ultimately, the lack of icebreaking capability undermines Canada's ability to build, support and maintain a robust supply chain, which is essential to supporting Canada's economy and ensuring the social and economic well-being of remote communities.

To conclude, to overcome these challenges, the Shipping Federation of Canada supports the development and implementation of a concrete and immediate plan for the effective renewal of the Coast Guard's icebreaking fleet. More specifically, we would invite the committee to consider the following recommendations:

First, we recommend the adoption of a concrete plan for renewing the Coast Guard's fleet of icebreakers, which includes securing funding and establishing realistic and verifiable timelines for the delivery of vessels in the medium term.

navires résistant aux glaces à la flotte pour satisfaire aux engagements du gouvernement et assurer la sécurité de la navigation.

Nous croyons également que les efforts déployés par la Garde côtière pour utiliser de façon optimale ses brise-glaces actuels, même s'ils sont louables, équivalent à mettre un pansement sur une jambe de bois. Nous sommes convaincus que la Garde côtière s'en tire très bien avec ce qu'elle a, mais que se passerait-il si l'un de ses brise-glaces encore opérationnels tombait subitement en panne, la flotte étant déjà si réduite?

Un exemple illustre nos préoccupations. En 2013 et en 2014, des vaisseaux chargés de conteneurs remplis de marchandises juste-à-temps et de matières premières ont été retardés, parfois jusqu'à cinq jours durant, en raison des mauvaises conditions de la glace et d'un manque de brise-glaces dans le corridor commercial du Saint-Laurent. En 2015, la voie maritime a ouvert plus tard que jamais depuis 1997 en raison de la gravité des embâcles, lesquels ont compliqué le travail des brise-glaces qui cherchaient à ouvrir les corridors commerciaux des Grands Lacs. Enfin, pendant la saison de navigation dans l'Arctique, en 2015, la Garde côtière n'a pas réussi à respecter ses niveaux de service affichés et n'a pas envoyé le nombre convenu de brise-glaces pour escorter les navires commerciaux et de ravitaillement, conformément à une directive du gouvernement visant à détacher deux des meilleurs brise-glaces du Canada pour une mission au pôle Nord. Cette situation met en relief le trop petit nombre de brise-glaces de la flotte, actuellement, et fait en sorte qu'il est difficile pour la Garde côtière de respecter ses objectifs malgré les variations du climat et du trafic.

Les membres du comité doivent comprendre le rôle essentiel que jouent les missions de ravitaillement annuelles pour la survie des collectivités nordiques et savoir à quel point ces missions sont tributaires d'un transport maritime accessible et fiable. Je n'ai pas de chiffre en tête, mais j'affirmerais que le coût de l'exploitation et du maintien des vieux vaisseaux de la Garde côtière et celui du Programme de prolongation de la vie des navires dépassent de beaucoup le coût de l'exploitation et de l'entretien d'une flotte renouvelée. Au bout du compte, les capacités insuffisantes de la flotte de brise-glace nuit à la capacité du Canada de mettre en place, de soutenir et de maintenir une robuste chaîne d'approvisionnement, un soutien essentiel à l'économie du Canada, et d'assurer le bien-être social et économique des collectivités éloignées.

En conclusion, pour surmonter ces obstacles, la Fédération maritime du Canada est en faveur de l'élaboration et de la mise en œuvre immédiate d'un plan concret visant le renouvellement efficace de la flotte de brise-glace de la Garde côtière. J'inviterais les membres du comité à envisager plus précisément les recommandations suivantes :

Premièrement, nous recommandons d'adopter un plan concret visant à renouveler la flotte de brise-glace de la Garde côtière, ce qui suppose de dégager des fonds et d'établir un calendrier réaliste et vérifiable pour la livraison de ces navires à moyen terme.

The second recommendation is to renew the medium-sized Type 1200 icebreakers on a priority basis, with precedence over the planned construction of the proposed \$1.3 billion polar icebreaker.

The third recommendation is, in the short term, to explore all options to make additional units available in order to respect the Coast Guard's level of service commitments on icebreaking, including the possibility of purchasing or chartering existing foreign icebreakers and/or building such vessels abroad.

Madam Chair and distinguished members of the committee, thank you for your attention and we would be pleased to answer any questions you may have.

**The Deputy Chair:** Thank you very much for your presentation.

I would like to welcome now Senator Wallace to the committee, as well as Senator Eaton and Senator Sinclair.

Our first question goes to Senator McInnis, a member of our steering committee.

**Senator McInnis:** Welcome guests, and thank you for coming. I knew this would happen at some point in my career. I walked out of my office in a hurry and grabbed the wrong binder, but I have read all your materials.

Let me begin by saying that I sense from your remarks and what I read this afternoon that maybe "crisis" is a too strong a word, but are we approaching that? As I understand it, we have something like 17 vessels ranging in size: two large ones and, of course, we have one on order, which is a major one that I think, as the schedule goes, is due for construction in 2018 and comes into service sometime later on, but those things tend to be pushed off.

Where are we? To me, it sounds very serious, just from listening to you, particularly when these vessels guide super tankers carrying dangerous goods and so on so there is a concern about the environment. Where are we with respect to that, and how serious is it?

**Mr. Broad:** Thank you. As I mentioned, the average age of these vessels is over 36 years old. In fact, the *Louis St. Laurent* is 50-some odd years old, or close to it. We have been talking about this issue for the last several years.

During tough ice seasons, we do see delays. We see ships delayed because there are not enough icebreakers around to get them out of the ice. We've seen, last year, the resupply program upset because of, again, the lack of icebreakers. Two of them were sent up on a mission to the North Pole.

Notre deuxième recommandation vise à renouveler en priorité les brise-glaces moyens de type 1200 avant de commencer les travaux de construction prévus du brise-glace polaire proposé de 1,3 milliard de dollars.

Notre troisième recommandation vise à court terme à étudier toutes les options pour accroître le nombre de bâtiments disponibles et permettre à la Garde côtière de respecter ses engagements relativement au niveau de services de déglacage, y compris envisager la possibilité d'acheter ou de nolisier des brise-glaces étrangers ou de faire construire de nouveaux navires à l'étranger.

Madame la présidente, distingués membres du comité, merci de votre attention. Nous serons heureux de répondre à toutes vos questions.

**La vice-présidente :** Merci beaucoup de cet exposé.

J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue au sénateur Wallace de même qu'à la sénatrice Eaton et au sénateur Sinclair.

Notre première question sera celle du sénateur McInnis, membre de notre comité directeur.

**Le sénateur McInnis :** Je souhaite la bienvenue aux témoins et je les remercie de s'être présentés. Je savais que cela allait un jour m'arriver, pendant ma carrière. J'ai quitté mon bureau à la hâte et j'ai pris le mauvais cartable; toutefois, j'ai lu tous vos documents.

J'aimerais dire pour commencer que vos commentaires et ce que j'ai lu cet après-midi m'amènent à penser que le mot « crise » est peut-être trop fort; diriez-vous que nous approchons d'une crise? Si j'ai bien compris, nous possédons quelque 17 vaisseaux de dimensions diverses. Nous en avons deux grands et, bien sûr, nous avons passé une commande pour en faire construire un autre important, et je crois que, selon le calendrier, il devrait être construit en 2018 et entrer en service un peu plus tard, mais ces choses-là sont souvent repoussées.

Où en sommes-nous? Il me semble que c'est très sérieux, à vous entendre, en particulier quand on sait que ces navires pilotent de très gros transporteurs remplis de marchandises dangereuses, et tout cela, ce qui soulève des préoccupations touchant l'environnement. Où en sommes-nous à cet égard, et à quel point est-ce que c'est grave?

**M. Broad :** Merci. Comme je l'ai dit, l'âge moyen de ces navires est de plus de 36 ans. En fait, le *Louis St-Laurent* a la cinquantaine, peut-être, ou il s'en approche. Cela fait plusieurs années que nous parlons de cette question.

Lorsque la saison des glaces est difficile, il y a en effet des retards. Les navires sont retardés parce qu'il n'y a pas suffisamment de brise-glaces pour leur frayer un chemin. L'an dernier, nous l'avons vu, le programme de réapprovisionnement a été chamboulé, encore une fois parce qu'il manquait de brise-glaces. Deux de ces navires avaient été envoyés en mission au pôle Nord.

To say it's a crisis, no, but it is time. It's time to renew the fleet. It's like any asset you have. These things are over 36 years old. We're going to see more delays as we go along. Every year there are more and more delays. I think it will continue, and it's bad for the economy and for trade.

**Senator McInnis:** Is there a delay with the *Louis St. Laurent*? Will it be kept in service longer now?

**Mr. Broad:** It will, and several of the other ships will be undergoing life extensions. The *Louis St. Laurent* has already had a life extension. But they only do the life extensions during the winter, when we need the icebreakers.

**Senator McInnis:** I'm thinking about short-term solutions. Are there available vessels that could be chartered?

**Mr. Broad:** I'm not an expert, but with the recent drop in the price of oil — and as we all know, oil projects have been put on the back burner — we know there are some foreign-flag icebreaker ships out there that we may be able to bring in on charter, but I don't know the cost of them. But we can't do it under Canada's laws right now. We have to have Canadian-flag ships, so to bring in foreign ships will take forever unless we change the law.

**Senator McInnis:** How are we viewed by the international shipping community?

**Mr. Broad:** They view us as getting long in the tooth on certain areas of trade in the St. Lawrence. The shipowners that we represent see the aging fleet. Mr. Allen has been up and down the St. Lawrence for a number of years on container vessels. We need good equipment there, and the delays are increasing every year.

**Senator Eaton:** I think your whole letter was very interesting and I'd love to go through it with you, but some of my other colleagues want to talk to you too. In one of your recommendations, I thought it was very interesting that you would take heavy and medium icebreakers on a priority basis and put them before the \$1.3 billion polar icebreaker.

Aren't the polar waters very vulnerable now with increased traffic? Would you deploy these heavy and medium icebreakers up there if you had to? Why did you make that particular recommendation?

**Mr. Broad:** I don't know when they are going to start that ship, but I don't think delivery is until 2022, and it's \$1.3 billion. This is a ship that, four years ago, was supposed to be built at \$780 million, and now it's up to \$1.3 billion, and it's supposed to be built in Canada. We don't think we have the wherewithal to

Je ne dirais pas que c'est une crise, mais il est temps d'agir. Il est temps de renouveler la flotte. C'est la même chose pour tous les actifs. Ces bâtiments ont plus de 36 ans. Plus le temps passe, plus les retards seront nombreux. Chaque année, le nombre des retards augmente. Je crois que cela se poursuivra ainsi, et c'est mauvais pour l'économie et pour le commerce.

**Le sénateur McInnis :** Est-ce que le *Louis St-Laurent* cause des retards? Est-ce qu'il restera en service encore longtemps?

**M. Broad :** Oui, et il faudra prolonger la durée de vie de plusieurs des autres navires. On a déjà prolongé la durée de vie du *Louis St-Laurent*. Mais ces travaux ne se font que pendant l'hiver, au moment où les brise-glaces sont en demande.

**Le sénateur McInnis :** Je pensais à des solutions à court terme. Y a-t-il des vaisseaux disponibles, que l'on pourrait nolisier?

**M. Broad :** Je ne suis pas un expert, mais, étant donné la chute récente du prix du pétrole — et, comme nous le savons tous, les projets pétroliers ont été mis en veilleuse —, nous savons qu'il y a quelques brise-glaces battant pavillon étranger disponibles, et on pourrait les affréter, mais je ne sais pas combien cela coûterait. Toutefois, nous ne pouvons pas le faire, actuellement, car les lois canadiennes l'interdisent. Nous devons utiliser des vaisseaux battant pavillon canadien, et il nous faudra une éternité avant de pouvoir nous servir de navires étrangers, à moins de changer la loi.

**Le sénateur McInnis :** Quelle opinion ont de nous les intervenants de la communauté internationale du transport maritime?

**M. Broad :** Ils voient bien que les actifs de certains secteurs du commerce sur le Saint-Laurent prennent de l'âge. Les armateurs que nous représentons voient bien que la flotte vieillit. M. Allen a parcouru le Saint-Laurent sur toute sa longueur, pendant un certain nombre d'années, à bord de porte-conteneurs. Nous avons besoin d'un bon équipement, dans ce secteur, et les retards augmentent tous les ans.

**La sénatrice Eaton :** Je trouve que votre lettre est intéressante d'un bout à l'autre, et j'aurais adoré pouvoir en discuter davantage avec vous, mais il y en a parmi mes collègues qui aimeraient aussi vous parler. Dans une de vos recommandations, et j'ai trouvé cela très intéressant, vous dites qu'il faudrait se doter en priorité de brise-glaces lourds et de brise-glaces moyens, avant même le brise-glace de classe polaire de 1,3 milliard de dollars.

Mais les eaux polaires ne sont-elles pas plus menacées, aujourd'hui, en raison du trafic accru? Est-ce que vous y enverriez ces navires brise-glaces lourds et moyens si vous le deviez? Pourquoi avez-vous présenté cette recommandation-là?

**M. Broad :** Je ne sais pas à quel moment la construction de ce navire va commencer, mais je ne crois pas qu'il sera livré avant 2022; il coûtera 1,3 milliard de dollars. Ce navire, il y a quatre ans, pouvait être construit pour 780 millions, et aujourd'hui, il en coûte jusqu'à 1,3 million de dollars, et il devrait être construit au Canada. Je ne crois pas que nous ayons les moyens de construire de façon efficiente ce type de navire, ici, mais nous ne voulons pas

build these here efficiently, but we are not commenting on government policy. We think that instead of building one for \$1.3 billion, you could build a few for that amount.

**Senator Eaton:** Is the design up and ready to go with the polar icebreaker? It has not started to be constructed, but is it up and ready to go? Would you have to start from scratch with the medium and heavy ones?

**Mr. Broad:** No, I think that presently it's easier to get the medium and heavy ones going, in my understanding, anyway, than it is the polar ship. Although, to that point, I'm also told by the Coast Guard that if they want to build a new icebreaker these days in Canada, with all the work that's going on with the navy and in Canadian shipyards, it will take eight years. There is not a lot of good news out there with respect to icebreakers.

**Senator Eaton:** Well, this committee and others — I sit on the Finance Committee as well — it's very discouraging because we hear what the navy and the Coast Guard are saying, and you just wonder why things can't move faster.

**Senator Poirier:** Thank you, gentlemen and madam, for being here. I have a couple of questions on the same subject.

We've heard several witnesses talk about increased activity in the Arctic area since we began the study, whether it be recreational or commercial. Is it possible for you to provide us with the activity level for the last five years of the ice passage by the members you represent, where ice breaking is needed? Is that something that you could provide to the committee?

**Mr. Broad:** Not tonight, but yes, we could.

**Senator Poirier:** The second question would be whether you anticipate the trend of the increase to continue. Have any companies who use these ice passages ever voiced safety concerns due to the lack of icebreakers?

**Mr. Broad:** On your first question about the traffic levels and the trend, we saw this year the *Crystal Serenity* that travelled, the passenger ship, and there are more adventure tours going up there. Some of our members were involved in mining projects in Baffin Island, Baffinland. We understand there is a lot of cargo interest for a Northwest Passage going from Asia to Europe through the Arctic. Personally, I don't like that.

There is increased traffic, and it is at a point where Canada is now looking at a polar code and at ways of coming up with particular trade corridors to make sure that environmental concerns and rescue operations are addressed. You don't want ships going all over the Arctic, so the government wants to keep these ship corridors.

commenter les politiques du gouvernement. Nous pensons que, plutôt que de construire un navire de 1,3 milliard de dollars, nous pourrions en construire plusieurs pour le même prix.

**La sénatrice Eaton :** Est-ce que les plans du brise-glace de classe polaire sont prêts? La construction n'a pas encore commencé, mais est-ce que les plans sont prêts? Faudrait-il retourner à la planche à dessin pour les navires lourds et moyens?

**M. Broad :** Non, je crois que, présentement, il serait plus facile de se lancer dans la construction des navires moyens et lourds, si j'ai bien compris, à tout le moins, que de construire un navire de classe polaire. Toutefois, à ce sujet, des membres de la Garde côtière m'ont dit que, de nos jours, pour construire un nouveau brise-glace, au Canada, étant donné tout ce qui se passe dans la marine et sur les chantiers maritimes du Canada, il faut huit ans. Il n'y a pas vraiment de bonnes nouvelles, en ce qui a trait aux brise-glaces.

**La sénatrice Eaton :** Eh bien, pour mon comité comme pour d'autres — je siège également au Comité des finances —, tout cela est très décourageant; nous entendons bien ce que disent les représentants de la marine et de la Garde côtière, et on ne peut que se demander pourquoi les choses n'avancent pas plus vite.

**La sénatrice Poirier :** Merci, madame et messieurs, de vous être présentés ici. J'aurais deux ou trois questions sur le même sujet.

Plusieurs témoins nous ont parlé de l'augmentation de l'activité dans l'Arctique depuis le début de notre étude, que ces activités soient récréatives ou commerciales. Vous serait-il possible de nous renseigner sur le niveau d'activité de vos membres sur les routes de glace, ces cinq dernières années, et de nous dire à quel moment le déglacage est nécessaire? Est-ce qu'il vous serait possible de communiquer ces renseignements à notre comité?

**M. Broad :** Pas ce soir, mais oui, ce serait possible.

**La sénatrice Poirier :** Ma deuxième question vise à savoir si vous pensez que cette tendance à l'augmentation va se maintenir. Est-ce que les entreprises qui circulent sur ces routes de glace ont déjà dit qu'elles craignaient pour leur sécurité en raison du manque de brise-glaces?

**M. Broad :** En ce qui concerne votre première question sur le niveau du trafic et sur la tendance, il y a eu cette année des croisières sur le navire de plaisance *Crystal Serenity*, et la région devient une destination pour le tourisme d'aventure. Quelques-uns de nos membres participent à des projets miniers, sur l'île de Baffin, les projets de Baffinland. Nous savons également que les transporteurs aimeraient bien qu'un passage du Nord-Ouest s'ouvre afin de pouvoir aller de l'Asie jusqu'en Europe en passant par l'Arctique. Personnellement, cette idée ne me plaît pas.

Le trafic augmente bel et bien, au point où le Canada envisage d'adopter un code polaire et cherche à tracer des corridors commerciaux définis en réponse aux préoccupations touchant l'environnement et les opérations de sauvetage. Il ne faut pas que les navires aillent n'importe où, dans l'Arctique, et c'est pourquoi le gouvernement veut maintenir ces corridors maritimes.

What was the other question?

**Senator Poirier:** Have any companies who use the ice passage ever voiced safety concerns because of the lack of icebreakers?

**Mr. Broad:** None to us.

**Senator Poirier:** You also mentioned in your opening remarks — and I also read it in your notes — the free trade agreement, CETA, which is going on right now. In your opinion, if the Coast Guard does not renew its icebreaker fleet in a timely fashion, could it hurt our export and import activities? If so, to what degree do you think it would hurt?

**Mr. Broad:** It's difficult to say. Obviously, if the icebreaker fleet is not renewed within the near future, it will make passage up and down the St. Lawrence much more difficult, and ports between Quebec City and Montreal will be at risk.

I guess you'd be looking at putting the cargo through other ports, which could increase costs substantially. All water is cheaper than rail and truck, and more environmentally friendly too, by the way.

**Senator Munson:** Thank you for being here. You alluded to the Arctic. Do we have the capacity and capability to do the job now? We've heard so much about this massive ship with tourists. Has it already gone through? Has it made it through the North?

**Mr. Broad:** Yes.

**Senator Munson:** But there will be more. I'm curious about the capacity and capability today, each and every time. This will build. Is there a likelihood of one of those ships getting stuck and not having the capability of freeing that ship?

**Mr. Broad:** If I could ask Ms. Simard to comment.

**Sonia Simard, Director, Legislative and Environmental Affairs, Shipping Federation of Canada:** In terms of the capacity in the North, looking at it from the commercial traffic angle, at this stage we're still in a situation where the level of traffic is mostly on the resupply for the communities and on the mining side. But even there, we see that sometimes, in terms of the ability to provide icebreaking services — for example, for the resupplying of the local communities — those vessels have to wait because the icebreaker has to suddenly quit escorting to go and rescue, for example, a *National Geographic* boat that's out there doing some filming. The commercial escort has to stop because there is a search and rescue need. It's happening now where there are priorities and the needs of all the users are not necessarily met. We have seen cases like this in recent winters.

Quelle était l'autre question?

**La sénatrice Poirier :** Est-ce que les entreprises qui circulent sur ces routes de glace ont déjà dit qu'elles craignaient pour leur sécurité en raison du manque de brise-glaces?

**M. Broad :** Pas à notre connaissance.

**La sénatrice Poirier :** Vous avez également mentionné, dans votre déclaration d'ouverture — et il en était également question dans vos notes, je l'ai vu — l'accord économique et commercial global, l'AECG une question d'actualité. À votre avis, si la Garde côtière ne renouvelait pas à temps sa flotte de brise-glace, est-ce que cela pourrait nuire à nos exportations et à nos importations? Dans l'affirmative, dans quelle mesure est-ce que cela nuirait, à votre avis?

**M. Broad :** C'est difficile à dire. De toute évidence, si on ne renouvelle pas la flotte de brise-glace dans un proche avenir, la circulation sur le Saint-Laurent deviendra beaucoup plus difficile, et les ports entre Québec et Montréal pourraient être menacés.

J'imagine que la solution consisterait peut-être à faire passer les marchandises par d'autres ports, mais cela augmenterait de beaucoup les coûts. Le transport maritime est toujours moins cher que le transport ferroviaire ou routier, et il est en passant plus respectueux de l'environnement, en plus.

**Le sénateur Munson :** Merci de votre présence. Vous avez fait allusion à l'Arctique. Est-ce que nous avons aujourd'hui la capacité de faire ce travail? Nous avons beaucoup entendu parler de cet énorme navire rempli de touristes. Est-il déjà passé? Est-ce qu'il s'est rendu jusqu'au Nord?

**M. Broad :** Oui.

**Le sénateur Munson :** Mais il y en aura d'autres. Cette capacité pique chaque fois ma curiosité. La tendance va s'accroître. Serait-il possible qu'un de ces navires se prenne dans les glaces et que nous ne soyons pas capables de l'en libérer?

**M. Broad :** J'aimerais demander à Mme Simard de répondre.

**Sonia Simard, directrice, Affaires législatives et environnementales, Fédération maritime du Canada :** En ce qui a trait à la capacité dans le Nord, si on l'envisage sous l'angle du trafic commercial, nous en sommes encore dans une situation où le trafic est principalement destiné au ravitaillement des collectivités et aux activités minières. Mais, encore là, en ce qui a trait à la capacité de fournir des services de déglacement — par exemple, pour ravitailler les collectivités locales —, il arrive parfois que ces vaisseaux doivent attendre, parce que le brise-glace doit cesser de l'escorter vu qu'il est appelé, par exemple, à la rescousse par un navire de *National Geographic* en tournage dans la région. Il doit mettre fin à une escorte commerciale parce qu'il doit participer à une opération de recherche et sauvetage. Cela arrive, aujourd'hui; les priorités et les besoins de l'ensemble des utilisateurs ne sont pas nécessairement respectés. Et nous l'avons vu, ces derniers hivers.

With the increase in traffic, is it difficult to see a scenario where the needs could be challenged? It's not difficult to see a scenario where there may be difficulty in ensuring that there will be an escort for a boat to resupply communities, for commercial, for search and rescue, and for adventure tourism, and the requirement to help those.

If we're talking about the adventure side of it, those ships that come through the Northwest Passage on more of a sports and expedition type of excursion are maybe not as well prepared as one would expect. Right now we may not be monitoring that type of traffic, so it creates extra need at the last moment, whereas the commercial traffic is pretty much well settled and knows the needs in advance.

Yes, conflicts might increase. However, right now, when we look at the trend — you were talking about the increased traffic in the Northwest Passage. We are not thinking right now — and correct me if I'm wrong — that the Northwest Passage will become a highway in the next five years. It is a longer-term schedule. We are not here to tell you there is a need for more icebreakers because we think that tomorrow there will be a highway in the Northwest Passage. We are not saying that.

But right now, in terms of the need to support the resupply, the commercial, the mining projects and all of that, we sometimes see delays in icebreaking escorts because the icebreakers have to be diverted to search and rescue or other types of missions.

**Senator Munson:** With the exception of air-sea rescue, just for edification, what is the priority for an icebreaker, Coast Guard or otherwise? Is it to have ships come and resupply communities that need food and supplies for their daily living, or is it to cut out the ice for a tourist group with lots of money that wants to come and see our North? What would be the priority of an icebreaker?

**Ms. Simard:** Personally — and I don't know if my colleagues will be adding anything — in terms of priorities among the commercial activities, I'm not sure that there are fixed priorities. But definitely, if there is a search and rescue mission, the icebreakers will be diverted from the commercial escort to the search and rescue.

When you say “breaking out the ice” for those excursion vessels, smaller vessels and port vessels going there, if they find themselves in trouble, yes, the commercial side will lose the escorts. It is our understanding that the Coast Guard will do the first mandate, which we understand is search and rescue, and we are not here to say it shouldn't take place. But it is a fact that if

Étant donné l'augmentation du trafic, pourrait-on imaginer un scénario selon lequel les besoins ne seraient pas comblés? Il n'est pas difficile d'imaginer un scénario selon lequel on n'arriverait pas à trouver un bateau escorte pour un navire qui va ravitailler les collectivités, pour un navire commercial, pour des activités de recherche et sauvetage ou encore pour un navire de tourisme d'aventure, avec toutes les exigences que cela suppose.

Puisque nous parlons du tourisme d'aventure, les navires qui empruntent le passage du Nord-Ouest pour des croisières à fins sportives ou d'excursion ne sont peut-être pas aussi bien préparés que l'on aimerait s'y attendre. À l'heure actuelle, nous ne contrôlons peut-être pas tout à fait ce trafic, et cela crée des besoins supplémentaires à la dernière minute, tandis que la circulation commerciale est beaucoup mieux établie et que ses besoins sont connus à l'avance.

Oui, il se peut que les conflits augmentent en nombre. Toutefois, pour le moment, la tendance — vous parliez de l'augmentation du trafic dans le passage du Nord-Ouest — nous ne pensons pas pour le moment — corrigez-moi si je me trompe — que le passage du Nord-Ouest va se transformer en autoroute d'ici cinq ans. Il faudra beaucoup plus de temps. Nous ne sommes pas ici pour vous dire que nous avons besoin d'un nombre accru de brise-glaces parce que nous pensons que, dès demain, le passage du Nord-Ouest sera devenu une autoroute. Ce n'est pas ce que nous disons.

Pour le moment, cependant, en ce qui a trait au besoin de soutenir les navires qui assurent le ravitaillement, les navires commerciaux, les projets miniers, tout cela, il y a parfois des retards, parce que les brise-glaces qui nous escortent doivent être affectés à des activités de recherche et sauvetage ou à d'autres missions.

**Le sénateur Munson :** Si on laisse de côté les opérations de sauvetage air-mer, pour mon édification personnelle, j'aimerais savoir quelles sont les priorités des brise-glaces, qu'ils appartiennent ou non à la Garde côtière. Leur priorité est-elle d'accompagner les navires qui ravitaillent en nourriture et en fournitures de la vie quotidienne les collectivités du Nord ou d'ouvrir dans la glace un chemin pour les touristes bien nantis qui veulent visiter notre Nord? Quelle serait la priorité d'un brise-glace?

**Mme Simard :** Personnellement — et j'ignore si mes collègues voudront ajouter quelque chose —, en ce qui concerne les priorités, dans le domaine commercial, je ne suis pas certaine que les priorités soient fixes. Mais il est certain que, si une opération de recherche et sauvetage est lancée, les brise-glaces devront cesser d'escorter les navires commerciaux pour participer à cette opération.

Quand vous parlez d'ouvrir un chemin dans la glace pour les navires d'excursion, les petits vaisseaux et les bateaux-pilotes qui se rendent dans la région, s'ils se retrouvent en danger, oui, les navires commerciaux perdront leur escorte. Si nous avons bien compris, la Garde côtière va remplir son mandat premier, c'est-à-dire, je crois, les opérations de recherche et sauvetage; nous ne

those ships are coming into Arctic waters and are not as equipped as they should be to face that type of climate, and the resupplying missions' ships there are well equipped but they still need icebreakers, we lose icebreaking escorts because they have to go and help small vessels in the Arctic. It's happening, and we believe the priority will be if there is an issue with concern for life.

**Senator Poirier:** How often does that happen?

**Ms. Simard:** I should qualify. As an association, we do not represent the resupply. Resupply missions to local communities are done by Canadian flag vessels. In Canada, in order to move cargo from point A to point B, you have to do that on Canadian flag vessels. The resupply commodities are done by Canadian domestic vessels. We represent the ocean-going vessels that are going, for example, to the mining projects and are taking the important exports out of south or north of 60.

**Senator Poirier:** I meant how often would an icebreaker be removed from the commercial to the search and rescue?

**Ms. Simard:** I was explaining that, because it has happened. I was saying that because, to our knowledge, it happened on the resupply vessels. We didn't experience that directly. It's our colleagues within the industry on the resupply side. We understand that this had happened at least once last year, where the resupply vessel was concerned about losing the escorts because of a need to assist. That's our understanding.

**Mr. Broad:** We're not experts in Arctic shipping. Most of our work is south of 60. Of our members, I would say 98 per cent of their business is south of 60.

**Senator Munson:** One other question for the captain, because you said that you have been on many ships around the world. Maybe you have the experience — or Mr. Broad — about comparing us to other countries.

You talked about the number. Are there 17 icebreakers that we have? Seventeen, and the one we have proposed for 2018 or six or seven years down the road.

How do we compare with, for example, Russia, Northern Norway, Sweden and what the United States is doing in Alaska? Are we lagging way behind these countries, or are we breaking ice properly?

**Mr. Broad:** Certainly Russia has something like 48 icebreakers, and they are building four new polar icebreakers. They are way ahead of the game as far as any other country that I know of.

sommes pas venus ici pour dire que cela ne devrait pas être ainsi. Mais c'est un fait, si les navires qui s'engagent dans les eaux de l'Arctique ne sont pas équipés comme ils le devraient pour affronter ce type de climat et que les navires en mission de ravitaillement, qui sont, eux, bien équipés, mais peuvent avoir besoin de services de déglacage, les brise-glaces iront d'abord au secours des petits vaisseaux perdus dans l'Arctique. Cela arrive, et nous croyons que la priorité pourrait changer si des vies étaient menacées.

**La sénatrice Poirier :** À quelle fréquence est-ce que cela se produit?

**Mme Simard :** Je devrais apporter des précisions. Notre association ne représente pas le secteur du ravitaillement. Les missions de ravitaillement des collectivités locales sont confiées à des vaisseaux battant pavillon canadien. Au Canada, un navire qui transporte des marchandises du point A au point B doit être immaculé au Canada. Le ravitaillement est assuré par des vaisseaux canadiens. Nous représentons les navires au long cours qui, par exemple, vont prendre livraison de produits miniers au sud, je devrais dire au nord du 60<sup>e</sup> parallèle.

**La sénatrice Poirier :** Je voulais savoir, en fait, à quelle fréquence il arrivait qu'un brise-glace quitte un navire commercial pour participer à une opération de recherche et sauvetage?

**Mme Simard :** J'en ai parlé parce que ça s'est produit, à notre connaissance, dans le cas de navires de ravitaillement. Ça ne nous est pas arrivé à nous. Ce sont nos collègues du secteur, ceux qui s'occupent du ravitaillement. Nous savons que c'est arrivé au moins une fois l'an dernier et que le navire de ravitaillement a craint de perdre son escorte en cas d'appel à l'aide. C'est ce que nous savons.

**M. Broad :** Nous ne sommes pas des experts du trafic maritime dans l'Arctique. Nous travaillons surtout au sud du 60<sup>e</sup> parallèle. Je dirais que, parmi nos membres, 98 p. 100 font leurs affaires au sud du 60<sup>e</sup> parallèle.

**Le sénateur Munson :** J'ai une autre question pour le capitaine, parce que vous avez dit que vous aviez été un peu partout dans le monde à bord de différents navires. Vous, ou peut-être M. Broad, avez peut-être l'expérience nécessaire pour nous comparer à d'autres pays.

Vous avez donné un chiffre. Nous possédons bien 17 brise-glaces? C'est-à-dire 17 plus celui que nous pourrions avoir en 2018 ou dans 6 ou 7 ans d'ici.

Comment notre situation se compare-t-elle avec celle, par exemple, de la Russie, de la Norvège septentrionale, de la Suède, ou encore des États-Unis, en Alaska? Est-ce que nous accusons beaucoup de retard par rapport à ces pays, ou est-ce que nous nous en tirons bien?

**M. Broad :** La Russie, assurément, possède quelque 48 brise-glaces, et est en train de construire 4 nouveaux brise-glaces de classe polaire. La Russie a de l'avance sur tous les pays, à ma connaissance.



The U.S. does not have a lot of icebreakers. How many do they have in the lakes?

**Chad Allen, Director, Marine Operations, Shipping Federation of Canada:** They just have a couple there.

**Mr. Broad:** They also have a polar icebreaker on top to be built. I think that's one of the reasons why Canada wants to have another polar icebreaker also.

**Senator Munson:** We talk about that route, that magnificent story of the ship that went from one part of Russia and then ended up in China, over the polar route, which was a great undertaking.

**Mr. Broad:** Yes.

**Senator Munson:** I don't think we could do that.

**Mr. Broad:** No. They took a different route. What do they call it, the eastern route?

**Mr. Allen:** There are two. There is the Northwest Passage and the Northern Sea Route. That is one is through Russia, the Northern Sea Route.

**Senator Munson:** We could learn from the Russians then. If they can afford it, why can't we afford it?

**Mr. Broad:** Yes.

**Senator Enverga:** Let's talk about the search and rescue capability of the Coast Guard. Last week, we were in Halifax and in Sydney, Nova Scotia, and we talked about the capability there.

Do you have any record of how many times you have assisted the Coast Guard, let's say, as a vessel of opportunity in search and rescue? Do you have any numbers there?

**Mr. Allen:** I'm personally not aware any statistics, but as you say, it's part of the search and rescue framework. If there's a vessel that can assist, then a vessel is required to assist under SOLAS.

**Senator Enverga:** Do you know of any instances when your group was able to assist the Coast Guard? How much dependence do they have on you as commercial vessels in rescuing people?

**Mr. Allen:** I think there is a reliance, certainly to utilize the resources that are at sea in terms of the Atlantic Ocean or crossing the Pacific Ocean. Those ships are probably closer in vicinity than official search and rescue facilities in Halifax or on the West Coast.

**Senator Enverga:** The last time we were there, we were asked a question of the head of the Coast Guard, and she told us that the Far North is changing. Climate change is supposed to be warming

Les États-Unis n'ont pas énormément de brise-glaces. Combien en ont-ils sur les Grands Lacs?

**Chad Allen, directeur, Opérations maritimes, Fédération maritime du Canada :** Ils n'en ont que deux ou trois.

**M. Broad :** Ils sont également en train de construire un brise-glace de classe polaire. Je crois que c'est entre autres pour cette raison que le Canada voulait lui aussi avoir un autre brise-glace de classe polaire.

**Le sénateur Munson :** Nous parlons aussi de ce voyage, cette magnifique histoire d'un vaisseau qui est parti de quelque part en Russie et s'est rendu en Chine en utilisant une route polaire; quelle extraordinaire entreprise!

**M. Broad :** Oui.

**Le sénateur Munson :** Je ne crois pas que nous pourrions faire la même chose.

**M. Broad :** Non. Ils ont pris une route différente. Comment est-ce qu'ils l'appellent, la route de l'Est?

**M. Allen :** Il y en a deux. Il y a le passage du Nord-Ouest et il y a la route de la mer du Nord. C'est celle-là qui passe par la Russie, la route de la mer du Nord.

**Le sénateur Munson :** Les Russes pourraient donc nous donner des leçons. S'ils peuvent se le payer, pourquoi ne pouvons-nous pas nous le payer?

**M. Broad :** Oui.

**Le sénateur Enverga :** J'aimerais parler de la capacité de recherche et sauvetage de la Garde côtière. La semaine dernière, nous nous sommes rendus à Halifax, et à Sydney, en Nouvelle-Écosse, et il a été question de la capacité.

Sauriez-vous dire combien de fois vous avez aidé la Garde côtière dans des opérations de recherche et sauvetage parce que vous étiez, disons, heureusement dans les parages? Auriez-vous des chiffres à ce sujet?

**M. Allen :** Je ne suis pas personnellement au courant de ces statistiques, mais, comme vous le dites, cela fait partie des éventualités, lorsqu'il y a des opérations de recherche et sauvetage. Si un vaisseau est en mesure d'aider, il doit aider, en vertu de la Convention SOLAS.

**Le sénateur Enverga :** Savez-vous combien de fois il est arrivé que des membres de votre groupe puissent aider la Garde côtière? Jusqu'à quel point la Garde côtière peut-elle compter sur vous, sur les vaisseaux commerciaux, lorsqu'il y a des gens à sauver?

**M. Allen :** Je crois qu'elle peut compter sur nous, à coup sûr, pour utiliser les ressources qui se trouvent en mer, c'est-à-dire sur l'océan Atlantique, ou quelque part sur l'océan Pacifique. Il est probable que ces navires se trouveront plus près que les navires officiels de recherche et sauvetage de Halifax ou de la côte Ouest.

**Le sénateur Enverga :** La dernière fois que nous y sommes allés, nous avons posé une question à la commissaire de la Garde côtière, et elle nous a dit que le Grand Nord changeait. Les

the Arctic, but there are times when there is more ice there than ever before. Can you say that's true, judging from the experience of your people?

**Mr. Allen:** I am not an environmentalist. As we say, we're not experts in the Arctic. It's really difficult to comment on that in terms of the changing conditions in the Arctic.

**Ms. Simard:** Not from personal experience, but when you read about the Arctic passage, both within the trade journals and within the scientific literature around climate change, what must be considered for navigation is that when we talk ice-free waters, we are not looking at ice-free waters yet. What has happened is that because of the melting of the ice, you now have more pieces of ice that are floating and are coming into the passages. What you see as diminution of ice in terms of the width is creating more pieces of ice that are floating and creating additional challenges from a navigation point of view.

On climate change, when we look at open-sea waters, I believe that the mariners would tell you that, in terms of the Arctic, it comes with a lot of additional and different challenges because of the free pieces of ice that are now floating but used to be attached to the bigger icebergs. That, in itself, is an additional challenge when you think of navigation in the Arctic in the current and future years.

**Senator Enverga:** Now I understand.

**Senator Raine:** It's nice to have you at our committee. One of you said something about vessel life extensions are only done in the winter. I don't understand why that would be. Could you explain that?

**Mr. Allen:** Well, basically the Coast Guard has a 10-year plan that they have listed on their website, which outlines when these vessels are going for life extension, when they are going to dry dock. They are quite aware of the requirements both in the Arctic and south of 60, in the Gulf. They try and work around those peak periods, but there is a very short window in which they do have to work. It's unavoidable that they are going to overlap.

Looking at next spring, in April, we see three of the medium-sized and one of the heavy icebreakers going in for refit. If we have a harsh winter, then we see an immediate problem in the spring. They try and do it in the spring, in April, but if we have ice, it could be a problem.

**Senator Raine:** When they're actually being refurbished, then, is that happening in the summer or the winter? In the winter, aren't they breaking ice?

changements climatiques devaient entraîner un réchauffement de l'Arctique, mais il arrive que la glace y soit plus épaisse que jamais auparavant. Diriez-vous que c'est vrai, en vous fondant sur l'expérience de vos membres?

**M. Allen :** Je ne suis pas un environnementaliste. Nous disons toujours que nous ne sommes pas des experts de l'Arctique. Il est très difficile pour nous de parler des conditions changeantes dans l'Arctique.

**Mme Simard :** Je ne parle pas par expérience personnelle, mais quand vous lisez des choses sur le passage de l'Arctique, que ce soit dans des revues spécialisées ou de la documentation scientifique et qu'il est question des changements climatiques, ce qui est important, sur le plan de la navigation, c'est que nous parlons d'eaux libres de glace, nous ne nous attendons pas à ce que ce soit bientôt une réalité. Ce qu'il y a, c'est que, étant donné que la glace fond, il y a aujourd'hui davantage de morceaux de glace flottants qui encombrant les passages. Bien que la superficie des banquises ait diminué, il y a de plus en plus de morceaux de glace qui flottent librement, compliquant davantage les choses pour les navigateurs.

Sur la question des changements climatiques, si nous pensons à la navigation en haute mer, je crois que tous les marins pourront vous dire que, dans l'Arctique, les changements entraînent beaucoup de défis supplémentaires et nouveaux, puisqu'il y a maintenant des blocs de glace qui flottent librement, alors qu'ils formaient autrefois des icebergs plus imposants. C'est donc un défi pour les navigateurs, dans l'Arctique, et cela sera encore un défi demain.

**Le sénateur Enverga :** Je comprends, maintenant.

**La sénatrice Raine :** C'est un plaisir pour notre comité de vous accueillir. Quelqu'un a dit que les travaux visant à prolonger la durée de vie des vaisseaux ne se font que pendant l'hiver. Je ne comprends pas pourquoi il en est ainsi. Pourriez-vous l'expliquer?

**M. Allen :** Eh bien, en fait, la Garde côtière a établi un plan sur 10 ans, qui est affiché sur son site web, et ce plan indique à quel moment ces vaisseaux vont faire l'objet de travaux de prolongation de la vie et à quel moment ils vont être mis en cale sèche. La Garde côtière est tout à fait au courant des besoins dans l'Arctique et au sud du 60° parallèle, dans le Golfe. Elle fait ce qu'elle peut pour répondre aux besoins pendant les périodes de pointe, et elle ne dispose que d'une très petite fenêtre au cours de laquelle elle peut faire des travaux. Il est inévitable que des chevauchements se produisent.

Le printemps prochain, en avril, trois brise-glaces moyens et un brise-glace lourd vont devoir être rénovés. Si nous connaissons un hiver rigoureux, il y aura tout de suite un problème, dès le printemps. Ils essaieront bien sûr de travailler au printemps, en avril, mais s'il y a de la glace, un problème est à prévoir.

**La sénatrice Raine :** À ce moment-là, est-ce que la remise à neuf se fait l'été ou l'hiver? Est-ce que les navires ne sont pas en train de briser la glace, l'hiver?

**Mr. Allen:** Down here they are, in the south. That's the sort of maintenance period for the Arctic.

**Senator Raine:** The Arctic, they have given up.

**Mr. Allen:** Yes. They don't go up there in the winter. They are only up there in the summer months. The periods when they can actually take these ships out of service are rather limited in trying to meet the needs of industry, both in the Arctic and in the south.

**Senator Raine:** The logistics are very complicated. Did you have any understanding that they would divert two icebreakers to the North Pole before they actually did it last summer?

**Mr. Broad:** No. That was kind of a surprise.

**Senator Raine:** My final question is: If you've got a National Geographic film crew wanting to go to the Arctic and it's going to put strains on our limited supply of icebreakers, who says "yes" or "no"?

**Mr. Broad:** Well, Sonia knows a bit more about this on the legal side than I do, but there is the ability to trade or go wherever you want, the right of passage of ships to transit in international waters. You can't put a stop on vessels going up there, and yes, it does create problems. I remember the previous commissioner of the Coast Guard telling me about some guy who wanted to ski up to the North Pole. He said, "We had to rescue him, and you wouldn't believe the amount of money we spent on saving him."

It's a big place, and we have ships that are going up there, free passage, and they get stuck once in a while, so the Coast Guard has to get them out. I would say right now that's the exception. It's not the norm.

**Senator Raine:** It begs the question: If somebody is going to do something stupid, such as going where they shouldn't go and then getting stuck, who pays the cost? Surely there should be a way, as we have in our environmental protection, where if there's an environmental disaster, the industry pays for the cleanup. Why wouldn't we have the same kind of thing? It's beyond me when we're struggling to obtain new vessels and we incur costs that aren't recoverable. I guess you wouldn't have any comments on that?

**Mr. Broad:** It's a good point, a point well taken, but, again, I think that the example given was an exception to the norm.

**Senator Raine:** Yes.

**Mr. Broad:** With the size of the Arctic, you could have 15 or 20 icebreakers, and you still wouldn't cover the whole thing. But I think your point is well taken, that there are limited resources, so we have to find ways and means of using them as efficiently as we can.

**M. Allen :** C'est ce qu'ils font ici, dans le Sud. Dans l'Arctique, cela correspond en gros à une période d'entretien.

**La sénatrice Raine :** Ils ont abandonné l'Arctique.

**M. Allen :** Oui. Ils n'y vont pas, l'hiver. Ils n'y vont que pendant les mois d'été. Les périodes au cours desquelles il est vraiment possible de retirer des vaisseaux du service sont plutôt limitées, puisqu'il faut répondre au besoin des secteurs industriels de l'Arctique et du Sud.

**La sénatrice Raine :** La logistique est très complexe. Est-ce que vous saviez que deux brise-glaces allaient être affectés au pôle Nord, avant d'être mis en face des faits, l'été dernier?

**M. Broad :** Non. Cela nous a un peu pris par surprise.

**La sénatrice Raine :** Voici ma dernière question : si une équipe de tournage de National Geographic voulait se rendre dans l'Arctique et que cela risquait de mettre à rude épreuve notre petite flotte de brise-glace, est-ce qu'il y a quelqu'un qui peut donner ou refuser son autorisation?

**M. Broad :** Eh bien, Sonia en connaît un peu plus que moi sur les aspects juridiques de cette question, mais les gens ont tous le droit de faire du commerce là et où ils l'entendent, et les navires ont droit de passage dans les eaux internationales. Vous ne pouvez pas interdire à un navire de se rendre là-bas, même si, oui, cela crée des problèmes. Je me rappelle que le commissaire précédent de la Garde côtière m'avait parlé d'un type qui avait voulu se rendre en ski jusqu'au pôle Nord. Il m'a dit : « Nous avons dû aller le sauver; le montant d'argent que cela nous a coûté est incroyable. »

C'est un vaste territoire, et il y a des vaisseaux qui s'y rendent, le passage est gratuit, et, de temps en temps, ils restent pris; la Garde côtière doit donc aller à leur secours. Je dirais actuellement que c'est l'exception. Cela n'est pas la norme.

**La sénatrice Raine :** Il faut alors se demander qui paye la note, quand quelqu'un fait quelque chose de stupide, par exemple se rendre dans un lieu inaccessible et y rester pris. Il existe sûrement un moyen; nous avons adopté des mesures de protection environnementale, selon lesquelles, en cas de catastrophe, c'est l'industrie qui paye le nettoyage. Ne pourrions-nous pas adopter des mesures du même genre? Cela me dépasse de voir que nous nous débattons pour faire construire de nouveaux vaisseaux et que nous devons quand même assumer des coûts que nous ne pourrions jamais recouvrer. J'imagine que vous n'avez rien à dire à ce sujet?

**M. Broad :** C'est un bon point, vous avez raison, mais, je le répète, je crois que cet exemple illustre l'exception plutôt que la norme.

**La sénatrice Raine :** Oui.

**M. Broad :** Étant donné les dimensions de l'Arctique, vous pourriez y envoyer 15 ou même 20 brise-glaces, et vous ne pourriez pas couvrir le territoire complet. Mais je crois que vous

**Senator Raine:** I know this is not your topic, but my understanding is that, with that tourist ship that went through, they did pay the icebreaking costs.

**Mr. Broad:** They did. They brought their own icebreaker. It was a British icebreaker.

**Senator Raine:** The other question I wanted to ask you is: You mentioned just-in-time shipping. In just-in-time shipping, obviously, they factor in the ice conditions before they guarantee delivery by a certain time of goods that are transiting, sort of opening up waters. But if there is a delay that they didn't expect, it's the businesses that have to cover the cost of that delay? There is no recourse for not being open?

**Mr. Broad:** No. There's no recourse. It's the businesses, yes, that have to cover the cost, and also there are additional costs. The ship that's carrying the cargo is delayed; they're not getting paid any more for the ship being delayed. So, if it's costing \$20,000 a day to operate that ship, it's expensive. Ships, especially ones that are on regular ports of call or regular trade lanes, get slowed down. Then they get to Montreal, and they turn around and go back over to Europe. They have to speed up to make up time for their schedules, so they burn more fuel and it costs more money. So there are other costs aside from the cargo interest that the importer loses money, maybe a sale or whatever, but there's no way to recover that. There are a number of additional costs that add up to the ship owner, to the cargo interests.

**Senator Raine:** The thing is, though, that it's very important, if we're going to have good, viable trade, that we have all things working properly. As you say, when you are looking at 35-year-old ships, you are anticipating some problems down the line if we don't build more ships.

**Mr. Allen:** I would just like to add a quick comment on what Michael touched on there. When a ship is late, certainly on the container side and the intermodal side, there is a whole downstream effect. The whole railcar network and rail system is designed on these ships being on time. There's not a lot of buffer there. If a ship is late, it sort of sets an imbalance between the railcar supply and the labour supply, because the labour is also a critical component. So there are downstream effects to one ship or ships being late in terms of the whole supply chain. There's a ripple effect.

**Senator Raine:** It would probably be good if we had a little cushion built into the supply of icebreakers.

avez soulevé un point intéressant : les ressources sont limitées, et nous devons trouver le moyen et la façon de les utiliser de la manière la plus efficace possible.

**La sénatrice Raine :** Je sais que je m'écarte du sujet, mais si j'ai bien compris, le navire de touristes qui a emprunté ce passage a dû payer les frais de déglacement.

**M. Broad :** C'est vrai. Il était accompagné de son propre brise-glace, un brise-glace britannique.

**La sénatrice Raine :** Je voulais vous poser une autre question, parce que vous avez parlé des expéditions juste à temps. J'imagine que le transporteur de marchandises juste à temps tient compte des conditions de la glace, évidemment, avant de garantir la livraison pour une date donnée de marchandises qui devront traverser des eaux glacées, pouvant peut-être exiger un déglacement, alors, s'il se présente un imprévu qui les retarde, est-ce que c'est l'entreprise qui doit assumer les frais de ce retard? A-t-elle des recours pour le cas où la route n'est pas ouverte?

**M. Broad :** Non, elle n'a aucun recours. Bien sûr, c'est l'entreprise qui devra couvrir ces coûts, et il y aura des coûts supplémentaires. Le navire de transport est retardé; il ne sera pas payé, non plus que le navire en retard. Donc, s'il en coûte 20 000 \$ par jour pour ce navire, c'est cher. Les navires, en particulier ceux qui sont rattachés à un port et empruntent toujours les mêmes corridors commerciaux, sont retardés. Lorsqu'ils arrivent à Montréal, ils font demi-tour pour se diriger vers l'Europe. Ils doivent aller plus vite, pour rattraper le temps perdu, ce qui fait qu'ils brûlent davantage de carburant et que cela leur coûte encore plus cher. Il y a donc des coûts qui s'ajoutent aux intérêts des chargeurs, et l'importateur perd de l'argent, une vente, quelque chose, mais il n'a aucun moyen de recouvrer ces sommes. Il y a ainsi un certain nombre de coûts supplémentaires qui s'ajoutent, pour le propriétaire du navire, pour le chargeur.

**La sénatrice Raine :** Mais il est quand même très important, si nous voulons un commerce prospère et viable, que toutes ces choses fonctionnent bien. Comme vous le dites, étant donné que les navires ont 35 ans d'âge, vous prévoyez des problèmes, un jour, si nous ne construisons pas davantage de navires.

**M. Allen :** J'aimerais ajouter rapidement quelque chose à ce que Michael vient de dire. Lorsqu'un navire arrive en retard, s'il s'agit d'un porte-conteneurs qui doit arriver à un centre intermodal, il y aura tout un effet de dominos. Le réseau ferroviaire, le système ferroviaire dans son ensemble, tient pour acquis que les navires seront là à temps. La marge de manœuvre n'est pas très grande, ici. Si un navire est en retard, cela se répercute en quelque sorte sur les trains disponibles et aussi sur la main-d'œuvre disponible, étant donné que la main-d'œuvre est également un élément crucial. Donc, quand un navire ou plusieurs navires sont en retard, il y a un effet en aval sur toute la chaîne d'approvisionnement. C'est un effet de dominos.

**La sénatrice Raine :** Il serait peut-être bien de se donner un peu de jeu, quant à la construction des brise-glaces.

**The Deputy Chair:** Supplementary question, Senator Enverga.

**Senator Enverga:** With all of the problems you're getting with the shipping delays, do you have any estimate on the opportunity cost of this or the cost of all of the delays? Give me a rough estimate of how much the industry is losing because of the icebreakers being late or behind or not there. Can you give us a rough idea?

**Mr. Broad:** No, but maybe in a couple of months I can because the Coast Guard is trying to find out that same number. Our members don't get together as an industry to record all of that time lost or that opportunity cost, but we're working with the Coast Guard now to come up with some numbers.

**Senator Enverga:** You'll give us the report soon, when it's available?

**Mr. Broad:** It's a Coast Guard report. I don't know how soon it will be available, but I know that they're working now on that particular subject, yes.

**Senator Sinclair:** Thank you for being here. On the second page of your document, you referenced, in the middle paragraph, that accompanying icebreakers for commercial and supply escorts had to be withdrawn and that two of them had to be allocated to a mission to the North Pole. Was that a search and rescue mission, do you know?

**Mr. Broad:** No, it was a scientific mission, was it not, Sonia?

**Ms. Simard:** It was science, yes, mapping of the continental shelf.

**Senator Sinclair:** Okay. That was a Government of Canada decision to reallocate. So that had an impact upon the commercial shipping operations that they were escorting?

**Mr. Broad:** Actually, no, it had some effect on the resupply in the Arctic.

**Senator Sinclair:** Okay. I couldn't tell from the paragraph where it was. I wondered if you could tell me — and maybe you mentioned it and I missed it — do the commercial fishing operations that use Coast Guard escorts in order to keep the lanes clear pay a fee for that, or is that provided free of charge to the commercial shippers?

**Mr. Broad:** As far as I know, it's free of charge, yes.

**Senator Sinclair:** If that's not correct, you can advise us later.

**Mr. Broad:** I will.

**Senator Sinclair:** That means, then, that the search and rescue fleet is only available to you if they're not needed for search and rescue operations. Am I right?

**La vice-présidente :** Une autre question, monsieur Enverga.

**Le sénateur Enverga :** Étant donné tous les problèmes que vous pose le retard des navires, pourriez-vous estimer le manque à gagner ou encore le coût de tous ces retards? Donnez-moi tout simplement une estimation de la somme que cela représente, pour le secteur, lorsque les brise-glaces sont en retard ou qu'ils ne sont tout simplement pas disponibles. Pourriez-vous nous donner une idée?

**M. Broad :** Non, mais je pourrais peut-être le faire dans deux ou trois mois, étant donné que la Garde côtière essaie justement de les avoir. Nos membres ne se sont jamais réunis pour consigner toutes les heures perdues ou le manque à gagner total, mais nous travaillons avec la Garde côtière, aujourd'hui, pour essayer de réunir quelques chiffres.

**Le sénateur Enverga :** Allez-vous nous communiquer cette information bientôt, dès qu'elle sera disponible?

**M. Broad :** Il s'agit d'un rapport de la Garde côtière. Je ne sais pas à quel moment il sera disponible, mais je sais qu'elle travaille justement sur ce sujet, oui.

**Le sénateur Sinclair :** Merci d'être venu. À la deuxième page de votre document, vous dites, dans le paragraphe du milieu, que des brise-glaces qui accompagnaient des navires commerciaux et de ravitaillement ont dû être réaffectés, deux d'entre eux, à une mission dans le pôle Nord. S'agissait-il d'une mission de recherche et sauvetage, êtes-vous au courant?

**M. Broad :** Non, il s'agissait d'une mission scientifique, n'est-ce pas, Sonia?

**Mme Simard :** C'était une mission scientifique, oui, il s'agissait de cartographier le plateau continental.

**Le sénateur Sinclair :** D'accord. Donc, le gouvernement du Canada a pris la décision de les réaffecter. Et est-ce que cela a eu des répercussions pour les navires commerciaux qu'ils escortaient?

**M. Broad :** En fait, non, il n'y a eu aucune répercussion sur les activités de ravitaillement dans l'Arctique.

**Le sénateur Sinclair :** D'accord. Je ne l'avais pas compris, à la lecture du paragraphe. J'aimerais que vous me disiez — vous l'avez peut-être dit et je ne vous ai pas entendu — si les navires de pêche commerciale qui recourent aux escortes de la Garde côtière, pour maintenir les voies ouvertes, payent des droits, pour cela, ou si c'est offert gratuitement aux expéditeurs commerciaux.

**M. Broad :** À ma connaissance, c'est gratuit, oui.

**Le sénateur Sinclair :** Si c'est inexact, vous pouvez nous en aviser plus tard.

**M. Broad :** Je le ferai.

**Le sénateur Sinclair :** Cela signifie, alors, que la flotte de recherche et de sauvetage n'est disponible que si on n'en a pas besoin en vue d'opérations de recherche et de sauvetage, n'est-ce pas?

**Ms. Simard:** If I may, we're speaking to you in terms of the icebreakers, so the icebreaker vessels, yes. Search and rescue south and even north doesn't happen that often. I could take two minutes to make it very simple, because it is my fault and I didn't want to put this committee in a wrong direction. The example we gave you about the potential to divert to go for search and rescue in the North is one example. Indeed, Mike mentioned that we don't see it happening every day. We gave you that as an example to show the potential conflict.

But in terms of our the need for icebreakers on commercial operations, every five years, the Coast Guard is working with the industry at assessing the needs of the industry versus how much service they can provide to us, and we have a five-year agreement. To give you an example, from 2011 to 2016, there was a gap between how much service the industry forecasted it needed versus how many hours the Coast Guard vessels for icebreaking are actually able to give. That gap — remind me, Chad — is how many hours?

**Mr. Allen:** I'll give it to you in a percentage. It's 22 per cent in terms of what we asked for, what industry outlined as requirements, versus what the Coast Guard could commit to in terms of capacity. At the time, in 2011, there was a 22 per cent gap in terms of the number of days that we needed icebreaking support.

We are currently undergoing the renewal of this agreement, but we're fearful that the gap is going to continue to increase because there's one less icebreaker, the *Tracy*. We have increased refits and dry docks, and we have increased ferry services as well. So this gap is certainly going to increase from 22 per cent. We don't know what it's going to be yet. We haven't seen what they have committed. We're still working on what our requirements are going to be. They haven't changed too much, but certainly the Coast Guard's capabilities to meet those requirements are, I think, going to be stretched further again.

**Mr. Broad:** If I can just add, we respect the committee's look at search and rescue, and we aren't here to talk about search and rescue. We just saw some of the questions that came out about the Coast Guard's fleet, and we wanted to come and answer that. Our knowledge of search and rescue is very limited, at best.

**Senator Sinclair:** Thank you for that clarification, and we'll certainly keep that in mind.

I did want to ask one further question, and that has to do with that agreement that you referenced. I gather it's up for renewal and being re-negotiated as we speak. Do you anticipate an increase in commercial shipping over the next five years as compared to the last five years? If so, what would that increase be?

**Mme Simard :** Si vous me le permettez, nous vous parlons des brise-glaces, alors oui. Les activités de recherche et de sauvetage menées dans le Sud même dans le Nord ne sont pas menées si souvent. Je pourrais prendre deux minutes afin d'expliquer simplement la situation parce que c'est ma faute et je ne voulais pas induire en erreur le comité. Ce que nous vous avons dit concernant le potentiel de réaffecter navires à des activités de recherche et sauvetage dans le Nord est un exemple. En effet, Mike a mentionné que nous n'observons pas ces activités chaque jour. Nous vous avons donné cet exemple afin de montrer le conflit potentiel.

Mais en ce qui concerne notre besoin d'avoir des brise-glaces affectés à des activités commerciales, tous les cinq ans, la Garde côtière travaille avec l'industrie afin d'évaluer les besoins de celle-ci en fonction du niveau de service qu'elle peut nous offrir, et nous avons une entente de cinq ans. Pour vous donner un exemple, de 2011 à 2016, il y avait un écart entre les services dont l'industrie avait prévu avoir besoin et le nombre d'heures que les brise-glaces de la Garde côtière sont capables d'offrir en réalité. L'écart — rappelez-le moi, Chad — est de combien d'heures?

**M. Allen :** Je vais vous le donner en pourcentage. C'est 22 p. 100 en ce qui concerne ce que nous avons demandé, ce que l'industrie a décrit comme besoin, par rapport à ce que la Garde côtière pouvait s'engager à offrir en matière de capacité. À l'époque, en 2011, il y avait un écart de 22 p. 100 pour ce qui est du nombre de jours où nous avons besoin du soutien de brise-glaces.

Nous procédons actuellement au renouvellement de l'entente, mais nous craignons que l'écart ne se creuse parce qu'il y a un brise-glace en moins, le *Tracy*. Nous avons augmenté les activités de carénage et en cales sèches et avons aussi accru les services de traversier. Alors, l'écart augmentera certainement au-delà de 22 p. 100. Nous ne connaissons pas encore l'augmentation. Nous n'avons pas vu l'engagement de la Garde côtière. Nous travaillons toujours sur ce que seront nos besoins. Ils n'ont pas beaucoup changé, mais les capacités de la Garde côtière ont certainement changé, et je crois qu'elles seront davantage mises à l'épreuve une autre fois encore.

**M. Broad :** Si je peux juste ajouter quelque chose, nous respectons l'analyse de la recherche et du sauvetage du comité, et nous ne sommes pas ici pour parler de recherche et de sauvetage. Nous venons d'entendre certaines des questions qui portaient sur la flotte de la Garde côtière et voulions venir ici et y répondre. Notre connaissance de la recherche et du sauvetage est très limitée, au mieux.

**Le sénateur Sinclair :** Merci de cette clarification, et nous n'oublierons certainement pas cela.

Je voulais effectivement poser une autre question, et elle porte sur cette entente dont vous avez parlé. Je crois que le temps est venu de la renouveler et qu'elle est renégociée à l'heure actuelle. Prévoyez-vous une augmentation de la navigation commerciale au cours des cinq prochaines années en comparaison des cinq dernières? Si oui, quelle serait cette augmentation?

**Mr. Allen:** Based on the discussions that we've had with stakeholders that are involved in this, we're not really anticipating a major increase in the requirements for icebreaking based on what we've outlined in previous years. The demand hasn't changed, but I think the Coast Guard's ability to meet those demands is going to continue to decrease.

**Mr. Broad:** If I may add, we don't know what the CETA, the trade agreement with Europe that was just signed, will bring. Previous estimates have said \$5 billion worth a year of new cargo coming in, or business, so it could very well increase. If trade does indeed increase, the East Coast and Montreal and Quebec would certainly be beneficiaries of that increased trade. And, of course, we need to keep the St. Lawrence River open.

**Senator Sinclair:** Would that perhaps also be true of the Trans-Pacific Partnership, as far as you know?

**Mr. Broad:** No. I doubt it, because the Trans-Pacific Partnership will be more trade with Asia.

**Senator Sinclair:** What about exporting?

**Mr. Broad:** It would be exported through the West Coast ports. There wouldn't be too much export out of Eastern Canada to Asia. It would probably go by the West Coast.

**Senator Wallace:** Thank you for the presentation. Being from the Atlantic Provinces, I couldn't help but think of this gap that exists between the icebreaking requirement — in particular I'm thinking of the St. Lawrence when I hear mention of this — and the needs of shipping. Time is money, and if the icebreaking capability isn't up to scratch, shipping costs go up and so on.

You mentioned the ports of Montreal and Quebec City, but there are ports further east than that, on the Atlantic coast, not the least of which are Halifax and Saint John. If the Coast Guard is not going to keep up with the icebreaking capability and the requirements of the industry, it may be that that provides an opportunity to make the Atlantic coast ports viable for shipping purposes.

**Mr. Broad:** You're absolutely right, particularly for container cargo, but you do have bulk cargoes moving in large lots, and the railway would take a bite out of anybody's profits to ship that. It's not just containers. The ports of Halifax and St. John are certainly well-positioned to handle cargoes, but there are a lot of other cargoes besides containers that move up and down the river.

**Senator Wallace:** Indeed, and it's all bottom-line driven.

**M. Allen :** Selon les discussions que nous avons eues avec les intervenants qui participent aux négociations, nous ne nous attendons pas à une augmentation majeure des besoins en services de brise-glace en nous fondant sur ce que nous avons décrit au cours des années précédentes. La demande n'a pas changé, mais je crois que la capacité de la Garde côtière à satisfaire à la demande continuera de diminuer.

**M. Broad :** Si je peux ajouter quelque chose, nous ne savons pas ce qu'apportera l'AECG, l'accord économique avec l'Europe qui vient d'être signé. Les estimations antérieures indiquaient une valeur de 5 milliards de dollars par année de nouveaux chargements, ou de nouveaux volumes d'affaires, qui entreraient au pays, alors nos besoins pourraient très bien augmenter. Si le commerce augmente effectivement, la côte Est, Montréal et Québec bénéficieraient certainement de ce commerce accru. Et, bien sûr, nous devons conserver le fleuve Saint-Laurent ouvert.

**Le sénateur Sinclair :** Selon vous, cela ne serait-il pas aussi vrai en ce qui a trait au Partenariat transpacifique?

**M. Broad :** Non. J'en doute parce que le Partenariat transpacifique favorisera davantage le commerce avec l'Asie.

**Le sénateur Sinclair :** Qu'en est-il des exportations?

**M. Broad :** Les marchandises seraient exportées par l'intermédiaire des ports de la côte Ouest. Il n'y aurait pas beaucoup d'exportations de la côte Est du Canada vers l'Asie. On exporterait probablement de la côte Ouest.

**Le sénateur Wallace :** Merci de votre exposé. Comme je viens des provinces de l'Atlantique, je ne pouvais faire autrement que penser à cet écart qui existe entre les besoins en services de brise-glace — je pense en particulier au fleuve Saint-Laurent lorsque j'en entends parler — et les besoins en matière d'expédition. Le temps, c'est de l'argent, et si la capacité relative aux brise-glaces n'est pas assez grande, les coûts d'expédition augmenteront et ainsi de suite.

Vous avez mentionné les ports de Montréal et de Québec, mais il y a des ports plus à l'est que ceux-ci, sur la côte de l'Atlantique, dont les plus importants sont ceux de Halifax et de Saint John. Si la Garde côtière ne se maintient pas au même niveau que la capacité relative aux brise-glaces et les besoins de l'industrie, peut-être que cela fournira aux ports de la côte Atlantique l'occasion d'être viables à des fins d'expédition.

**M. Broad :** Vous avez entièrement raison, particulièrement au sujet des conteneurs, mais il y a aussi d'importants chargements en vrac, et le chemin de fer prendrait une part des profits de quiconque pour expédier cela. Ce n'est pas uniquement les conteneurs. Les ports de Halifax et de Saint John sont certainement bien positionnés quand vient le temps de transporter des marchandises, mais il y a beaucoup d'autres types de cargaisons outre les conteneurs qui sont transportés en amont et en aval du fleuve.

**Le sénateur Wallace :** En effet, et c'est axé entièrement sur les résultats financiers.

You had said that the Coast Guard has icebreaking capabilities in 17 vessels with an average age of 36 years. When was the last Coast Guard vessel built in Canada or when did it last purchase a new vessel? Just roughly.

**Mr. Allen:** I believe it was the early 1980s.

**Senator Wallace:** With the existing fleet of 17 vessels, would all of those be government- or Coast Guard-owned, or are any of them on long-term time charter from the private sector?

**Mr. Broad:** No. Those 17 vessels are not all icebreakers, are they, Chad?

**Mr. Allen:** No, I don't believe so.

**Mr. Broad:** When we talk icebreakers really breaking ice — not just buoy tenders or whatever — you're probably talking about nine ships, but they're all owned by the Government of Canada. None are time-chartered. Again, it has to be Canadian flag ships.

**Senator Wallace:** Obviously money, like most things in life, becomes the issue for government. The cost of upgrading and the \$1.3 billion for the polar vessel is major money. But in Canada, is there a market or an availability of chartered icebreaking vessels? Does that exist in the commercial shipping business?

**Mr. Broad:** There are icebreakers that you can charter in, particularly now since some of the oil projects up in Alaska and elsewhere have been put on the back burner. But I don't know if there are any others. Nordic countries, like Finland, can build icebreaking vessels.

**Senator Wallace:** I guess what I'm thinking is that if there's an icebreaking gap in the country, as you refer to it, and getting new vessels built hasn't happened since the 1980s, it sounds like a long stretch. Are there other options to provide those icebreaking vessels through the private sector? Would the private sector build them and long-term charter them? Has that ever happened? Do you see that possibility existing? We have shipyards in the country that can build these, so perhaps the private sector may find that an opportunity to be profitable. Would that be an option for the government to look at? It would keep the capital cost off the government's books.

**Mr. Broad:** That's an excellent point, senator, but under existing laws, no, that wouldn't be possible.

**Senator Wallace:** Unless they were built in Canada.

**Mr. Broad:** Unless they were built in Canada.

However, we would urge the government to take a good look and maybe do a business case on this whole thing. It's not our place to comment on shipbuilding in Canada, far from it, but we

Vous avez dit que la capacité de la Garde côtière, en matière de brise-glace, tient à 17 navires âgés en moyenne de 36 ans. Quand le dernier navire de la Garde côtière a-t-il été bâti au Canada ou à quel moment celle-ci a-t-elle acheté un nouveau navire? Environ, selon vous.

**M. Allen :** Je crois que c'était au début des années 1980.

**Le sénateur Wallace :** La flotte existante de 17 navires appartient-elle au gouvernement ou à la Garde côtière ou y en a-t-il qui sont affrétés à long terme et proviennent du secteur privé?

**M. Broad :** Non. Ces 17 navires ne sont pas tous des brise-glaces, n'est-ce pas, Chad?

**M. Allen :** Non, je ne le crois pas.

**M. Broad :** Lorsque nous parlons de brise-glaces qui brisent effectivement la glace — non pas seulement de baliseurs ou peu importe — on parle probablement d'environ neuf navires, mais le gouvernement du Canada les possède tous. Aucun d'entre eux n'est en affrètement à long terme. Encore une fois, il doit s'agir de navires battant pavillon canadien.

**Le sénateur Wallace :** Bien évidemment l'argent, comme la plupart des choses de la vie, devient le problème du gouvernement. Les coûts de mise à niveau et les 1,3 milliard de dollars du navire polaire sont des sommes d'argent importantes. Mais au Canada, y a-t-il un marché ou une disponibilité relative aux brise-glaces pouvant être affrétés? Est-ce que cela existe dans le domaine de l'expédition commerciale?

**M. Broad :** Il existe des brise-glaces que vous pouvez affréter, particulièrement maintenant depuis que certains projets pétroliers en Alaska et ailleurs ont été mis en veilleuse. Mais je ne sais pas s'il y en a d'autres. Les pays nordiques, comme la Finlande, peuvent construire des brise-glaces.

**Le sénateur Wallace :** Ce que je veux dire c'est que s'il manque de brise-glaces au pays, comme vous l'avez dit, et qu'on n'a pas construit de nouveaux navires depuis les années 1980, il semble que c'est une longue période. Existe-t-il d'autres options visant à obtenir ces brise-glaces du secteur privé? Le secteur privé les construirait-il et les affréterait-il à long terme? Cela s'est-il déjà produit? Cette possibilité existe-t-elle selon vous? Nous avons des chantiers navals au pays qui peuvent les construire, alors peut-être que le secteur privé peut trouver qu'il s'agit d'une possibilité qui peut être rentable. S'agirait-il d'une option que le gouvernement pourrait examiner? Les coûts d'immobilisations ne figureraient pas dans les états financiers du gouvernement.

**M. Broad :** C'est un excellent point, monsieur le sénateur, mais conformément aux lois existantes, non, cela ne serait pas possible.

**Le sénateur Wallace :** À moins qu'ils ne soient construits au Canada.

**M. Broad :** À moins qu'ils ne soient construits au Canada.

Toutefois, nous demanderions au gouvernement d'examiner attentivement la situation et d'effectuer peut-être une analyse de rentabilisation complète à ce chapitre. Il ne nous revient pas de



have to remember that there's not a lot of skill built up yet, and it's a very good thing for the country that they are going to build that up in Halifax, Vancouver and, maybe, Quebec. But bottom line, is that the way to go?

Maybe there's a combination. The ships that are being built for the Navy, in Canada, for security reasons and all of that kind of thing, are going to take up time at the shipbuilding yards. Is there a case for maybe a combination of building some in Canada, chartering in tonnage to meet short-term needs and building offshore? There are several ways you can go about it, but I think the government would be well done by taking a good look at it, doing a business case and seeing what they could come up with.

**Senator Wallace:** In particular, if there is some capacity availability in the Canadian shipyards. At some, there wouldn't be right now, it seems, based on what's happening.

It just seems to me that there may be an opportunity there for private sector to build them and provide them on a long-term charter. It's a Coast Guard issue, I know, but just given your knowledge of shipping, I had wondered whether that made any sense at all. I think I have your answer to that.

**Mr. Broad:** When you say private sector, do you mean the Canadian shipyards or do you mean others?

**Senator Wallace:** I'm talking about investor conglomerates that could build a billion-dollar vessel, and they could do it in a Canadian yard on the strength that they'd have a long-term time charter pre-arranged with the federal government. They'd agree to take it for 20 years at a rate, and so it's an investment.

**Mr. Broad:** It's certainly a possibility, yes.

**Senator Wallace:** As opposed to where we're at now, where we're trying to get the federal government to come up with billions of dollars, on top of all the other shipping.

**Ms. Simard:** If I may, on that point: They could be built here, or I guess the business case could be done as well to look at building abroad. If you're thinking of private investment, they would look into the business case. Like you say, we haven't built since the 1980s, so it might be quite difficult for the Canadian shipyards to meet a short-term demand because they are pretty much occupied right now under the long-term procurement strategy.

**Senator Wallace:** I just have one other quick one, if I could, chair.

commenter la construction navale au Canada, loin de là, mais nous ne devons pas oublier qu'il n'y a pas encore beaucoup de compétences à cet égard, et c'est une bonne chose pour notre pays qu'elles seront mises en place à Halifax, à Vancouver et peut-être à Québec. Mais ce qui compte le plus, c'est : est-ce la bonne façon de procéder?

Peut-être qu'on peut utiliser une combinaison. Les navires construits pour la marine, au Canada, pour des raisons de sécurité et toutes sortes de choses, passeront beaucoup de temps dans les chantiers navals. Peut-on envisager un scénario dans lequel il existe peut-être la combinaison suivante : construire quelques navires au Canada, en affréter certains afin de satisfaire aux besoins à court terme et en construire à l'étranger? Il existe plusieurs façons d'examiner la situation, mais je crois que le gouvernement ferait bien d'examiner attentivement les options, d'effectuer une analyse de rentabilisation et de voir ce qu'il pourrait trouver.

**Le sénateur Wallace :** En particulier, s'il existe une certaine capacité disponible dans les chantiers navals canadiens. Dans certains de ces chantiers, il semble qu'il n'y ait pas maintenant, d'après ce qui se passe.

J'ai simplement l'impression qu'il y a peut-être une possibilité ici pour le secteur privé de les construire et de les offrir en affrètement à long terme. C'est un enjeu qui vise la Garde côtière, je sais, mais compte tenu de vos connaissances en matière d'expédition, je me suis demandé si tout cela était logique. Je crois que j'ai votre réponse à cet égard.

**M. Broad :** Lorsque vous dites le secteur privé, voulez-vous dire les chantiers navals canadiens ou d'autres?

**Le sénateur Wallace :** Je parle de conglomerats d'investisseurs qui pourraient construire un navire de 1 milliard de dollars et pourraient le faire dans un chantier naval canadien avec l'avantage qu'il y aurait un affrètement à long terme convenu au préalable avec le gouvernement fédéral. Il conviendrait de le prendre pour 20 ans à un taux déterminé, alors c'est un investissement.

**M. Broad :** C'est certainement une possibilité, oui.

**Le sénateur Wallace :** Contrairement à la situation actuelle, où nous tentons d'amener le gouvernement fédéral à trouver des milliards de dollars, en plus de tout le reste.

**Mme Simard :** Si je peux ajouter quelque chose sur ce point : ils pourraient être construits ici, ou encore l'analyse de rentabilisation pourrait aussi examiner la construction à l'étranger. Si vous pensez à un investissement privé, les constructeurs pourraient examiner l'analyse de rentabilisation. Comme vous le dites, nous n'en avons pas construit depuis les années 1980, alors il est peut-être très difficile pour les chantiers navals canadiens de répondre à une demande à court terme parce qu'ils sont assez occupés à l'heure actuelle en raison de la stratégie d'approvisionnement à long terme.

**Le sénateur Wallace :** J'ai seulement encore une petite question, si je le peux, madame la vice-présidente.

How realistic is it, with the age of the existing vessels, to look at getting into — and I know that every year money is being put into the maintenance of these vessels, I'm sure — but instead of replacing them, to get into a major upgrade, improvement in the reinforcing and icebreaking capability, increasing the capacity of the engines? So instead of buying new, take what you have now and spend money. Instead of spending \$1.2 billion, maybe spend \$300 million or \$400 million and do the upgrade.

From what you know about the vessels, does that make sense when you look at the age of these vessels, or is it just to keep band-aiding them until the more permanent solution comes along?

**Mr. Broad:** In terms of the vessel life extension, I think previous administrations have looked at doing exactly what you're suggesting. I'm not an expert, but from my experience, that's a Band-Aid solution. We certainly need to continue the vessel life extensions now because it will take so long to build more of these icebreakers. For the time being, we have to somehow keep these things going. They are not going to last forever, and it's more of a Band-Aid solution than anything.

**Mr. Allen:** To touch on that, the *Louis St-Laurent*, which was built in 1969, went for a major refit a few years ago. Once they got in there, they found more and more problems, which ended up costing a lot more money.

**Senator Raine:** I don't quite understand the issue around flags of convenience. Is it a Canadian law that says the Canadian government cannot lease or charter a vessel with a different flag? Is it our law that is preventing us from doing that?

**Ms. Simard:** Under Canadian law, what we call the Coasting Trade Act, if you operate a ship between two points in Canada, a maritime operation in Canada, you will need to have a Canadian flag and a Canadian crew on-board those vessels.

Other countries have similar laws. The U.S. for cabotage is also reserving the Jones Act. Canada is not the only country with those types of rules.

In terms of building abroad, domestic owners are now sometimes building vessels abroad and importing them. They have reduced duties and they are importing those vessels, but then they have to flag the vessel with the Canadian flag and use a Canadian crew.

When we talk about icebreakers, you would need a Canadian flag and a Canadian crew. That's our understanding of Canadian law.

**Senator Raine:** But that's our law?

À quel point est-il réaliste, vu l'âge des navires existants, d'examiner — et je sais que, chaque année, on met de l'argent dans l'entretien de ces navires, j'en suis certain —, mais au lieu de les remplacer, peut-on envisager une modernisation majeure, une amélioration du renforcement de la capacité relative aux brise-glaces et de la capacité des moteurs? Alors au lieu d'en acheter de nouveaux, conserver ce qu'on a maintenant et dépenser de l'argent. Au lieu de déboursier 1,2 milliard de dollars, peut-être affecter 300 ou 400 millions de dollars à une modernisation.

De ce que vous connaissez des navires, est-ce logique lorsqu'on tient compte de l'âge de ces navires ou est-ce une solution d'urgence jusqu'à ce qu'on en trouve une plus permanente?

**M. Broad :** En ce qui concerne la prolongation de la vie des navires, je crois que les administrations antérieures ont examiné exactement ce que vous suggérez. Je ne suis pas un expert, mais selon mon expérience, c'est une solution symbolique. Nous devons certainement continuer de prolonger la vie des navires à l'heure actuelle parce que la construction de ces brise-glaces sera très longue. En attendant, nous devons, d'une manière ou d'une autre, entretenir ces navires. Ils ne dureront pas éternellement, et c'est davantage une solution symbolique qu'autre chose.

**M. Allen :** J'aimerais mentionner que le *Louis St-Laurent*, construit en 1969, a subi un carénage majeur il y a quelques années. Une fois les travaux commencés, on a trouvé de plus en plus de problèmes, ce qui a entraîné des coûts beaucoup plus importants au bout du compte.

**La sénatrice Raine :** Je ne comprends pas très bien le problème entourant les pavillons de complaisance. Existe-t-il une loi canadienne qui prévoit que le gouvernement canadien ne peut pas louer ou affréter un navire arborant un pavillon différent? Est-ce notre loi qui nous empêche de faire cela?

**Mme Simard :** Conformément au droit canadien, ce que nous appelons la Loi sur le cabotage, si vous exploitez un navire entre deux points au Canada, une exploitation maritime au Canada, vous devez avoir un pavillon canadien et un équipage canadien à bord de ces navires.

D'autres pays ont des lois similaires. Les États-Unis, en ce qui concerne le cabotage, sont aussi assujettis à la Merchant Marine Act de 1920. Le Canada n'est pas le seul pays avec ces types de règles.

Lorsqu'il s'agit de construire des navires à l'étranger, les propriétaires au pays construisent maintenant parfois des vaisseaux à l'étranger et les importent. Ils ont des tâches réduites et importent ces navires, mais doivent ensuite s'assurer que le navire bat pavillon canadien et utilise un équipage canadien.

Lorsque nous parlons de brise-glaces, on aurait besoin d'un pavillon et d'un équipage canadiens. C'est notre compréhension de la loi canadienne.

**La sénatrice Raine :** Mais c'est notre loi?

**Ms. Simard:** That's our law.

**Senator Raine:** So we would have the ability to change that law and allow us to then charter or lease or do something else, if we had to. If our law isn't working, we can change it.

**Ms. Simard:** You are quite right. Under the Coasting Trade Act, there is already a mechanism to allow a licence to use foreign-flag vessels if no domestic vessels are available. That's a short-term licence for a specific trade, and it comes with procedures. What you are talking about is not a concept that is unknown in Canada. The act is not framed this way at this moment, but having an exemption for certain types when you can't find the capacity in Canada, that concept exists under Canadian law right now.

**Senator Raine:** I do understand that if a ship has come from another country to Halifax or Vancouver, or directly to Montreal and not stopped anywhere in between, it can be foreign flagged. But if it's going to stop in Halifax, Quebec City, Montreal and so on, then it would have to be Canadian flagged?

**Ms. Simard:** The little difference is that the foreign-flag vessels could come and stop, for example, in Montreal, discharge part of the cargo, go into the Great Lakes and discharge more cargo — that is still an ocean-going vessel doing an ocean-going trip — and then load in Canada and go abroad. But you couldn't take the same cargo and move it from point A to point B within Canada. That would be the Coasting Trade Act and that would be reserved. It happens that ocean-going vessels do multiple trips but do not carry the same cargo between two points in Canada. They will continue their unloading or discharging of the exports or imports.

**Senator Raine:** In terms of the shortage of icebreakers, that's not implicated at all. If we got stuck for icebreakers — and you are forecasting that we are not going to be able to keep up with supplying the communities in the North, commercial operations in the North and keeping the St. Lawrence Seaway open — we would be able to then charter an icebreaker, if there was one available, to add to our capacity in an emergency situation.

**Ms. Simard:** My understanding is we would be able to charter. There are ways of re-registering that vessel in Canada while it's operating in Canada and put a Canadian crew on board that vessel under the current law. Not the scenario you discussed, but under the current law. You would have to do some modifications but, yes, you could go into a long-term charter, as long as you bring the ship under the Canadian flag and a Canadian crew.

**Mme Simard :** C'est notre loi.

**La sénatrice Raine :** Alors nous aurions la capacité de changer cette loi et nous permettre alors d'affréter ou de louer ou de faire autre chose, si nous devons le faire. Si notre loi ne fonctionne pas, nous pouvons la changer.

**Mme Simard :** Vous avez bien raison. Conformément à la Loi sur le cabotage, il existe déjà un mécanisme qui permet à un détenteur d'un permis d'utiliser des navires battant pavillon étranger si aucun navire du pays n'est disponible. Il s'agit d'un permis à court terme visant un commerce particulier, et il est assorti de procédures. Ce dont vous parlez n'est pas un concept inconnu au Canada. La loi n'est pas rédigée de cette manière à l'heure actuelle, mais le concept d'avoir une exemption visant certains types de commerce lorsque vous ne pouvez pas trouver la capacité au Canada existe dans le droit canadien actuellement.

**La sénatrice Raine :** Si je comprends bien, un navire qui vient d'un autre pays se rend à Halifax, à Vancouver ou directement à Montréal et n'est stoppé à aucun endroit avant son arrivée, il peut battre pavillon étranger. Mais s'il s'arrête à Halifax, à Québec, à Montréal et ainsi de suite, il devrait alors battre pavillon canadien?

**Mme Simard :** La petite différence, c'est que les navires battant pavillon étranger pourraient venir et s'arrêter, par exemple, à Montréal et décharger une partie de leur chargement, poursuivre leur route vers les Grands Lacs et décharger une autre partie de leur chargement — il s'agit toujours d'un navire hauturier qui fait un voyage hauturier — et ensuite être chargés au Canada et aller à l'étranger. Mais vous ne pouvez pas prendre le même chargement et le transporter du point A au point B sur le territoire canadien. Ce transport serait visé par la Loi sur le cabotage, et il serait réservé. Il arrive que des navires hauturiers effectuent plusieurs voyages, mais ne transportent pas le même chargement entre deux points au Canada. Ils continueront de décharger leurs marchandises exportées ou importées.

**La sénatrice Raine :** En ce qui concerne le manque de brise-glaces, cela ne les touche pas du tout. Si nos brise-glaces ne répondent pas à la demande — et vous prévoyez que nous ne serons pas en mesure de ravitailler les collectivités du Nord, d'appuyer les activités commerciales du Nord et de maintenir le fleuve Saint-Laurent ouvert — nous serions alors en mesure d'affréter un brise-glace, s'il y en a un de disponible, pour ajouter à notre capacité au cours d'une situation d'urgence.

**Mme Simard :** Ma compréhension est que nous serions en mesure d'affréter un navire. Il existe des façons d'enregistrer de nouveau ce navire au Canada pendant qu'il est exploité ici et de s'assurer qu'il y a un équipage canadien à son bord conformément à la loi actuelle. Ce n'est pas le scénario dont vous avez parlé, mais il est conforme à la loi actuelle. On devrait apporter certaines modifications à la loi, mais, oui, on pourrait affréter un navire à long terme, dans la mesure où ce navire bat pavillon canadien et a un équipage canadien.

**Senator McInnis:** While icebreaking capacity is certainly important for search and rescue, I just want to remind you that I think Minister Morneau will be commencing pre-budget consultations across the country, and I suggest that you should be at some of them. You make very good points, absolutely no question about that.

The previous government put in place a procurement program with respect to replacement of military and icebreaking vessels. A lot of effort went into it. It's strange. I drive by the Irving yard in Nova Scotia, and I have been through it, and it is a world-class shipbuilding facility, no question about it, and these icebreakers were to be built out in B.C. That was put in place, and I think that's where the lobby has to be; I really do. These things just continue.

I'm totally off point here, but I remember the Sea King helicopter. It was back in 1990 that they announced a new program, and it was cancelled. Governments do different things. They have different priorities when the governments change.

For me, what you say is extremely important. It's eye-opening for all of us, as representatives of the people of Canada. I think it would be important for you to continue this dialogue, but I would, if you will, bark up another tree.

**Mr. Broad:** Thank you, senator.

**Senator Munson:** So you're saying we don't have any influence? Is that what you're saying?

**Senator McInnis:** What I'm saying is that I have all kinds of ideas for Minister Morneau on what his budget should be for Atlantic Canada, Senator Wallace, but I'm not sure that's —

**Senator Enverga:** Most of the questions I have for second round have been answered; however, I just want to ask a quick question. I know you mentioned that CCG is not well positioned to meet the needs. How would you rate the services now, from 1 being not satisfied to 10 being very satisfied?

**Mr. Broad:** With respect to the overall service of the Canadian Coast Guard?

**Senator Enverga:** Yes.

**Mr. Broad:** Right up there, eight, because of the fact that they are doing so well with what they have. They have a terrific organization, and I think they just need more financial support. They serve industry and other government organizations and agencies, and there are many people asking them to do a lot of stuff. They do a terrific job on search and rescue. They are just fantastic. The people in the Coast Guard put their lives at risk every day, going out there and saving people — not every day, but many times they are out there. I give top marks to Coast Guard.

**Le sénateur McInnis :** Même si la capacité relative aux brise-glaces est certainement importante pour la recherche et le sauvetage, je veux seulement vous rappeler que je crois que le ministre Morneau entamera des consultations prébudgétaires partout au pays et je vous suggère d'assister à certaines d'entre elles. Vous avez formulé d'excellents points, sans aucun doute.

L'ancien gouvernement a mis en place un programme d'approvisionnement concernant le remplacement de navires militaires et de brise-glaces. On y a mis beaucoup d'efforts. C'est bizarre. Je passe près des chantiers navals Irving en Nouvelle-Écosse, et je les ai traversés, et il s'agit d'une installation navale de classe mondiale sans aucun doute, et ces brise-glaces devraient être construits en Colombie-Britannique. Cela a été mis en place, et je crois que c'est là que le lobby devrait être; je le pense vraiment. Ces navires durent très longtemps.

Je saute du coq à l'âne ici, mais je me souviens de l'hélicoptère Sea King. C'est en 1990 que le gouvernement a annoncé un nouveau programme, et il a été annulé. Les gouvernements font les choses différemment. Les priorités changent lorsqu'il y a un changement de gouvernement.

Selon moi, ce que vous dites est extrêmement important. Ça nous ouvre les yeux à tous, comme représentants du peuple canadien. Je crois qu'il serait important pour vous de poursuivre ce dialogue, mais je vais passer à autre chose si vous me le permettez.

**M. Broad :** Merci, monsieur le sénateur.

**Le sénateur Munson :** Alors vous dites que nous n'avons pas d'influence? C'est ce que vous dites?

**Le sénateur McInnis :** Ce que je dis c'est que j'ai toutes sortes d'idées destinées au ministre Morneau relativement à ce que son budget devrait renfermer pour le Canada atlantique, monsieur le sénateur Wallace, mais je ne suis pas certain que c'est...

**Le sénateur Enverga :** On a répondu à la plupart des questions que j'avais pour la deuxième série de questions; cependant, je veux juste poser une petite question. Je sais que vous avez mentionné que la GCC n'est pas bien positionnée pour répondre aux besoins. Comment évalueriez-vous les services à l'heure actuelle, sur une échelle de 1, qui est insatisfait, à 10, qui est très satisfait?

**M. Broad :** Relativement à l'ensemble des services de la Garde côtière canadienne?

**Le sénateur Enverga :** Oui.

**M. Broad :** Je lui attribuerai très certainement un huit en raison du fait qu'elle remplit très bien son mandat avec ce qu'elle a. C'est une excellente organisation, et je crois qu'elle a seulement besoin de davantage de soutien financier. Elle offre des services à l'industrie et à d'autres organisations et organismes gouvernementaux, et nombre de personnes lui demandent de faire beaucoup de choses. Elle fait un excellent travail de recherche et de sauvetage. Elle est vraiment excellente. Les gens de la Garde côtière mettent leur vie en péril chaque jour afin de

**The Deputy Chair:** Mr. Broad, Ms. Simard and Mr. Allen, thank you so much for being with us this evening. We certainly did appreciate your presentation and your answering of our questions. Thank you, senators. The meeting is adjourned.

(The committee adjourned.)

---

OTTAWA, Tuesday, November 15, 2016

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:05 p.m. to study the federal government's policy framework for managing Canada's fisheries and oceans.

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

**The Chair:** Good evening. My name is Fabian Manning. I'm chair of the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans, and I'm delighted to welcome the minister and his staff here this evening.

Before we begin, I would like to ask senators to introduce themselves.

**Senator Munson:** Jim Munson, Ontario. My heart is in New Brunswick.

**Senator Hubley:** Elizabeth Hubley, Prince Edward Island.

**Senator Poirier:** Rose-May Poirier, New Brunswick.

**The Chair:** We will be joined by other senators as they arrive from other meetings.

As I said, I welcome the minister this evening. The committee is continuing its study on issues related to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans.

We will be discussing the broad mandate of the Minister of Fisheries and Oceans and the Canadian Coast Guard. Senators will also have some questions regarding specific matters of interest to them.

Minister, welcome, and please introduce your staff and proceed with your opening remarks.

**Hon. Dominic LeBlanc, P.C., M.P., Minister of Fisheries, Oceans and Canadian Coast Guard:** Thank you very much, Mr. Chair and honourable senators, for the privilege of appearing before your committee. This is my first appearance before your Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans, and I see my neighbour, Senator Stewart Olsen, is joining us. I do want to thank you for the invitation; it is a privilege. I hope it's only the

sauver des gens — peut-être pas chaque jour —, mais ils font de nombreux sauvetages. J'accorde une excellente note à la Garde côtière.

**La vice-présidente :** Monsieur Broad, madame Simard et monsieur Allen, je vous remercie beaucoup d'avoir été avec nous ce soir. Nous avons certainement apprécié vos exposés et vos réponses à nos questions. Merci, chers collègues. La séance est levée.

(La séance est levée.)

---

OTTAWA, le mardi 15 novembre 2016

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 17 h 5, pour étudier le cadre stratégique actuel et en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada.

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

**Le président :** Bonsoir. Je m'appelle Fabian Manning. Je préside le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans; je suis ravi d'accueillir ce soir le ministre et ses collaborateurs.

Avant de commencer, j'aimerais inviter les sénateurs à se présenter.

**Le sénateur Munson :** Jim Munson, Ontario. Mon cœur est au Nouveau-Brunswick.

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

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

**Le président :** D'autres sénateurs vont se joindre à nous à mesure qu'ils quittent d'autres réunions.

Comme je l'ai dit, je souhaite la bienvenue au ministre ce soir. Le comité poursuit son étude des questions ayant trait au cadre stratégique actuel et en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada.

Nous allons parler du mandat général du ministère des Pêches et des Océans et de la Garde côtière canadienne. Les sénateurs poseront certainement des questions sur les sujets qui les intéressent particulièrement.

Monsieur le ministre, je vous souhaite la bienvenue et je vous invite à présenter vos collaborateurs et à livrer vos commentaires préliminaires.

**L'honorable Dominic LeBlanc, C.P., député, ministre des Pêches et des Océans et de la Garde côtière canadienne :** Monsieur le président, honorables sénateurs, je vous remercie de m'avoir accordé le privilège de comparaître devant votre comité. C'est la première fois que je compare devant le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans et je vois que ma voisine, la sénatrice Stewart Olsen, se joint à nous. Je tiens à vous remercier de cette invitation; c'est un privilège pour moi. J'espère que ce ne

first of a number of interactions that we have, and it's a forum I look forward to visiting, I hope, with your invitation on future occasions.

I want to introduce my colleagues, who many of you have known for a considerable amount of time: Catherine Blewett, Deputy Minister, Fisheries, Oceans and the Canadian Coast Guard. Before joining the senior public service in Ottawa, she was Clerk of the Executive Council in the province of Nova Scotia and joined our department a few weeks after I did, in June of this year, but it's a privilege to be working with her.

On her right is Jody Thomas, Commissioner of the Canadian Coast Guard. I know you have met her before.

Kevin Stringer, Associate Deputy Minister, had a number of senior jobs in the department, including one that would have come into contact with your committee in the fisheries management and ecosystems management.

They will be available to answer questions if I can't provide the level of detail you wish.

[*Translation*]

At the beginning of the month, I had the privilege of participating in the Senate question period. Today, I want to speak about the federal government's role in creating a prosperous, responsible and sustainable aquaculture industry.

[*English*]

I thought I would set out briefly for you a few of the key elements of the mandate letter that the Prime Minister gave me and made public so that Canadians and parliamentary colleagues could see the priorities we have as the Department of Fisheries and Oceans and the Canadian Coast Guard.

As you know, the priorities include enhancing marine safety and marine infrastructure, investing in core science, protecting marine and coastal areas and co-managing our marine resources.

With respect to science, senators will know that, early on in our mandate, we made a significant investment in ocean and freshwater science; \$197 million was set aside in Budget 2016 to help to rebuild our department's research capacity and re-establish our scientific leadership in terms of fisheries and marine ecosystems.

[*Translation*]

I'm mentioning the work because it will help us respond to some pending recommendations made not only by parliamentary committees, but also by the Cohen Commission, for example, regarding the West Coast and the salmon issue.

sera que la première d'une longue série de discussions que nous aurons et j'aimerais revenir à l'avenir devant votre comité si vous m'invitez.

J'aimerais présenter mes collègues que certains d'entre vous connaissent déjà depuis très longtemps : Catherine Blewett, sous-ministre, Pêches et Océans et la Garde côtière canadienne. Avant d'entrer dans la haute fonction publique à Ottawa, elle était la greffière du Conseil exécutif de la province de la Nouvelle-Écosse et elle s'est jointe à notre ministère quelques semaines après moi, en juin de cette année, mais c'est un privilège de travailler avec elle.

À sa droite se trouve Jody Thomas, commissaire de la Garde côtière canadienne. Je sais que vous l'avez déjà rencontrée.

Kevin Stringer, sous-ministre délégué, a occupé un certain nombre de postes de la haute direction du ministère, y compris un poste qui l'a certainement amené à être en contact avec votre comité lorsqu'il s'occupait de la gestion des pêcheries et des écosystèmes.

Ils pourront répondre à vos questions si je ne suis pas en mesure de vous fournir tous les détails que vous souhaitez.

[*Français*]

Au début du mois, j'ai eu le privilège de participer à la période des questions au Sénat. Aujourd'hui, je souhaiterais parler du rôle du gouvernement fédéral dans la création d'une industrie aquacole prospère, responsable et durable.

[*Traduction*]

J'aimerais vous présenter brièvement certains éléments clés de la lettre de mandat que le premier ministre m'a envoyée et a rendu publique pour que les Canadiens et vos collègues du Parlement puissent prendre connaissance des priorités confiées au ministère des Pêches et des Océans et à la Garde côtière canadienne.

Comme vous le savez, parmi ces priorités figurent le renforcement de la sécurité et de l'infrastructure maritime, le financement des sciences fondamentales, la protection des zones côtières et maritimes et la gestion de nos ressources marines.

Pour ce qui est de la science, les sénateurs savent certainement qu'au tout début de notre mandat, nous avons effectué un investissement important dans les sciences touchant les eaux douces et les océans; 197 millions de dollars ont été mis de côté dans le budget de 2016 pour reconstruire la capacité de recherche de notre ministère et rétablir notre leadership scientifique pour ce qui est des pêches et des écosystèmes marins.

[*Français*]

Je mentionne ces travaux, parce qu'ils nous aideront à donner suite à certaines recommandations en suspens qui ont été formulées non seulement par des comités parlementaires, mais aussi, par exemple, par la Commission Cohen au sujet de la côte Ouest et de la question du saumon.

Last week, we also started consultations with Aboriginal communities and stakeholders regarding the wild salmon policy, which will help ensure the sustainability of salmon on the West Coast. With respect to the issue of scientific research on freshwater, our government will invest \$1.7 million in the next two years in the Experimental Lakes Area, where projects are carried out by the International Institute for Sustainable Development.

[English]

So those are examples of some of the scientific investments, Mr. Chair, but you and colleagues probably have specific questions I'll be happy to answer.

On the subject of protecting marine and coastal areas, in my mandate letter, I was asked to work with the Minister of Environment and Climate Change to increase the proportion of Canada's marine and coastal areas that are protected to 5 per cent in 2017 and 10 per cent by 2020. Approximately \$81 million was set aside in the federal budget to support marine conservation activities and \$42 million to develop new national parks and national marine conservation areas.

[Translation]

As you know, work is also being done to review amendments to the Fisheries Act. The goal is to restore the fish and fish habitat protection program, which was reduced or eliminated in 2012-13, and to incorporate modern safeguards into the act. We've been conducting extensive consultations regarding the work. I'm expecting to receive the final report of the House of Commons Standing Committee on Fisheries and Oceans by the end of February. I would also welcome your committee's advice or recommendations on how to improve the Fisheries Act, especially in terms of fish and fish habitat protection.

[English]

I also want to acknowledge, Mr. Chair, the study underway by members of this committee and the time, effort and travel that have gone into learning about the current challenges and opportunities facing maritime search and rescue and search and rescue activities in Canada.

With respect to marine safety and infrastructure, our government is making significant progress on improving marine safety and that marine infrastructure. As you will know, in May, we reopened the Kitsilano Coast Guard Base in Vancouver and expanded its search and rescue mandate to include environmental emergency response.

La semaine dernière, nous avons aussi amorcé des consultations avec des communautés autochtones et des intervenants sur la politique concernant le saumon sauvage, qui aideront à assurer la pérennité du saumon sur la côte Ouest. En ce qui concerne la question de la recherche scientifique sur les eaux douces, notre gouvernement versera 1,7 million de dollars au cours des deux prochaines années à la région des lacs expérimentaux où des projets sont réalisés par l'Institut international du développement durable.

[Traduction]

Ce sont donc là des exemples des investissements destinés à la recherche scientifique, monsieur le président, mais vous et vos collègues avez probablement des questions plus précises auxquelles je serai heureux de répondre.

Pour ce qui est de la protection des zones côtières et maritimes, ma lettre de mandat m'invitait à travailler de concert avec le ministère de l'Environnement et du Changement climatique en vue d'augmenter le pourcentage des zones côtières maritimes canadiennes qui sont protégées pour le faire passer à 5 p. 100 en 2017 et à 10 p. 100 en 2020. Près de 81 millions de dollars ont été mis de côté dans le budget fédéral pour appuyer les activités de conservation marine et 42 millions pour créer de nouveaux parcs nationaux et de nouvelles zones de conservation marine nationales.

[Français]

Comme vous le savez, des travaux sont également en cours pour passer en revue des modifications apportées à la Loi sur les pêches afin de rétablir le programme de protection du poisson et de son habitat, qui avait été réduit ou éliminé en 2012-2013, et afin d'y intégrer des mécanismes de protection modernes. Nous menons de vastes consultations sur ces travaux, et j'attends le rapport final des membres du Comité permanent des Pêches et Océans de la Chambre des communes d'ici la fin du mois de février. J'accueillerai aussi favorablement les conseils ou les recommandations que votre comité pourra nous fournir sur la façon d'améliorer la Loi sur les pêches, surtout en ce qui a trait à la protection du poisson et de son habitat.

[Traduction]

Je tiens également à mentionner, monsieur le président, l'étude qu'effectuent actuellement les membres du comité ainsi que le temps, les efforts et les déplacements qui leur ont permis de prendre connaissance des possibilités et des défis actuels auxquels font face la recherche maritime, la recherche et sauvetage et les activités de sauvetage au Canada.

Pour ce qui est de la sécurité maritime et de l'infrastructure, notre gouvernement a accompli des progrès importants dans ce domaine. Comme vous le savez, nous avons rouvert en mai la base de la Garde côtière de Kitsilano à Vancouver et nous avons élargi son mandat en matière de recherche et sauvetage pour qu'il englobe les interventions en cas d'urgence environnementale.

I know, Mr. Chair, that you will be particularly interested that, last week, we announced the re-opening of the Coast Guard's Maritime Rescue Sub-centre in St. John's, Newfoundland. We also received \$6 million in the last budget to carry out a technical assessment on the *Manolis L* shipwreck off the coast of Newfoundland. This technical assessment has been completed, and the Coast Guard is analyzing the results to determine the next steps.

You will also know that, on November 10, late last week, my colleague Marc Garneau announced the next phase of ensuring the permanent removal of the *Kathryn Spirit* vessel from the shores of Beauharnois, Quebec. I know Senator Pratte had done some work on this and had spoken to me about this, but I wanted you to know that we are very much proceeding in a rigorous way. The Coast Guard and Transport Canada will continue to keep the community of Beauharnois and its officials engaged as we update the progress on this important work that was of interest to your colleague.

You will know also, senators, that the National Shipbuilding Strategy, which, in fairness, began under the previous government, will, in our view, continue to help to improve marine safety. The Coast Guard has two new offshore fisheries science vessels under construction now. Work on a third vessel is expected to begin later this year. I had the opportunity this summer, accompanied by the commissioner of the Coast Guard, to visit the Vancouver shipyard and see first-hand the progress being made in this construction.

The Coast Guard is also procuring up to 15 new search and rescue lifeboats, the first two of which are already under construction. Preliminary work to prepare for the construction of an Offshore Oceanographic Science Vessel is also underway.

[Translation]

As you probably know, the Prime Minister, along with Ministers Garneau, McKenna, Brison, Foote and I, announced a new program on November 7. The new national oceans protection plan is an ambitious strategy to improve marine safety and responsible shipping, protect Canada's marine environment, and strengthen reconciliation efforts with Aboriginal people. The new measures will help increase the strength and capacities of Canada's marine safety regime.

[English]

One of the important elements of this, Mr. Chair, is partnerships with indigenous communities. In the Oceans Protection Plan, there will be significant investments in terms of helping indigenous communities along Canada's coasts to be better trained and better prepared and better equipped, including

Je sais, monsieur le président, que l'annonce faite la semaine dernière de la réouverture du Centre secondaire de sauvetage de la Garde côtière situé à St. John's, à Terre-Neuve, vous intéresse particulièrement. Nous avons obtenu 6 millions de dollars dans le dernier budget pour effectuer une évaluation technique de l'épave *Manolis L* qui se trouve au large des côtes de Terre-Neuve. Cette évaluation technique vient d'être achevée et la Garde côtière est en train d'en analyser les résultats pour décider des mesures à prendre.

Vous savez également que le 10 novembre, à la fin de la semaine dernière, mon collègue Marc Garneau a annoncé la dernière étape de l'enlèvement permanent du navire *Kathryn Spirit* qui se trouve à proximité de Beauharnois au Québec. Je sais que le sénateur Pratte a travaillé sur cette question et qu'il m'en a parlé. Je voulais néanmoins que vous sachiez que nous procédions dans ce domaine de façon très rigoureuse. La Garde côtière et Transports Canada vont continuer à communiquer avec la collectivité de Beauharnois et ses représentants à mesure que nous constaterons les progrès réalisés sur cet important ouvrage qui intéresse votre collègue.

Vous savez certainement également, sénateurs, que la Stratégie nationale de construction navale, qui, pour être juste, a été lancée par le gouvernement précédent, va certainement contribuer, à notre avis, à renforcer la sécurité maritime. La Garde côtière est en train de faire construire deux nouveaux navires scientifiques pour les pêcheries hauturières. La construction d'un troisième bateau devrait débuter un peu plus tard cette année. Cet été, j'ai visité, avec la commissaire de la Garde côtière, le chantier naval de Vancouver et constaté de première main les progrès réalisés dans ces constructions.

La Garde côtière va également acquérir 15 nouveaux bateaux de recherche et sauvetage, dont les deux premiers sont déjà en construction. Le travail préliminaire pour la préparation de la construction d'un navire de recherches océanographiques de haute mer est également en cours.

[Français]

Comme vous le savez sans doute, le 7 novembre, le premier ministre, accompagné des ministres Garneau, McKenna, Brison, Foote et de moi-même, a annoncé un nouveau programme, un nouveau plan national de protection des océans, une stratégie ambitieuse qui vise à améliorer la sécurité maritime et la navigation responsable, à protéger l'environnement marin du Canada et à consolider la réconciliation avec les Autochtones. Ces nouvelles mesures permettront d'accroître la force et les capacités du régime de sécurité maritime du Canada.

[Traduction]

Un des éléments importants de tout ceci, monsieur le président, ce sont les partenariats que nous avons établis avec les communautés autochtones. Le Plan de protection des océans prévoit des investissements importants destinés à aider les communautés autochtones qui vivent le long des côtes canadiennes de façon à ce qu'elles soient mieux formées, mieux



with assets supplied by the Government of Canada, to respond not only in search and rescue circumstances but also with respect to environmental response as well.

We think that indigenous peoples on the British Columbia coast, for example, are some of the best positioned and most effective first responders for environmental incidents and search and rescue activities. That's why we're working with these communities. I had the privilege, again, with the commissioner of the Coast Guard and our regional director general from the Pacific region, to visit Bella Bella a couple of weeks ago and to see first-hand the work done that was being done there. I was reminded of the importance of not only preparing these communities to respond in the horrible event of a circumstance like that but, better, to prevent those kinds of incidents from happening. We believe that the announcements last week will take us one significant step further toward making that a priority.

We are investing considerable amounts in science. As I mentioned earlier, we have a partnerships fund, which will bring together key players in the ocean and freshwater science communities. It's universities. It's aquatic research networks, environmental organizations, indigenous groups and other stakeholders in Canada as well as internationally. These partnerships will allow us to better prepare the next generation of scientists that will be able to share their remarkable work with Canadians, and that's something that we are committed to doing, as is increasing the transparency and accessibility of scientific information. We had said in the election campaign, and I announced at an event in Ottawa some weeks ago, that we were beginning to, for the first time:

[*Translation*]

We'll publish, for example, our annual sustainability survey for fisheries on the department's website. Through the website, Canadians can also learn more about the status of each of Canada's 159 major fish stocks and about the Department of Fisheries and Oceans' progress in implementing the sustainable fisheries framework policies.

[*English*]

Mr. Chair, to conclude, my final comments will be with respect to aquaculture. I know it's a subject of interest for members of your committee and for the Senate. I was pleased to respond to your important committee report on aquaculture earlier this month. I would welcome the opportunity in the questions, if senators are so inclined, to discuss it with you today.

préparées et mieux équipées, notamment avec des biens fournis par le gouvernement du Canada, pour intervenir non seulement en recherche et sauvetage, mais également dans les cas d'urgence environnementale.

Nous pensons que les peuples autochtones de la côte de la Colombie-Britannique sont, par exemple, particulièrement efficaces et bien placés pour être les premiers intervenants en cas d'accident environnemental et pour s'occuper de recherche et sauvetage. C'est la raison pour laquelle nous travaillons avec ces collectivités. J'ai encore une fois eu le privilège de visiter, il y a quelques semaines, avec la commissaire de la Garde côtière et le directeur général régional de la région du Pacifique, Bella Bella pour voir de près le travail qui s'effectuait dans ce secteur. Cela m'a rappelé toute l'importance non seulement de préparer ces collectivités à intervenir dans les circonstances aussi dramatiques que celles-ci, mais également pour empêcher que surviennent des accidents de ce genre. Nous pensons que les annonces qui ont été faites la semaine dernière vont nous rapprocher sensiblement de notre objectif consistant à faire de cette question une priorité.

Nous investissons des montants considérables dans la recherche scientifique. Comme je l'ai mentionné plus tôt, nous avons un fonds des partenariats, qui vont réunir les acteurs clés des milieux scientifiques s'occupant des plans d'eau douce et des océans. Il y a les universités. Cela comprend aussi les réseaux de recherche en milieu aquatique, les organismes pour la protection de l'environnement, les groupes autochtones et les autres intervenants tant au Canada qu'à l'étranger. Ces partenariats vont nous permettre de mieux préparer la prochaine génération de scientifiques qui pourra ainsi transmettre les résultats de ces travaux remarquables aux Canadiens et c'est quelque chose que nous nous sommes engagés à faire, tout comme augmenter la transparence et l'accessibilité des renseignements scientifiques. Nous avons déclaré au cours de la campagne électorale, et je l'ai annoncé au cours d'une cérémonie à Ottawa il y a quelques semaines, que nous allons commencer, pour la première fois à faire ce qui suit :

[*Français*]

Nous allons publier, par exemple, notre sondage annuel sur la durabilité des pêches sur le site web du ministère, où les Canadiens peuvent aussi en apprendre davantage sur l'état de chacun des 159 principaux stocks de poisson du Canada et sur les progrès réalisés par le ministère des Pêches et des Océans dans la mise en œuvre des politiques définies dans le cadre de la pêche durable.

[*Traduction*]

Monsieur le président, pour terminer, mes derniers commentaires vont porter sur l'aquaculture. Je sais que c'est un sujet qui intéresse les membres du comité et du Sénat. J'ai eu le plaisir de répondre, au début du mois, à l'important rapport qu'a préparé le comité au sujet de l'aquaculture. Je serai heureux de répondre aux questions que les sénateurs pourraient souhaiter poser à ce sujet.

This really was, Mr. Chair, from our perspective, an exhaustive effort. Your committee had 66 hours of hearings, 34 public hearings. You heard from 138 witnesses. Hundreds of submissions were sent to your committee. You made numerous visits to six provinces across the country and some visits internationally.

We think, as a government, that that was an outstanding report. We thought it was a credit to your committee and to the Senate. We take it seriously, and I wanted you to know from me how much we value the substance of that report, the recommendations themselves obviously, and how conscious we are of the work that all of you and your staff put into that work.

Canada has the world's longest coastline and some of the most pristine waters in the world. Aquaculture has grown into a thriving industry here in Canada. It generates, as you know, approximately 6,000 full-time jobs in coastal and indigenous communities that often have limited sources of other economic activity. Last year alone, our farmed fish exports totalled \$770 million.

[Translation]

Today, ask you know, almost 50 per cent of fish and seafood consumed around the world comes from aquaculture, which means that the industry is set to experience more growth. As the government and as Canadians, we have the collective responsibility to ensure that the sector develops in an environmentally sustainable and socially responsible way.

Canada's wild fisheries are the envy of the world. We must make every effort to maintain the stocks, which are so important to Canada and the world. However, the Department of Fisheries and Oceans also has an aquaculture mandate. I think the minister and department must work on finding the right balance and supporting responsible and sustainable aquaculture, while preserving wild capture fisheries and the ecosystems in which the wild species live.

[English]

Again, Mr. Chair, I want to thank the members of this committee and the Senate for the work that went into the report, *An Ocean of Opportunities: Aquaculture in Canada*. According to your findings, and I think this is confirmed by information the department has, the aquaculture industry could potentially double in size over the next decade if policy changes were done in a way that allowed it to be both responsible and sustainable.

I agree with the recommendations, as I've said earlier, that your committee put forward and I've asked my department to expeditiously look at ways to address them. In fact, all of the recommendations from your committee are currently being

Ce rapport représente, à notre avis, monsieur le président, un effort considérable. Votre comité a tenu 66 heures de séance et 34 audiences publiques. Vous avez entendu 138 témoins. Des centaines de mémoires vous ont été envoyés. Vous vous êtes rendus à plusieurs reprises dans six provinces au Canada et parfois, à l'étranger.

Notre gouvernement estime qu'il s'agit là d'un excellent rapport. Nous estimons que votre comité et le Sénat ont accompli là un travail très utile. Nous le prenons très au sérieux et je voulais vous dire moi-même tout l'intérêt que nous attachons au contenu de ce rapport, aux recommandations elles-mêmes, bien évidemment, et au fait que nous sommes conscients de tout le travail que vous et vos collaborateurs avez déployé pour faire ce travail.

Le Canada possède les côtes les plus longues au monde et elles contiennent des eaux très pures. L'aquaculture est devenue une industrie florissante ici au Canada. Elle génère, comme vous le savez, près de 6 000 emplois à temps plein dans les communautés autochtones et côtières qui disposent bien souvent de possibilités limitées en matière d'activités économiques. Au cours de la dernière année seulement, nos exportations de poisson d'élevage se sont élevées à 770 millions de dollars.

[Français]

Aujourd'hui, comme vous le savez, près de 50 p. 100 des poissons et fruits de mer consommés partout dans le monde proviennent de l'aquaculture, ce qui signifie que l'industrie est appelée à connaître une plus grande croissance. En tant que gouvernement et en tant que Canadiens, nous avons la responsabilité collective de veiller à ce que ce secteur se développe d'une manière écologiquement durable et socialement responsable.

Les pêches sauvages du Canada font l'envie du monde entier, et nous devons tout faire pour maintenir ces stocks qui sont si importants pour le Canada et pour le monde. Cependant, le ministère des Pêches et des Océans a aussi un mandat en matière d'aquaculture. Je pense que le travail du ministre et du ministère est de trouver le juste équilibre et d'appuyer une aquaculture responsable et durable tout en respectant les pêches d'espèces sauvages et les écosystèmes dans lesquels elles vivent.

[Traduction]

Encore une fois, monsieur le président, je tiens à remercier les membres du comité et le Sénat du travail qu'a exigé la préparation du rapport intitulé *Un océan de possibilités : L'aquaculture au Canada*. D'après vos conclusions, et je crois que les informations dont dispose le ministère le confirment, l'industrie de l'aquaculture pourrait doubler au cours des 10 prochaines années si les politiques étaient modifiées de façon à ce que l'aquaculture puisse être responsable et durable.

Je souscris, comme je l'ai dit plus tôt, aux recommandations que votre comité a présentées et j'ai demandé à mon ministère de rechercher rapidement les façons d'y répondre. En fait, notre ministère ainsi que l'Agence canadienne d'inspection des aliments,

worked on by our department and the Canadian Food Inspection Agency, which has a small role to play with respect to a few specific recommendations.

One of the most significant recommendations your committee made was the idea that we should introduce a federal aquaculture act that would clarify our government's role in aquaculture and simplify the maze of federal and provincial regulations currently governing this sector. Canada already has, from our perspective, a robust regulatory regime for aquaculture, but I think we all recognize, and I've said it publicly, that there is constantly and always room for improvement.

Our department is currently looking at options for establishing a more specific legislative framework for aquaculture, including the development of a federal aquaculture act. The department is working, in the coming months, with provincial and territorial partners, who will obviously have a key role to play in any successful effort in this regard. The Canadian Council of Fisheries and Aquaculture Ministers, with whom I met in Saint Andrews, New Brunswick in June, is seized of this issue. The industry itself and the scientific community are all working to determine how regulatory improvements can and should be made.

Our deputy minister, Ms. Blewett, has had conversations with her provincial and territorial counterparts, and there is a meeting in Quebec City next week where this will be raised with provincial and territorial deputy ministers.

I want you to know that this important issue is receiving the detailed, comprehensive and multi-faceted analysis that would be required of such an initiative. It will obviously require clearly defining the federal and provincial jurisdictional elements while consulting with the industry: wild fisheries stakeholders, indigenous peoples and provincial and territorial partners, as I said.

As a government, we believe that aquaculture can and must play an important role in providing the protein necessary to feed a global population that the United Nations says, I think, by 2050 will reach 9 billion people. Aquaculture around the world has to have a key part, in our view, in providing safe and quality protein and food for these citizens of an increasingly smaller planet. Canada should and can be a global leader in sustainable and responsible aquaculture development, and none of this should or can take away from our responsibility to properly manage and protect wild fish stocks and a fishing industry that is also the envy of the world in terms of some wild species that continue also to play a critical role in that very effort.

Mr. Chair, I had a few more pages of notes but I'm conscious that colleagues will have questions. It's a brief opportunity but I hope not the only one I will have to meet and work with members of your committee. As a final comment, Mr. Chair, if ever

qui a également un petit rôle à jouer à l'égard de certaines de ces recommandations, travaillent à l'heure actuelle sur toutes les recommandations qu'a présentées votre comité.

Une des principales recommandations de votre comité était l'idée d'adopter une loi fédérale sur l'aquaculture qui préciserait le rôle du gouvernement dans ce domaine et simplifierait le dédale des règlements provinciaux et fédéraux qui s'appliquent actuellement à ce secteur. Le Canada possède déjà, à notre avis, un solide régime de réglementation de l'aquaculture, mais je pense que nous admettons tous, et je l'ai déjà déclaré publiquement, qu'il est toujours possible d'améliorer les choses.

À l'heure actuelle, notre ministère examine différentes possibilités touchant la mise en place d'un cadre législatif adapté à l'aquaculture, notamment l'élaboration d'une loi fédérale sur l'aquaculture. Le ministère va travailler, dans les mois qui viennent, avec ses partenaires territoriaux et provinciaux, qui vont bien évidemment jouer un rôle clé dans la mise en œuvre de ces mesures. Le Conseil canadien des ministres des Pêches et de l'Aquaculture, que j'ai rencontré à Saint Andrews, au Nouveau-Brunswick, au mois de juin, a été saisi de cette question. L'industrie et la communauté scientifique travaillent de concert pour déterminer quelles sont les améliorations que l'on pourrait apporter au cadre réglementaire.

Notre sous-ministre, Mme Blewett, a eu des conversations avec ses homologues territoriaux et provinciaux, et une réunion est prévue dans la ville de Québec, la semaine prochaine, au cours de laquelle cette question sera abordée avec les sous-ministres territoriaux et provinciaux.

Je veux que vous sachiez que cette importante question fait l'objet d'une analyse détaillée, complète et polyvalente qu'exige une telle initiative. Il faudra bien évidemment définir clairement les compétences respectives des gouvernements fédéral et provinciaux tout en consultant l'industrie : les acteurs dans le secteur du poisson d'élevage, les peuples autochtones, ainsi que les partenaires territoriaux et provinciaux, comme je l'ai dit.

Notre gouvernement estime que l'aquaculture peut et doit jouer un rôle important dans l'apport protéinique dont a besoin la population mondiale qui atteindra, selon les Nations Unies, près de neuf milliards de personnes d'ici 2050. Dans le monde entier, l'aquaculture doit jouer un rôle clé, à notre avis, pour ce qui est de fournir des protéines et des aliments sûrs et de qualité aux citoyens d'une planète qui ne fait que se réduire. Le Canada doit et peut être un leader mondial pour ce qui est du développement d'une aquaculture durable et responsable et cet aspect n'atténue d'aucune façon la responsabilité que nous avons de gérer et de protéger de façon appropriée les stocks de poisson sauvage ainsi que l'industrie halieutique qui fait également l'envie du monde entier pour ce qui est des espèces sauvages qui continuent à jouer un rôle essentiel dans cet effort.

Monsieur le président, il me reste quelques pages de notes, mais je sais que mes collègues souhaitent poser des questions. Nous n'avons pas beaucoup de temps, mais j'espère que ce ne sera pas la seule occasion que j'aurais de rencontrer les membres de votre

individual senators on this committee or you as a standing committee have specific issues or questions on which they would like information, I would always be happy to arrange the appropriate briefing, officials or any people from my office best positioned to provide senators with the information that you need to do your jobs, in the interest of Canadians. Thank you.

**The Chair:** Thank you, Mr. Minister. Certainly, we might have an invitation again for you to appear again, depending on what happens here today, so we'll see how things go.

Thank you for your comments on the aquaculture report. Our committee put a lot of time and effort into that, and we are delighted to learn that the department is moving ahead and looking at some of the recommendations. It is certainly something we will be following up on in the future.

And as a Newfoundlander and Labradorian, I want you to thank you for the announcement of the reopening of the sub-centre in our province. It is welcome news, and I want to take the opportunity to congratulate Minister Foote on her efforts, which I know were very important.

**Mr. LeBlanc:** The media and public focused on the St. John's Marine Rescue Sub-Centre, which was important, but what was exciting about that announcement was that we also added lifeboat stations in Twillingate and Baie Verte, which are permanent Coast Guard installations. There are radar facilities being set up, and we are renovating the Coast Guard station in St. Anthony.

We hope it is a significant investment in your province, which has, understandably, some of the more pressing search and rescue needs in the country. It was a happy day a week ago yesterday to be in St. John's.

**The Chair:** As usual, the first question is from our deputy chair.

**Senator Hubley:** Minister, thank you very much for being here, and your staff as well.

I want to ask you about an issue of concern to Prince Edward Island fishers, namely the need for a review of the bluefin tuna quota. As you well know, the annual allocation of the quota is always contentious. There is often criticism that the distribution should be more equitable. For instance, P.E.I. has about half of Canada's tuna fishers, but in allocations of the past got just 30 per cent of the quota. There has been concern about the lack of consultation by the department during the decision-making process on aspects of the bluefin management plan. The P.E.I. Fishermen's Association has been advocating for a tuna quota review so that all fleets have the opportunity to present their positions.

comité et de travailler avec eux. Pour terminer, monsieur le président, je vous mentionne que, si des sénateurs membres du comité ou vous en tant que Comité sénatorial souhaitez obtenir davantage d'information sur certaines questions, je me ferai toujours un plaisir d'organiser des réunions avec mes collaborateurs ou avec les personnes de mon ministère qui sont les mieux placées pour fournir aux sénateurs l'information dont ils ont besoin pour faire leur travail, dans l'intérêt des Canadiens. Je vous remercie.

**Le président :** Merci, monsieur le ministre. Il est effectivement très possible que nous vous invitons à comparaître à nouveau, selon la façon dont se déroulera cette séance; nous allons donc voir comment les choses se passent.

Je vous remercie pour les commentaires que vous avez faits au sujet de notre rapport sur l'aquaculture. Notre comité a consacré beaucoup de temps et d'efforts à ce rapport et nous sommes ravis d'apprendre que le ministère accueille très positivement nos recommandations. C'est bien évidemment une question que nous allons suivre de près.

En tant qu'originaire de Terre-Neuve-et-Labrador, je tiens à vous remercier pour avoir annoncé la réouverture du centre secondaire de notre province. C'est une bonne nouvelle et je tiens à saisir l'occasion de féliciter la ministre Foote pour ses efforts, qui, je le sais, ont joué un rôle très important.

**M. LeBlanc :** Les médias et le public se sont surtout intéressés au Centre secondaire de sauvetage maritime de St. John's, un élément important, mais cette annonce était également intéressante parce qu'elle mentionnait que nous avons ajouté des stations de sauvetage à Twillingate et à Baie Verte, qui sont des installations permanentes de la Garde côtière. Nous sommes en train d'aménager des installations de radar et de rénover le poste de St. Anthony de la Garde côtière.

Un investissement important dans notre province qui a, comme cela est compréhensible, des besoins particulièrement pressants en matière de recherche et sauvetage au Canada. J'étais heureux de me trouver la semaine dernière à St. John's.

**Le président :** Comme d'habitude, la première question est posée par notre vice-président.

**La sénatrice Hubley :** Monsieur le ministre, je vous remercie, ainsi que vos collaborateurs, d'être venus.

J'aimerais vous poser une question qui intéresse les pêcheurs de l'Île-du-Prince-Édouard, à savoir la nécessité de réviser le quota de thon rouge. Comme vous le savez fort bien, la répartition annuelle du quota est toujours sujette à controverse. Certains affirment que la répartition devrait être plus équitable. Par exemple, près de la moitié des pêcheurs de thon sont de l'Île-du-Prince-Édouard, mais ces derniers n'ont reçu dans le passé que 30 p. 100 du quota. Le manque de consultation de la part du ministre au cours du processus décisionnel touchant différents aspects du plan de gestion du thon rouge a soulevé quelques

Late last summer, in 2015, your predecessor indicated that she would initiate a ministerial review of the distribution of the bluefin tuna allocation. It is something that has been promised over the years, including in 2003 when Minister Thibault announced that allocations would be periodically reviewed.

I know that DFO made no mention of a review in its 2016 bluefin tuna management plan, which was released July 6. I also know that PEIFA has met with you and written to you requesting a review but has not received a reply. Can you tell us when we may expect that you and your officials will begin a tuna quota review?

**Mr. LeBlanc:** Senator Hubley, you are absolutely right. Regarding the bluefin tuna quota allocation, I'm learning about the difficult puzzles where you take a certain allocation. The department has a whole bunch of different principles over time that previous ministers going back a number of generations would use around these allocations. I tease my officials sometimes that it seems that if we are trying to get a certain objective, then we can use historical shares, and if we're looking at another thing, we'll talk about adjacency. There are all these different principles that overlap and often contradict each other. That is true.

You are right, senator, that when I met the Prince Edward Island Fishermen's Association in the summer and then sat with them at their table at the Charlottetown Festival, they raised it with me and, in fairness, it is something that I heard about from fishers also from my own province of New Brunswick. I'm always happy to listen to and understand where people feel that there are elements of unfairness or allocations that, perhaps, don't represent the appropriate balance in terms of what has existed in the past or what different groups feel should be an equitable distribution.

I know that, as we sit here today, the international commission is having meetings in Portugal, I believe, where a number of issues, not necessarily the allocation of the Canadian quota, but a number of issues, globally, around this iconic species are being discussed. I look forward to seeing the results of that meeting.

But I would be open to hearing and understanding from all interested parties, not only Prince Edward Island, but other people who would be affected.

My only concern, senator, is that — and I learned this around halibut, for example — you want to accommodate what is a particular concern for halibut fishermen in Richibucto, New Brunswick, or the Acadian Peninsula where Senator Poirier would know some of these people. Then you realize that to take a certain amount of halibut they think should be theirs, you have to

préoccupations. La P.E.I. Fishermen's Association demande que soit révisé le quota de thon pour que toutes les flottes aient la possibilité de présenter leur position.

À la fin de l'été dernier, en 2015, votre prédécesseure a mentionné qu'elle déclencherait un examen ministériel de la répartition du quota du thon rouge. Cela fait des années que l'on promet de le faire, notamment en 2003 lorsque le ministre Thibault a annoncé que la répartition serait périodiquement révisée.

Je sais que le MPO n'a pas parlé de révision dans son plan de gestion du thon rouge de 2016, qui a été publié le 6 juillet. Je sais également que vous avez rencontré la PEIFA et qu'elle vous a écrit pour vous demander une révision du quota, mais qu'elle n'a pas obtenu de réponse. Pouvez-vous nous dire quand vous et vos collaborateurs pensez effectuer une révision du quota du thon?

**M. LeBlanc :** Sénatrice Hubley, vous avez tout à fait raison. Pour ce qui est de la répartition du quota du thon rouge, je suis en train de me familiariser avec les problèmes complexes que soulève sa répartition. Le ministère a adopté toute une série de principes en matière de répartition que les ministres précédents ont élaborés depuis des générations. Je taquine parfois mes collaborateurs et je leur dis que, si nous voulons atteindre un certain objectif, alors nous pouvons utiliser les quotas précédents, mais que, si nous visons autre chose, il faudra peut-être parler de contiguïté. Il existe toute une série de principes qui se chevauchent et qui sont souvent contradictoires. C'est exact.

Vous avez raison, sénatrice, lorsque vous dites que, lorsque j'ai rencontré la Prince Edward Island Fishermen's Association au cours de l'été et que j'ai parlé à ses représentants au Festival de Charlottetown, ils ont soulevé cette question et pour être juste, c'est également une question que soulèvent les pêcheurs de ma propre province, le Nouveau-Brunswick. Je suis toujours disposé à écouter ces personnes et à comprendre pourquoi les gens estiment qu'il y a des aspects inéquitables dans les attributions et que celles-ci ne représentent peut-être pas l'équilibre approprié entre ce qui existait auparavant ou ce qui serait, selon différents groupes, une répartition équitable.

Je sais qu'en ce moment même, la commission internationale se réunit au Portugal, je crois, et qu'elle va aborder un certain nombre de sujets, pas nécessairement la répartition du quota canadien, mais un certain nombre de sujets, sur une base mondiale, touchant cette espèce emblématique. J'ai hâte de connaître les résultats de cette réunion.

Je suis toutefois disposé à entendre, pour les comprendre, toutes les parties intéressées, non seulement celles de l'Île-du-Prince-Édouard, mais toutes les personnes qui sont touchées par cette répartition.

Ma seule préoccupation, sénateur, c'est que, et c'est ce que j'ai appris au sujet du flétan, par exemple, si vous voulez tenir compte d'une préoccupation qui touche les pêcheurs de flétan de Richibucto au Nouveau-Brunswick ou de la péninsule acadienne, une région où le sénateur Poirier connaît certaines personnes, vous constatez que, pour leur accorder la quantité de

take it from some halibut fisher in Newfoundland or Quebec. It's like chair legs: If the chair's a bit wobbly and you start trying to cut the chair legs to even out the chair, you finish pretty quickly with a chair that has no legs. That's the sort of complicated piece.

I don't know if Kevin Stringer or somebody has something to add.

I hear what you're saying, senator. My immediate predecessor, Mr. Tootoo, had also received representations and had not proceeded with the full review of these quota sharings, but I'm committing here to talk to my officials to understand how and if that could be done. I'll be happy to work with you around it.

**Senator Hubley:** I've seen the breakdown of quota versus licences, and Prince Edward Island has 360 licences. It works out to 770 pounds per licence. That's a good-sized tuna. In one area of Nova Scotia, A sector, we're looking at 135 licences, or 722 pounds per licence — another good-sized tuna. But in Canso, there are 10 licences, so 1,760 pounds per fisher. In St. Margaret's Bay, for five licences, the quota works out to more than 20,000 pounds per licence.

**Mr. LeBlanc:** That's a few more tuna than P.E.I.

**Senator Hubley:** I'm pleased that the department understands the situation and that we may see some framework around the distribution quotas in the future.

**Mr. LeBlanc:** I have heard some of those exact numbers from some of the fishermen in my constituency who are near Murray Corner and Cape Tormentine, the bridge to your province. They have some of those exact same figures.

Kevin, do you want to add something specific?

**Kevin Stringer, Associate Deputy Minister, Fisheries and Oceans Canada:** I guess the only thing we would add is that the shares were originally done for seven fleets. They were originally done in 2003. There are four around the gulf, one in Newfoundland and two in Nova Scotia.

It was originally done in 2003 with a commitment to do a review. It was reviewed and confirmed in 2006. They have been that way ever since. There's been a reduction in the quota over the last decade or so, until the last two years, and we saw the first increase in the last 15 years. So we've gone with a certain share on the way down, and as we're going back, that's when we're getting requests to look at it.

It has been a challenging issue. It's also a species, as you say, under great scrutiny in terms of conservation for various reasons, and at the international play this week.

flétan qu'ils estiment leur revenir, il faut en retirer aux pêcheurs de flétan de Terre-Neuve ou du Québec. C'est comme pour une chaise bancale : si la chaise est un peu bancale et que vous commencez à raccourcir ses pattes pour les égaliser, vous vous retrouvez assez rapidement avec une chaise sans pattes. C'est effectivement une question complexe.

Je ne sais pas si Kevin Stringer ou quelqu'un d'autre souhaite ajouter quelque chose.

Je comprends très bien ce que vous dites, sénateur. Mon prédécesseur immédiat, M. Tootoo, avait également reçu des lettres faisant état de préoccupations, mais il n'a pas effectué une révision complète de la répartition de ce quota; mais je m'engage ici à parler à mes collaborateurs pour savoir si cela peut être fait et si oui, comment. Je serais heureux de travailler avec vous sur cette question.

**La sénatrice Hubley :** J'ai vu la répartition du quota et celle des permis, et l'Île-du-Prince-Édouard a reçu 360 permis. Cela revient à 770 livres par permis. Cela représente un thon de bonne taille. Dans un secteur de la Nouvelle-Écosse, le secteur A, il y a 135 permis soit 722 livres par permis — un autre thon de bonne taille. Mais à Canso, il y a 10 permis, ce qui représente 1 760 livres par pêcheur. Dans la baie St. Margarets, il y a cinq permis et le quota représente au bout du compte 20 000 livres par permis.

**M. LeBlanc :** Cela représente beaucoup plus de thon que pour l'Île-du-Prince-Édouard.

**La sénatrice Hubley :** Je suis heureuse de constater que le ministère comprend la situation et que nous allons voir apparaître à l'avenir un cadre applicable à la répartition du quota.

**M. LeBlanc :** Des pêcheurs de ma circonscription qui se trouvent près de Murray Corner et du Cap Tormentin, le pont vers votre province, m'ont cité pratiquement les mêmes chiffres. Ils m'ont mentionné ces mêmes chiffres.

Kevin, voulez-vous ajouter une précision?

**Kevin Stringer, sous-ministre délégué, Pêches et Océans Canada :** La seule chose que je pourrais ajouter est que ces quotas étaient attribués au départ à sept flottes. Ils ont été attribués à l'origine en 2003. Il y en avait quatre dans le Golfe, un à Terre-Neuve et deux en Nouvelle-Écosse.

Ces quotas ont été répartis à l'origine en 2003, avec l'engagement de les réviser. Ils ont été révisés et confirmés en 2006. Ils n'ont pas bougé depuis. Il y a eu une réduction des quotas au cours des 10 dernières années, ou jusqu'à ces deux dernières années, au cours desquelles nous avons enregistré la première augmentation depuis 15 ans. Nous sommes donc partis d'un certain quota qui a diminué; nous revoyons les choses, et on nous demande alors d'examiner toute cette question.

C'est une question difficile. C'est également une espèce, comme vous le dites, qui est sous haute surveillance sur le plan de la conservation pour diverses raisons, tout comme à la réunion internationale qui se tient cette semaine.

[Translation]

**Senator Poirier:** I have three questions on three different subjects. The first question concerns the consultations for the next budget, which should be starting soon. According to an independent report, the Coast Guard fleet is virtually valueless or has depreciated significantly. Do you plan to ask the Minister of Finance to increase funding for the Coast Guard in the next budget?

**Mr. LeBlanc:** The answer is yes, but I'll be careful. Maybe the Commissioner has something to add. A week ago, an additional \$1.5 billion was announced for the oceans protection plan. A large part or the majority of that amount will be targeted toward improving the Coast Guard's capacity.

As I said earlier, investments have also been made in keeping with the national shipbuilding strategy that was launched by the former government and that we fully support. We found that it was a good project. The marine construction plans include other Coast Guard ships.

I completely understand what you're saying. In recent years, the Coast Guard has suffered from a lack of operational funding. It has often been forced to use funding that should have been allocated to extend the life of certain ships or repair certain boats. Some Coast Guard assets had to be used for operational purposes as a result of a lack of funding. The budget was quite significantly reduced.

We'll try to make up for lost ground. I'm not saying the project will be included in the next budget, although both the Minister of Finance and the Prime Minister are aware of the Coast Guard's needs. That's why the Prime Minister himself wanted to announce the oceans protection plan in Vancouver on Monday. As a result, he had the opportunity to enjoy some time on the *Sir Wilfrid Laurier* ship.

**Senator Poirier:** As you know, we're currently conducting a study on the Coast Guard.

Another subject affects you more personally. As you know, Atlantic salmon is very important to the people back home, for tourism purposes and for our economy and identity. Can you share your short- and medium-term plans to increase the Atlantic salmon populations? Moreover, will you continue to catch and release fish, or will you implement other measures?

**Mr. LeBlanc:** As you clearly indicated, Senator Poirier, Atlantic salmon is extremely important not only in our province — back home, as you said — but around the world. It's a source of economic activity for our province and for other regions of Canada. A bit like aquaculture, it creates jobs and economic

[Français]

**La sénatrice Poirier :** J'ai trois questions qui touchent trois sujets différents. La première question concerne les consultations liées au prochain budget, qui devront commencer prochainement. Selon un rapport indépendant, la flotte de la Garde côtière est presque sans valeur ou a grandement déprécié. Avez-vous l'intention de demander au ministre des Finances d'augmenter l'enveloppe consacrée à la Garde côtière dans le prochain budget?

**M. LeBlanc :** La réponse est oui, mais je vais être prudent, et peut-être que la commissaire pourra ajouter quelque chose. Il y a une semaine, on a annoncé 1,5 milliard de dollars de plus en faveur du Plan de protection des océans, dont une grande partie, soit la majorité de ces fonds viseront à améliorer la capacité de la Garde côtière.

Comme je l'ai mentionné, il y a aussi des investissements pour donner suite à la Stratégie nationale de construction navale que l'ancien gouvernement avait amorcée et avec laquelle nous étions entièrement d'accord. Nous avons trouvé que c'était un bon projet. Dans les constructions marines qui sont prévues, il y aura d'autres navires de la Garde côtière.

Je suis entièrement sensible à ce que vous dites. La Garde côtière, au cours des dernières années, a souffert d'un manque d'argent opérationnel. Elle a souvent été obligée d'utiliser l'argent qui aurait dû être affecté au prolongement de la vie de certains navires ou à réparer certains bateaux. Ainsi, certains biens de la Garde côtière ont dû être utilisés à des fins opérationnelles faute d'un manque d'argent. Le budget avait été réduit de façon assez importante.

Nous allons donc tenter de rattraper ce retard. Je ne veux pas dire que ce projet s'inscrira dans le prochain budget, quoique le ministre des Finances soit conscient des besoins de la Garde côtière, comme le premier ministre. C'est pourquoi ce dernier tenait à annoncer lui-même à Vancouver, lundi passé, le Plan de protection des océans, ce qui lui a permis également de passer des moments agréables sur le navire *Sir Wilfrid Laurier*.

**La sénatrice Poirier :** Comme vous le savez, nous sommes en train de faire une étude sur la Garde côtière.

Sur un autre sujet qui vous touche de plus près, comme vous le savez, le saumon de l'Atlantique est très important pour les gens de chez nous, tant pour le tourisme que pour notre économie et notre identité. Pouvez-vous partager avec nous vos plans à court et moyen terme afin d'augmenter les populations de saumon de l'Atlantique? En outre, allez-vous continuer de faire de la prise et remise à l'eau du poisson, ou mettrez-vous en œuvre d'autres mesures?

**M. LeBlanc :** Comme vous l'avez bien indiqué, sénatrice Poirier, le saumon de l'Atlantique, non seulement dans notre province — chez nous, comme vous l'avez dit —, mais partout dans le monde, est extrêmement important. C'est une source d'activités économiques pour notre province et pour d'autres régions du Canada et, un peu comme l'aquaculture, cela crée des emplois et une activité économique dans certaines régions qui n'en

activity in certain regions that often don't have any other jobs or economic activity. I know there is pressure internationally regarding the Atlantic salmon.

With respect to the issue of allowing the retention of salmon caught in certain rivers, in this case, as you know, changes have been made in recent years to limit retention. Scientific studies have confirmed the need to better protect the species. I spoke this week with my senior staff to gain a better understanding of our projects for next year. We talked about it this afternoon before coming to your meeting. We'll continue to look at the file. Some people would like the changes to be reviewed. For the moment, I'm not ready to comment on the matter and to say that we could come up with different measures. However, I remain open to receiving scientific advice that will help me make further decisions.

**Senator Poirier:** You have been the minister responsible for the file for almost six months. In the past six months, have you been able to identify priorities or concerns that affect New Brunswick and that we should be aware of?

**Mr. LeBlanc:** That's a good question, Senator Poirier.

For the committee members who are unfamiliar with New Brunswick's geography — Senators Munson, Hubley and Stewart Olsen are familiar with it — Senator Poirier and I both live in Kent County, in the same constituency. Senator Poirier lives in the north part of the county, and I live in the south part. However, both of us can see the Northumberland Strait from our houses.

I'm very aware of the need to use the economic driver capacities of the Department of Fisheries and Oceans and the Coast Guard for our province. However, pressure is coming from across the country. We must therefore make decisions based on scientific advice and on environmental protection and sustainable development principles.

That said, last week, the deputy minister and I had the chance to meet with Gulf Region employees, in Moncton, during the 35th anniversary of their building on Université Avenue. We talked with the employees a bit about our ideas regarding the development of a concept for a science centre that would be more open to the public and that could be established in the region and on the West Coast. The idea is still in its early stages. However, if we can carry out the project, it could be quite a good opportunity for the people in our province.

I was pleased to support the decision of my predecessor, Mr. Tootoo, to increase the lobster size. The fishers back home had been requesting the size increase for a long time. I'm sure the Maritime Fishermen's Union and other stakeholders had been

ont pas d'autres, bien souvent. Je reconnais qu'il y a une pression à l'échelle internationale sur cette espèce de saumon de l'Atlantique.

En ce qui concerne la question de permettre la rétention du saumon pêché dans certaines rivières, pour le moment, comme vous le savez, il y a eu des changements au cours des dernières années pour limiter la rétention, parce que des études scientifiques nous ont confirmé le besoin d'améliorer la protection de cette espèce. J'ai parlé cette semaine avec mes cadres supérieurs pour comprendre un peu nos projets pour l'année prochaine. Nous en avons discuté cet après-midi avant de nous rendre à votre réunion. Nous allons continuer d'examiner le dossier. Certaines personnes souhaiteraient qu'on révisé ces changements. Pour le moment, je ne suis pas prêt à me prononcer à ce sujet et à dire que nous pourrions prévoir des mesures différentes, mais je demeure ouvert à des avis scientifiques qui me permettront de prendre d'autres décisions.

**La sénatrice Poirier :** Cela fait presque six mois que vous occupez le poste de ministre responsable du dossier. Au cours de ces six mois, avez-vous pu cerner des priorités ou des préoccupations qui touchent le Nouveau-Brunswick et dont nous devrions être au courant?

**M. LeBlanc :** C'est une bonne question, sénatrice Poirier.

Pour les membres du comité qui ne connaissent pas la géographie du Nouveau-Brunswick — mais les sénateurs Munson, Hubley et Stewart Olsen le savent —, la sénatrice Poirier et moi habitons tous deux dans le comté de Kent, dans la même circonscription. La sénatrice Poirier est au nord du comté, et moi, au sud, mais nous voyons tous les deux le détroit de Northumberland depuis nos maisons.

Donc, je suis très conscient du besoin d'utiliser les capacités de levier économique du ministère des Pêches et des Océans et de la Garde côtière pour notre province. Cependant, il y a des pressions qui proviennent de partout au pays. Nous devons donc prendre des décisions qui sont fondées sur des avis scientifiques et sur des principes de protection environnementale et de développement durable.

Cela dit, la semaine dernière, j'ai eu la chance, avec la sous-ministre, de rencontrer des employés de la région du golfe, à Moncton, lors du 35<sup>e</sup> anniversaire à leur édifice de la rue de l'Université. Nous avons discuté un peu de nos idées avec les employés en ce qui concerne l'élaboration d'un concept de centre des sciences qui serait plus ouvert au public et qu'on pourrait éventuellement installer dans cette région et sur la côte Ouest également. C'est une idée qui est à un stade très préliminaire, mais si on peut réaliser ce projet, cela pourrait représenter une occasion assez intéressante pour les gens de notre province.

J'ai été heureux d'appuyer la décision de mon prédécesseur, M. Tootoo, d'augmenter la mesure de la taille des homards, ce que revendiquaient les pêcheurs de chez nous depuis longtemps. Je suis convaincu que l'Union des pêcheurs des Maritimes et d'autres intervenants avaient raison depuis longtemps; c'est une



right all along. It's a way to support a responsible request on their part, not only for economic survival purposes, but also for conservation purposes.

It'll continue in this direction. If you have any ideas, my door is always open.

[English]

**Senator Munson:** Thank you, minister, for being here with your officials. I'll move to the West Coast, even though we're all talking about the East Coast. The Cohen Commission had a number of recommendations on restoring sockeye salmon, the Fraser River being one of the top priorities.

I need a point of clarification. In that recommendation from Justice Cohen, the Government of Canada should remove from the Department of Fisheries and Oceans' mandate the promotion of salmon farming as an industry and farmed salmon as a product.

I have a simple question on that: Do you intend to implement this recommendation?

**Mr. LeBlanc:** Senator Munson, your question is germane, obviously. I had announced in British Columbia and Vancouver this summer the department's response to the different recommendations of Justice Cohen. I had the privilege of spending some time with Justice Cohen, entirely convinced that his work was rigorous and his commitment very clear. His analysis was very compelling, so I learned a lot from reading the report, but also from my conversations. I felt privileged to have a conversation with him about his report. A lot has been written, you're right, and a lot has been said about what some have interpreted — and it is not necessarily my view — as a contradiction or the difficulty of having a mandate to promote aquaculture.

I said it in British Columbia, and I've said it again, the department can properly regulate, as we are required to do after the B.C. Supreme Court decision. On the West Coast, Fisheries and Oceans is the regulator. As I said in my opening comments, we can also recognize the economic importance in terms of providing safe food to feed world populations through aquaculture. I don't see that, done properly, with the right legislative, regulatory and scientific oversight, there is something to see as necessarily contradictory.

In my conversations with Justice Cohen, promoting Canadian aquaculture, the Department of Agriculture and Agri-food and regional development agencies certainly on the East Coast — I'm not as familiar with what might be done on the West Coast — have promoted the aquaculture industry, both economically and in terms of trade.

façon d'appuyer une demande responsable de leur part, non seulement pour la survie économique, mais aussi pour des questions de conservation.

Je vais continuer dans cette voie, et si vous avez des idées, ma porte est toujours ouverte.

[Traduction]

**Le sénateur Munson :** Merci, monsieur le ministre, d'être venu avec vos collaborateurs. Je vais passer à la côte Ouest, même si nous avons tous parlé de la côte Est. La Commission Cohen avait formulé un certain nombre de recommandations au sujet du rétablissement du saumon sockeye, et le fleuve Fraser était une des grandes priorités.

J'aimerais obtenir une précision. Selon la recommandation du juge Cohen, le gouvernement du Canada devrait supprimer du mandat du ministère des Pêches et des Océans la promotion de l'élevage du saumon en tant qu'industrie et du saumon d'élevage en tant que produit.

Ma question est très simple : avez-vous l'intention de mettre en œuvre cette recommandation?

**M. LeBlanc :** Sénateur Munson, votre question est, bien évidemment, très pertinente. J'ai annoncé, en Colombie-Britannique et à Vancouver cet été, les réponses qu'allait apporter le ministère aux différentes recommandations du juge Cohen. J'ai eu le privilège de passer quelque temps avec le juge Cohen, ce qui m'a parfaitement convaincu du fait qu'il avait fait un travail rigoureux et sérieux. Son analyse m'a paru très convaincante, de sorte que j'ai beaucoup appris en lisant le rapport, mais également en partant avec lui. Je me suis senti honoré d'avoir pu avoir une conversation avec lui au sujet de son rapport. On a beaucoup écrit sur cette question, vous avez raison, et on a dit beaucoup de choses au sujet de ce que certains disent — et ce n'est pas nécessairement mon point de vue — à savoir que le mandat de promouvoir l'aquaculture fait problème.

Je l'ai dit en Colombie-Britannique et je le redis, le ministère est en mesure de réglementer correctement cette activité, comme nous sommes tenus de le faire en vertu de la décision de la Cour suprême de la Colombie-Britannique. Sur la côte Ouest, l'autorité de réglementation est Pêches et Océans. Comme je l'ai dit dans mes commentaires préliminaires, il faut bien comprendre toute l'importance économique que représente le fait de fournir des aliments sûrs à la population mondiale grâce à l'aquaculture. Je ne pense pas que, si cela est fait correctement, avec une surveillance scientifique, réglementaire et législative appropriée, il y ait là vraiment une contradiction.

Au cours des conversations que j'ai eues avec le juge Cohen, pour faire la promotion de l'aquaculture canadienne, le ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire ainsi que les agences de développement régionales, en tout cas celle de la côte Est — je connais moins bien ce qui se fait sur la côte Ouest — ont fait la promotion de l'industrie de l'aquaculture, tant sur le plan économique que commercial.

I think our department can continue to tell the world the good-news story about Canadian aquaculture, but at the same time, as your report noted, be extremely vigilant and rigorous with scientific investments that were improved in the last budget, and it can be done in partnership with other organizations to reassure Canadians that the right framework exists and it can be done safely.

**Senator Munson:** Thank you for praising the work we did in our report. You listed a lot of impressive statistics. That's good, but there is a view that Canada is in the midst of a lost opportunity. If you take a look at where we went, in Scotland and Norway, and if you take a look at what the Chinese are doing with their farms and providing protein, as you said, to the rest of the world, we are so far behind in terms of our contribution to feeding the world, and I know they are good statements and honourable intentions.

Keeping that in mind, as you defend the aquaculture industry, with all this red tape, and you talked about provincial-federal jurisdictions, and possibly an aquaculture act, which maybe could come under agriculture, maybe not your department, but what is your vision? Do you have a vision yourself? Every government has a vision of some sort that comes into play, and how does that play out in the rest of the world? If you look at our statistics, you know, they're okay, and Canada's farmed fish is fine, safe and good for you, but we're nowhere near anybody else. We're way behind.

**Mr. LeBlanc:** You're absolutely right, senator. If you look at the sheer coastline we have, some of the best potential aquaculture sites in the world, and access to some of the best and most iconic wild fish and shellfish species in the world, I think we can and should be doing a lot more to showcase this remarkable Canadian success story to the world. My vision is opening up global markets to Canadian fish and seafood exporters, including aquaculture and farmed fish if it's done responsibly and sustainably.

All of these initiatives taken together can contribute to economic growth and middle class economic growth in parts of the country like your former north shore of New Brunswick and other parts of the country that, frankly, don't have multiple opportunities for well-paying jobs. That's why I found your report so compelling and the timing so appropriate. Done sustainably and with the appropriate regulatory and legislative oversight, all of that goes without saying, aquaculture can represent a major economic driver for the country, but it can

Je pense que notre ministère peut continuer à faire connaître dans le monde entier la réussite que connaît l'aquaculture canadienne, mais parallèlement, comme vous les notez dans votre rapport, il doit demeurer extrêmement vigilant et rigoureux sur le plan des investissements dans la recherche scientifique qui ont été augmentés dans le dernier budget et cela peut se faire en partenariat avec d'autres organisations pour montrer aux Canadiens qu'il existe effectivement un cadre approprié et que cette industrie peut s'exercer de façon sécuritaire.

**Le sénateur Munson :** Merci de nous avoir félicités pour le travail que représente notre rapport. Vous avez énuméré une liste impressionnante de statistiques. C'est une bonne chose, mais certains pensent qu'en réalité, le Canada n'a pas saisi les opportunités qui s'offraient à lui. Si vous prenez les pays où nous nous sommes rendus, l'Écosse et la Norvège, et si vous examinez ce que font les Chinois avec leurs fermes d'élevage et la fabrication de protéines, comme vous l'avez dit, pour le reste du monde, vous constaterez que nous sommes bien loin d'apporter une contribution importante à l'alimentation mondiale, même si je sais que vous avez fait des déclarations utiles et que vos intentions sont louables.

Dans ce contexte, vous défendez l'industrie de l'aquaculture, avec toute la bureaucratie qui l'étouffe, et vous avez parlé des compétences provinciales et fédérales et la possibilité d'adopter une loi sur l'aquaculture, qui relèverait peut-être de l'agriculture et non pas de votre ministère, mais j'aimerais connaître votre vision de l'aquaculture; quelle est votre vision personnelle dans ce domaine? Tous les gouvernements ont une vision de ce qu'ils voudraient faire, mais comment cela se combine-t-il avec ce que font les autres pays? Si vous examinez nos statistiques, elles sont satisfaisantes et le poisson d'élevage canadien est de bonne qualité, il est sûr et bon pour la santé, mais nous sommes loin d'être aussi avancés que les autres pays. Nous avons beaucoup de retard.

**M. LeBlanc :** Vous avez tout à fait raison, sénateur. Si vous pensez à toutes les côtes que nous possédons, des côtes où se trouvent les meilleurs sites potentiels au monde pour l'aquaculture, et notre accès à certaines des meilleures espèces de crustacés et de poisson sauvage, les plus iconiques au monde, je crois que nous pouvons et devrions faire davantage pour mieux faire connaître aux autres pays cette extraordinaire réussite canadienne. Ma vision est d'ouvrir les marchés mondiaux aux exportateurs de fruits de mer et de poissons canadiens, y compris ceux qui proviennent de l'aquaculture et du poisson d'élevage, si cela se fait de façon responsable et durable.

Toutes ces initiatives, combinées, peuvent contribuer à la croissance économique et à celle de la classe moyenne dans des régions du pays comme votre ancienne côte nord du Nouveau-Brunswick et dans d'autres régions où, il faut bien l'avouer, les possibilités de créer des emplois bien rémunérés sont rares. C'est la raison pour laquelle j'ai trouvé que votre rapport était très convaincant et qu'il arrivait au bon moment. L'aquaculture durable, encadrée par des dispositions législatives et réglementaires appropriées, cela va sans dire, peut représenter

also contribute to some of the global challenges around getting safe and healthy food to citizens of the world that are, frankly, in need of some of this protein.

This committee would probably have heard those witnesses and their testimony more precisely than I did, having read the report and thought about this issue, but we should be a more significant global player in this sector than we are. You talked about Norway, Scotland and other countries with smaller coastlines and perhaps less maritime tradition in some areas than Canada might have.

We have an opportunity here. Indigenous groups in British Columbia have talked to me about their desire to participate in sustainable aquaculture. Imagine if we can have a partnership with indigenous communities along the coast of British Columbia or in the North. I have visited some of the installations in my province of New Brunswick and in Prince Edward Island this summer with my provincial counterpart, Minister McIsaac. There are huge opportunities here. Collectively, as a country, we can offer economic opportunity to Canadians and a safe, reliable food supply to the world.

**Senator Stewart Olsen:** I have two questions for you. One concerns the Inner Bay of Fundy Atlantic Salmon Fort Folly Habitat Recovery program that they're doing. Can you update me on what's happening there? They are tracking the spawning process of fish they released in the Petitcodiac tributaries. I'm wondering if you have an update about successes. The Atlantic salmon there was almost extinct.

**Mr. LeBlanc:** You're absolutely right. I had the chance with some of the leadership at Fort Folly, not in recent months but in the last year or two, to understand and appreciate the project that they were working on rather impressively and with a great deal of passion and commitment.

I don't have with me even preliminary results of that study, but I'd be more than happy to get the precise answer for you because it's probably a question that I should know the answer to. You generously didn't point out that it's also in my constituency. It is important, so I will undertake to find the specific results of that.

With respect to the Petitcodiac River more generally, we have an opportunity to do some significant restorative work. I have said as a member of Parliament, and I have repeated it since I became a minister, that I think we should restore the full tidal flow of the Petitcodiac River. That means removing that causeway and putting in a span bridge. With some of the significant infrastructure funding that, in fairness, the previous government had not committed and new funding that our government has identified, I am very hopeful. The province

un stimulus économique considérable pour notre pays et elle peut également répondre aux défis mondiaux que pose l'accès à des aliments sains pour les citoyens du monde qui ont besoin, il faut bien l'avouer, de ce genre de protéines.

Le comité a certainement entendu ces témoins et leur témoignage de façon beaucoup plus approfondie que je ne l'ai fait, après avoir lu le rapport et réfléchi à cette question, mais nous devrions jouer un rôle beaucoup plus actif dans ce secteur. Vous avez parlé de la Norvège, de l'Écosse et d'autres pays qui n'ont pas autant de côtes que le Canada, mais qui n'ont pas non plus les mêmes traditions maritimes.

Il y a là une opportunité. Des groupes autochtones de la Colombie-Britannique m'ont dit qu'ils souhaitaient participer à une aquaculture durable. Imaginez ce que serait la situation si nous avions un partenariat avec les collectivités autochtones le long de la côte de la Colombie-Britannique ou dans le Nord. J'ai visité des installations situées dans ma province du Nouveau-Brunswick et dans l'Île-du-Prince-Édouard cet été avec mon homologue provincial, le ministre McIsaac. Il y a là des opportunités énormes. Collectivement, notre pays peut offrir des possibilités économiques aux Canadiens ainsi que des aliments sains et fiables aux autres pays.

**La sénatrice Stewart Olsen :** J'aimerais poser deux questions. La première touche le programme de rétablissement du saumon atlantique dans l'intérieur de la baie de Fundy qui est mis en œuvre à Fort Folly. Pouvez-vous me dire où nous en sommes? Ils suivent la reproduction du poisson qu'ils ont libéré dans les affluents du Petitcodiac. Je me demande si vous savez si les résultats espérés se sont concrétisés. Le saumon de l'Atlantique avait pratiquement disparu de ce secteur.

**M. LeBlanc :** Vous avez tout à fait raison. J'ai parlé à des responsables de Fort Folly, non pas ces derniers mois, mais il y a un an ou deux, ce qui m'a permis de comprendre et d'apprécier le projet sur lequel ils travaillaient, de façon tout à fait impressionnante et j'ai constaté qu'ils étaient très motivés.

Je n'ai pas avec moi ne serait-ce que les résultats préliminaires de cette étude, mais je me ferais un plaisir de vous faire parvenir une réponse précise parce que je devrais probablement avoir la réponse à cette question. Vous vous êtes abstenu aimablement de ne pas faire remarquer que cela se trouvait dans ma circonscription. C'est important et je m'engage à vous fournir les résultats précis de ce projet.

Pour ce qui est de la rivière Petitcodiac, de façon plus générale, nous avons là la possibilité de travailler au rétablissement de cette espèce. Je l'ai dit quand j'étais député et je l'ai répété depuis que je suis ministre, nous devrions rétablir intégralement le courant de marée dans la rivière Petitcodiac. Il faudra pour y parvenir démolir la levée en pierre et construire un pont. Avec le fonds d'investissement dans les infrastructures que le gouvernement précédent, il faut bien le dire, n'a pas utilisé et les nouveaux fonds que notre gouvernement a prévus, je suis très optimiste. La

shares that priority that the final piece of restoring that iconic river in our part of the country can be done and can be done in the coming months.

I don't want to scoop my own announcement, but I'll make you a deal: When we get to the time where we're close to that announcement, it would be a privilege if you would join me there, because I believe and hope that we're close to finalizing what that would look like.

**Senator Stewart Olsen:** That's great to hear, minister. Thank you.

My second question is about the eel fishery. That's a very important little fishery down where I am in southeastern New Brunswick. It's been noticed in Ontario and Quebec that eels are really diminishing, but in Nova Scotia and New Brunswick, it's okay. They have like a bumper crop. But they are worried that whatever's happening in those other provinces may indeed impact them there. Do you have any idea what's going on or why the eels are diminishing in the other provinces?

**Mr. LeBlanc:** I'll offer a few opening comments, and I think Kevin Stringer could perhaps provide you with some more details. If we don't have that information, again, I would be more than happy to ensure that we get it to you.

I've also visited Mitch's eel business in Port Elgin. To see 10,000 eels in some huge tank — it's like this black water. In fact, Mr. Chrétien, when he was a candidate in a by-election in my riding in 1990 — I was a law student — I visited the beginning of what is now a global operation that Mitch has put together. So I'm conscious of the importance of that species.

Your colleague Senator Moore has done very good and long-standing work around the Hamilton Declaration. I am hoping to formally have the instruments I need to attach Canada to that declaration in the coming weeks — even before Christmas would be my hope. It's a way to honour his work before he retires next year, and that's part of the answer.

And you're right: I've heard the same thing in our part of New Brunswick. With respect to the provincial differences, maybe Kevin can add something.

**Mr. Stringer:** I'll just add a couple of points. The eel fishery is enormously complex. As far as science understands, all eels start in the Sargasso Sea near Bermuda, so all of the eels that end up in Quebec, Ontario, et cetera, all start in the same area.

province estime également que la dernière étape de la restauration de cette rivière iconique dans cette région du pays peut se faire et pourrait se faire dans les mois qui viennent.

Je ne veux pas devancer les annonces que je vais faire, mais je vais vous faire une promesse : lorsqu'arrivera le moment de faire cette annonce, je serais très heureux que vous veniez me rejoindre là-bas, parce que je suis convaincu, et j'espère que nous allons bientôt terminer cette opération.

**La sénatrice Stewart Olsen :** Voilà une excellente chose, monsieur le ministre. Je vous remercie.

Ma deuxième question concerne la pêche de l'anguille. Il y a un petit centre de pêche très important là où je réside dans le sud-est du Nouveau-Brunswick. On a constaté que les stocks d'anguille diminuaient considérablement en Ontario et au Québec, mais en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick, ils se maintiennent. Ils ont eu une récolte exceptionnelle. Ils craignent toutefois que ce qui va se faire dans les autres provinces risque d'avoir des répercussions dans leur secteur. Connaissez-vous la situation et savez-vous pourquoi il y a moins d'anguille dans les autres provinces?

**M. LeBlanc :** Je vais faire quelques commentaires préliminaires et je crois que Kevin Stringer pourrait peut-être vous fournir davantage de détails. Si nous n'avons pas l'information avec nous, je dois vous dire encore une fois que je serais très heureux de vous la faire parvenir.

J'ai également visité le centre de pêche de l'anguille Mitch's à Port Elgin. Voir 10 000 anguilles dans un réservoir énorme — on dirait de l'eau noire. En fait, M. Chrétien, quand il était candidat à l'élection partielle dans ma circonscription en 1990 — j'étais étudiant en droit à l'époque — j'ai visité le démarrage de ce qui est maintenant l'opération mondiale qu'a mise sur pied Mitch. Je suis donc tout à fait conscient de l'importance de cette espèce.

Votre collègue, le sénateur Moore, fait depuis longtemps de l'excellent travail au sujet de la Déclaration de Hamilton. J'espère posséder bientôt les instruments officiels qui permettront au Canada de se joindre à cette déclaration dans les semaines qui viennent, j'espère même que cela se fasse avant Noël. C'est une façon d'honorer, avant qu'il ne prenne sa retraite l'année prochaine, le travail qu'il a effectué dans ce domaine et cela fait partie de la réponse.

Vous avez raison : j'ai entendu la même chose dans notre région du Nouveau-Brunswick. Kevin pourrait peut-être ajouter quelques éléments au sujet des différences entre les provinces.

**M. Stringer :** Je vais simplement ajouter quelques commentaires. La pêche à l'anguille est un domaine extrêmement complexe. D'après les données scientifiques, toutes les anguilles naissent dans la mer des Sargasses près des Bermudes, de sorte que toutes les anguilles qui arrivent au Québec, en Ontario, et ailleurs, viennent toutes du même endroit.

COSEWIC, the Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada, the independent group that provides advice to ministers about what should be listed under the Species at Risk Act, has recommended this to be listed, I believe, as “special concern.”

The challenge is that those eels end up well up the St. Lawrence in the Great Lakes area, and there are a number of issues that have been identified as threats. The main thing is fish passage — barriers and dams. The second thing is hydroelectric facilities and turbines that eat them up. A third is habitat degradation. There are a number of specific things that have been identified.

We’ve pulled together those who are responsible for it: Ontario, Quebec, the Maritime provinces, New York state, I think Vermont, the power companies, et cetera. There’s been an enormous effort to be able to address this, because they are really at risk in some areas and they are doing quite well in other areas. The challenge is to ensure that enough get back so that the generations keep going.

People are working on it, and we’re well aware of the challenges in that part of New Brunswick, bordered with Maine, where we also deal with the Maine government in terms of trying to make sure that fishery stays open.

**Senator Stewart Olsen:** Thank you, and if you have any updates, I’d appreciate you letting me know.

**Mr. LeBlanc:** I’ll undertake to make sure that the specific question with respect to what appears anecdotal but I’ve heard the same things you have around provincial returns — I don’t know if “returns” is the right word for eels — but that some provinces would appear to be in better shape than others, but it’s the same eels that started.

**Senator Stewart Olsen:** That’s the worry.

**Mr. LeBlanc:** I’m worried they don’t want to visit our province as much as they would in Nova Scotia. That should concern us. The deputy minister is from Nova Scotia.

**Senator Raine:** It’s very nice to have you here again. You know we’re doing a study on SAR, and I want to talk a little bit about the situation in B.C.

When we started doing this study, I took the liberty of calling one of the officials in British Columbia to ask how things were going. He reassured me that the system was working very well. When I asked about the closing of the Comox communications centre, which had been getting some pushback, he explained that they have been upgrading the Victoria MCTS base with more sophisticated equipment and technology, which he described as “state of the art.” He indicated that there will be no change in

Le COSEPAC, le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada, un groupe indépendant qui fournit des avis aux ministres au sujet des espèces qui devraient être visés par la Loi sur les espèces en péril, a recommandé que cette espèce y figure, je pense, dans la catégorie « espèce préoccupante ».

Le problème vient du fait que ces anguilles remontent le Saint-Laurent jusque dans la région des Grands Lacs et qu’il existe un certain nombre d’aspects qui constituent des menaces pour cette espèce. Le principal élément est les obstacles que constituent les barrages et les barrières. Le second, ce sont les installations hydroélectriques et les turbines qui les broient. Le troisième est la dégradation de l’habitat. Il y a effectivement un certain nombre de problèmes qui ont été identifiés.

Nous avons réuni tous ceux qui en étaient à l’origine : l’Ontario, le Québec, les provinces maritimes, l’État de New York, le Vermont, je crois, les sociétés hydroélectriques, et cetera. Il s’est fait beaucoup d’effort pour régler ces problèmes parce que cette espèce est vraiment en péril dans certains secteurs et abondante dans d’autres. Le défi consiste à veiller à ce que suffisamment d’anguilles retournent dans les lieux de reproduction pour que les générations se succèdent.

Il y a des gens qui travaillent sur cette question et nous connaissons bien les défis qui se posent dans cette région du Nouveau-Brunswick, celle qui borde le Maine, et nous sommes également en communication avec le gouvernement de l’État du Maine pour essayer de garder cette pêcherie en activité.

**La sénatrice Stewart Olsen :** Merci et si vous avez du nouveau, j’aimerais que vous me le fassiez savoir.

**M. LeBlanc :** Je vous ferai parvenir une réponse à cette question qui semble porter sur un aspect anecdotique, mais j’ai entendu dire la même chose au sujet de la remontée dans les provinces — je ne sais pas si le mot « remontée » s’applique aux anguilles —, mais il semble que la situation soit meilleure dans certaines provinces; il s’agit cependant toujours des mêmes anguilles.

**La sénatrice Stewart Olsen :** C’est ce qui est inquiétant.

**M. LeBlanc :** Je m’inquiète du fait qu’elles ne veulent pas retourner dans notre province autant qu’elles le font en Nouvelle-Écosse. Cela devrait nous préoccuper. La sous-ministre vient de la Nouvelle-Écosse.

**La sénatrice Raine :** Il est très agréable de vous avoir ici à nouveau. Vous savez que nous faisons une étude sur la RS et je voudrais dire quelques mots de la situation en Colombie-Britannique.

Lorsque nous avons commencé cette étude, j’ai pris la liberté d’appeler un des responsables de la Colombie-Britannique pour savoir comment était la situation. Il m’a assuré que le système fonctionnait très bien. Lorsque je l’ai interrogé au sujet de la fermeture du Centre de communications de Comox, décision qui a suscité certaines critiques, il m’a expliqué qu’on avait modernisé le centre MCTS de Victoria avec une technologie et du matériel plus sophistiqués, qu’il a même qualifiés d’« ultramodernes ». Il a

service levels when the Comox centre is closed next year, and the Victoria centre has the capacity to monitor the full system of radio transmission.

When we had the incident at Bella Bella with the tugboat, it reminded me that I really only talked to one person and I should do a little more checking. So I started talking to people we had met when we last did the study on de-staffing the lighthouses in British Columbia. The stories I got from them were so completely different. There were all kinds of reports of dropped calls, radio transmissions not being heard — all kinds of problems — and that it was not nearly as good as it used to be and lives were at stake. So my radar went up.

I remember that when we did the lighthouse study, we talked about using the light-keepers to their fullest extent. They're there, and they have an opportunity to take scientific samples of the water and all kinds of things like that. They told me that they have taken away the station boats — all the boats except two out of 27 lighthouses. They took them away for a tune-up and didn't bring them back. I can just imagine what those people, who are absolutely the salt of the earth, would feel like not being able to go out and rescue somebody because they don't have a boat.

I really think that we need to take a good, hard look at what the roles of the lighthouse and the lighthouse keepers are in our system of SARs, and also our system of monitoring and being the network for the marine and aviation highway. You have all been to British Columbia. You know what it's like. You have huge mountains rising right out of the ocean, and if you don't have good communication and you are going through inlets and channels, it's just a matter of time before a tugboat pushing a barge goes on to a rock, and then you have these environmental disasters.

Number one, why can't we have the boats at the lighthouses? Number two, have we thought about storing environmental equipment on the light station? There was a light station, I think, two kilometres away from the tugboat that was in trouble off Bella Bella, and it could have made all the difference in the world. These things are very important, but the one that scares me the most is radio coverage after someone shared with me some of the logs of the radio operators showing the calls that they couldn't hear and chatter on the line.

My final thing was that all the people who talked to me said, "You can't tell anybody about this because we are gagged."

My question is this: Is there an official gag on front-line staff working in the MCTS stations and on the light stations for us, a Senate committee looking into this situation? We need to talk to

déclaré que le niveau des services fournis après la fermeture du centre de Comox l'année prochaine ne serait pas modifié et que le centre de Victoria était en mesure de surveiller l'ensemble des systèmes de transmission radio.

Lorsque l'accident s'est produit avec le remorqueur à Bella Bella, je me suis rendu compte que je n'avais parlé en fait qu'à une seule personne et que je devrais poursuivre un peu ma recherche. J'ai donc parlé à des gens que nous avons rencontrés lorsque nous faisons une étude sur la suppression du personnel des phares en Colombie-Britannique. Les situations qu'ils m'ont décrites étaient complètement différentes. On a parlé de toutes sortes d'appels perdus, de transmissions radio inaudibles — toutes sortes de problèmes — et que les choses n'allaient pas aussi bien qu'auparavant et que des vies étaient en jeu. Je me suis donc mise en mode alerte.

Je me souviens que, lorsque nous avons fait l'étude sur les phares, nous avons parlé de confier le plus possible de rôles aux gardiens de phare. Ils se trouvent sur place, ils sont en mesure de prendre des échantillons scientifiques de l'eau et de faire toutes sortes de choses de ce genre. Ils m'ont dit qu'on avait pris les embarcations de la station — toutes les embarcations sauf deux sur les 27 phares. On les avait prises pour les entretenir, et elles n'étaient jamais revenues. Je peux m'imaginer ce que ces personnes, qui sont vraiment le sel de la terre, ressentent lorsqu'elles ne sont pas en mesure d'aller sauver quelqu'un parce qu'elles n'ont pas d'embarcation.

Je pense vraiment que nous devrions bien réfléchir aux rôles que doivent jouer les phares et leurs gardiens dans notre système de RS, dans notre système de surveillance et dans le réseau des routes maritimes et aériennes. Vous avez tous été en Colombie-Britannique. Vous savez ce que c'est. Il y a des montagnes qui sortent de l'océan et si vous n'avez pas de bonnes communications et que vous empruntez ces chenaux et ces criques, il ne faut pas se surprendre si un remorqueur pousse une péniche sur un rocher, et cela donne des désastres environnementaux.

Premièrement, pourquoi n'y a-t-il pas de bateaux à la disposition des gardiens de phare? Deuxièmement, avons-nous pensé à entreposer de l'équipement environnemental dans les phares? Je crois qu'il y avait un phare à deux kilomètres du remorqueur qui se trouvait en difficulté au large de Bella Bella et cela aurait fait toute la différence. Ce sont là des choses très importantes, mais celle qui m'inquiète le plus est la couverture radio parce que quelqu'un m'a remis les registres des opérateurs radio qui indiquent les appels qui étaient inaudibles ainsi que les conversations qu'ils entendaient.

Je dirais pour terminer que toutes les personnes qui m'ont parlé m'ont dit : « Vous ne pouvez pas en parler à qui que ce soit parce qu'on nous a interdit de parler. »

Voici ma question : Est-il interdit au personnel de première ligne qui travaille dans les stations MCTS et dans les phares de nous parler, les membres du comité sénatorial qui examine la situation? Nous devons être en mesure de parler aux personnes

people who are there with the boots on the ground. It's all well and good to have one thing as an operation and as a system, but we need to really understand what is happening. Is it working?

**Mr. LeBlanc:** Senator, I'll take a crack. Thank you for the question, because I absolutely share your concern around the maximum capacity that Canada needs to respond on all coasts. On the west coast, your province represents a significant challenge geographically, and I totally understand your view.

I will take a shot. Mr. Chair, we have votes in 15 minutes on a bunch of budget measures, so you will excuse me at one point.

Senator, the brief answer to your question is that nobody has been muzzled. They may have been muzzled before, I don't know, but I certainly wouldn't and the Coast Guard commissioner would not purport to discourage front-line staff who have something to say, especially to a committee of Parliamentarians, a Senate committee. You should feel free to ask them and they should feel free to talk to you. They said you couldn't tell anybody, but you just did in a televised committee hearing, so that's a good thing. I think that's a good thing.

Specifically, with respect to the west coast, I will ask the commissioner to address the issue around the lighthouses and the boats. The announcement the Prime Minister made last week about oceans protection in British Columbia alone will add six new radar stations. There will be a significant increase in the hydrography work and ocean mapping to provide safe and accessible nautical charts for mariners. That's a key part of safety. There will be four new lifeboat stations along the coast. We will invest in a significant towing capacity.

One of the concerns at Haida Gwaii a number of years ago when that Russia vessel had lost command and power was that it was, potentially, a couple of hours away from drifting up on the shore, which would have been a huge environmental disaster. We will add a dedicated towing vessel capacity, and we will outfit 20 heavy Canadian Coast Guard vessels with towing kits that will allow them to respond in the case of a larger incident like that one off Haida Gwaii some years ago.

We are investing significantly in a capacity to allow, as I mentioned in my introductory comments, indigenous communities in particular, setting up an indigenous Coast Guard auxiliary. Bella Bella, where I was two weeks ago, would be a perfect example of a community. The Heiltsuk Nation wants, should and must be involved in the planning and response. They have the traditional indigenous knowledge and the capacity, and

qui se trouvent sur place. C'est bien sûr une bonne chose que d'avoir une opération et un système, mais nous devons vraiment comprendre ce qui se passe. Est-ce que tout cela fonctionne bien?

**M. LeBlanc :** Sénatrice, je vais essayer de vous répondre. Merci d'avoir posé la question, parce que je partage tout à fait votre préoccupation au sujet de la capacité dont le Canada a besoin pour intervenir sur toutes les côtes. La côte Ouest de votre province constitue un problème géographique et je comprends tout à fait votre point de vue.

Je vais essayer de répondre, monsieur le président, mais nous avons un vote dans 15 minutes qui porte sur toute une série de mesures budgétaires. Vous allez donc devoir m'excuser à un moment donné.

Sénatrice, la première réponse que je peux donner à votre question est qu'il n'a été interdit à personne de parler. Il est possible que cela ait été ordonné dans le passé, je ne sais pas, mais je ne le ferai certainement pas et la commissaire de la Garde côtière n'essaie pas d'inciter le personnel de première ligne à s'abstenir de parler, en particulier à un comité composé de parlementaires, un comité sénatorial. Vous devriez avoir toute liberté de leur poser des questions et ils devraient se sentir libres de vous répondre. Ils vous ont dit qu'ils ne pouvaient en parler à personne, mais vous venez de le faire au cours d'une séance télévisée du comité et c'est une bonne chose. Je crois que c'est une bonne chose.

Plus précisément, pour ce qui est de la côte Ouest, je vais demander à la commissaire de parler de la question des phares et des embarcations. L'annonce que le premier ministre vient de faire la semaine dernière au sujet de la protection des océans aura pour effet, pour la seule Colombie-Britannique, de créer six nouvelles stations radar. Il y aura une augmentation importante des travaux hydrographiques et des relevés maritimes de façon à fournir aux navigateurs des cartes nautiques exactes et accessibles. C'est une partie essentielle de la sécurité. Il y aura quatre nouvelles stations de bateau de secours le long de la côte. Nous allons investir dans des remorqueurs plus puissants.

Lorsqu'un navire russe était à la dérive près de Haida Gwaii il y a quelques années, cela a créé un danger grave parce qu'il aurait pu quelques heures plus tard échouer sur le rivage, ce qui aurait causé un désastre environnemental. Nous allons constituer une capacité de remorquage supplémentaire et nous allons fournir aux 20 grands navires de la Garde côtière canadienne un équipement de remorquage qui leur permettra d'intervenir en cas d'accident grave comme celui qui s'est produit au large de Haida Gwaii il y a quelques années.

Nous investissons également de fortes sommes pour permettre, comme je l'ai mentionné dans mes commentaires préliminaires, aux collectivités autochtones en particulier, de mettre sur pied une Garde côtière auxiliaire autochtone. Bella Bella, où je me trouvais il y a deux semaines, est un exemple parfait de ce genre de collectivité. La nation Heiltsuk veut, devrait et doit participer à la planification et aux interventions. Elle possède la capacité et les connaissances autochtones traditionnelles et je peux vous dire

God knows I saw they have the passion to be the first responders and to do what they can in the event of an unacceptable circumstance like what happened to them.

The best thing is to prevent one of those nightmare scenarios from happening, but in the event one happens, we need to up our game, and we think that those communities would have access. We are going to equip them, give them vessels, training and radios, and ensure that we have this expanded environmental and search and rescue response. They would be trained and ready to respond, obviously, in both circumstances.

But with respect to the lighthouse issue and the importance of radio coverage, I completely agree that an element of safety is to have the appropriate radio and communications coverage. Maybe the commissioner has some specific details.

**Jody Thomas, Commissioner, Canadian Coast Guard:** If I could speak first to the gagging of employees, that's absolutely not done. The only thing I do ask is that employees let us know if there is a dropped call or a bad transmission so that I'm hearing it from them, rather than here. That would be the case with the boats. No one has raised that with me, so I will have to go back and look into it. It has not happened in my 10 years as commissioner, so if there is a problem of boats being removed from light stations and not being put back, it predates me. I will have to find out why that's occurred, and I commit to doing that for you.

In terms of the transmissions and MCTS, I have been in both the Prince Rupert and Victoria stations in the last six weeks. I have talked to the operators and people in the community and heard the radio transmissions in Bella Bella, as an example, and I'm confident that system is working very well. There were always areas, previously, where there were some dead zones, which is why we are putting in the new radars and a completely redundant MCTS backup system so that if a site goes down, there is a redundant system. That's in the Oceans Protections Plan.

The operators in Prince Rupert and Victoria tell me they are now getting comfortable with the system and it is working extremely well. They've had a few moments where a station has gone down because of a relay on a mountain top, but that's going to happen. That's the problem with British Columbia. You have radio antennas on the top of a mountain, and a storm will take it out. The redundant system is going to help fix that. We will have a backup for the entire system.

In terms of environmental response equipment, part of the Oceans Protection Plan is an expansion or refurbishment of our environmental response equipment, like booms, skimmers and

qu'ils sont vraiment prêts à intervenir en première ligne et à faire tout ce qu'ils peuvent, s'il se produit une situation inacceptable comme celle qui s'est produite chez eux.

La meilleure chose est d'empêcher que ce genre de scénario cauchemardesque se produise, mais au cas où il se produirait, nous devons être prêts et nous pensons que ces collectivités devraient avoir de l'équipement. Nous allons les équiper, leur fournir des navires, une formation et des radios, et nous allons veiller à renforcer les moyens d'intervention sur le plan de l'environnement et de la recherche et sauvetage. Ils seront formés et prêts à intervenir, bien évidemment, dans ces deux cas.

Mais pour ce qui est des phares et de l'importance de la couverture radio, je reconnais tout à fait que la sécurité exige d'avoir une couverture appropriée en matière de communications et de radio. La commissaire peut peut-être vous fournir quelques renseignements précis.

**Jody Thomas, commissaire, Garde côtière canadienne :** J'aimerais d'abord parler de l'interdiction faite aux employés de parler, ce qui n'a jamais été fait. La seule chose que je demande à nos employés est de nous faire savoir si un appel est perdu ou si la transmission est mauvaise, pour que j'en entende parler directement et non pas ici. Cela serait également le cas avec les bateaux. Personne n'a soulevé cette question avec moi, je vais donc devoir me renseigner et examiner la situation. Cela ne s'est pas produit pendant les 10 ans au cours desquels j'ai été la commissaire, de sorte que si on a retiré des bateaux qui se trouvaient dans les phares et qu'ils n'ont pas été rendus, c'était avant que j'occupe mon poste. Je vais devoir comprendre pourquoi cela s'est produit et je m'engage à le faire pour vous.

Pour ce qui est des transmissions et des MCTS, je me suis rendue dans les stations de Prince-Rupert et de Victoria au cours des six dernières semaines. J'ai parlé aux opérateurs et aux personnes de la collectivité et j'ai écouté les transmissions radio à Bella Bella, par exemple, et je suis sûre que notre système fonctionne très bien. Il y a toujours eu des secteurs, auparavant, où il y avait des zones mortes, et c'est la raison pour laquelle nous installons de nouveaux radars et un système de secours MCTS tout à fait redondant, de sorte que, si un site tombe en panne, il y a un système redondant. Cela figure dans le Plan de protection des océans.

Les opérateurs de Prince-Rupert et de Victoria me disent qu'ils se sont maintenant habitués au système et qu'il fonctionne extrêmement bien. Il est arrivé quelques fois qu'une station tombe en panne parce qu'un relais situé sur le sommet d'une montagne ne fonctionnait plus, mais cela arrive toujours de temps en temps. C'est un problème que connaît la Colombie-Britannique. Il y a des antennes radio au sommet d'une montagne, et une tempête peut les emporter. Le système redondant va aider à résoudre ce genre de problème. Nous allons avoir un système de secours en parallèle.

Pour ce qui est de l'équipement d'intervention environnementale, une partie du Plan de protection des océans prévoit l'expansion ou la mise à niveau de notre équipement



absorbent pads. Our existing facilities up and down the coast are going to be part of where we consider placing those. They have to be placed strategically where people are trained to use them: First Nations, other communities and other Coast Guard locations.

**Senator Raine:** And light stations, as well.

**Ms. Thomas:** They could well be. I am not committing to that, but we're going to do that study.

**Senator Raine:** Where it makes sense.

**Mr. LeBlanc:** Mr. Chairman, I don't want to miss the vote. We don't want to have an election now, and it is on a budget.

**The Chair:** I want to thank you for taking the time for being here, and we certainly look forward to having you back again. There has been a great conversation here. I would ask that your colleagues stay for a little while longer just because we will have a couple of follow-up questions from our senators.

**Mr. LeBlanc:** Sure, they are happy to stay. If at another time, at your committee's convenience, you want me to come back because some colleagues didn't have a chance to ask questions, and some are senators that I haven't had the privilege of working with or getting to know, I would thank you for the opportunity. Please excuse me, but I do want to be at the vote.

**The Chair:** Senator Raine, do you have a follow-up question to the commissioner?

**Senator Raine:** Yes, I did have a follow-up.

We all know there are dead zones on the B.C. coast. My questions are: Where are they? Are they on a map? Do people unfamiliar with the terrain, like recreational users, know where the dead zones are? Do they know what they should do when they are in a dead zone? My understanding is that the mariners and fishermen out there on a regular basis know where the dead zones are and they don't call mayday. They call somewhere else, because they know.

We should have a really good map of all of these zones because when I looked at the log of the list of calls missed at Victoria MCTS for May 10 up until October, in reading through it, I found that it was a lot more than I would have envisioned. It wasn't just the odd one. I can leave you this list if you like. However, I was surprised and frankly very concerned because it wasn't just one person bringing this to my attention but quite a few.

d'intervention environnementale, notamment les caissons flottants, les matelas absorbants. Nous allons placer cet équipement dans les installations qui existent déjà le long de ces côtes. Il faut qu'ils soient placés de façon stratégique, à portée des personnes qui ont reçu une formation pour l'utiliser : les Premières Nations, les autres collectivités et les autres bases de la Garde côtière.

**La sénatrice Raine :** Ainsi que les phares.

**Mme Thomas :** Cela pourrait se faire. Je ne m'engage pas sur ce point, mais nous allons étudier la question.

**La sénatrice Raine :** Là où cela est utile.

**M. LeBlanc :** Monsieur le président, je ne voudrais pas manquer le vote. Nous ne voudrions pas déclencher une élection maintenant et cela concerne le budget.

**Le président :** Je vous remercie d'avoir pris le temps de venir ici et nous serions heureux de vous revoir. Nous avons eu une excellente conversation. Je demanderais à vos collègues de rester un peu plus longtemps parce que je crois que nos sénateurs voudront poser quelques questions de suivi.

**M. LeBlanc :** Bien sûr, ils se feront un plaisir de rester ici. Si à un autre moment, qui convient au Comité, vous voulez que je revienne parce que certains de vos collègues n'ont pas pu poser les questions qu'ils souhaitaient et qu'il y a des sénateurs dont je n'ai pas eu encore eu le privilège de faire la connaissance, je vous remerciais de me donner cette possibilité. Je vous demande de m'excuser, mais je dois aller voter.

**Le président :** Sénatrice Raine, avez-vous une question de suivi pour la commissaire?

**La sénatrice Raine :** Oui, j'en ai une.

Nous savons tous qu'il y a des zones mortes sur la côte de la Colombie-Britannique. Voici mes questions : où sont-elles situées? Figurent-elles sur une carte? Est-ce que les gens qui ne connaissent pas très bien la région, comme les plaisanciers, savent où sont situées ces zones mortes? Savent-ils ce qu'il faut faire lorsqu'ils se trouvent dans une zone morte? Je crois savoir que les marins et les pêcheurs savent où se trouvent les zones mortes et ils ne lancent pas des SOS. Ils appellent une autre station, parce qu'ils savent où elle se trouve.

Nous devrions avoir une bonne carte de toutes ces zones parce que lorsque j'ai regardé la liste des appels manqués au MCTS de Victoria entre le 10 mai jusqu'au mois d'octobre, j'ai constaté, en la lisant, qu'il y en avait beaucoup plus que je l'aurais pensé. Il n'y en avait pas simplement une de temps en temps. Je peux vous remettre cette liste si vous le souhaitez. J'ai toutefois été surprise, et je dois dire très inquiète, parce qu'il n'y a pas eu qu'une seule personne qui a attiré mon attention sur cet aspect; il y en a eu plusieurs.

**Ms. Thomas:** I would very much like to see it; I haven't, and there has been no report to me or to my team from the centre — as I said, I was just there six weeks ago — of any significant concern about missed calls. I'd like to see it, and I'll go back to them and ask them. Thank you.

We know where the dead zones are, absolutely, and certainly local fishers do. It's not something we would necessarily publish, but we know in the Oceans Protection Plan where we need to put in the new towers and the new radar to assist with that problem. That's part of the work that we're going to be doing over the course of the next 18 months.

**Senator Enverga:** Thank you for being here today.

Actually, this was supposed to be for the minister, however, I know both of you will be able to answer this. We have learned via media reports that Coast Guard personnel have not been immune from the Phoenix payroll debacle. There are reports that this affects the Coast Guard's ability to have sufficient crews on vessels. Can the deputy minister or the commissioner update us on the status of this? Is it affecting the crewing of ships? Is it affecting the morale of the crews on the ships? Do you have an update on this?

**Catherine Blewett, Deputy Minister, Fisheries and Oceans Canada:** Thank you very much for the question. I can say very emphatically that it absolutely is impacting the morale of people on ships and, frankly, public servants across the country. It's something that's a real challenge.

Our commissioner has been working extremely diligently with the Coast Guard members. One of the anomalies that actually does impact Coast Guard staff is that their schedules are different. They are not on a nine-to-five schedule. They start at noon or their shifts are different and they have different leave provisions. Their schedule is a little different from most public servants. As I understand, some of the challenges Phoenix has had are with abnormal cycles like that. We have experienced that, and both Jody and I have been across the country and have had town hall meetings with our staff to hear their stories first-hand and to hear the circumstances that they're facing.

Without doubt, it's real. We are trying to do what we can as a department to make sure that they are not without emergency pay and that their families aren't put into real jeopardy, so we're working quite hard, but it's a circumstance that continues to go on and we are working enterprise-wide to see what we can do.

We do take our Coast Guard cases and we are working with my deputy minister colleague at Public Works who is trying to come to a solution, again, to see what we can do. but it's absolutely having an effect.

**Mme Thomas :** J'aimerais beaucoup la voir; je n'ai pas reçu de rapport ni mon équipe du centre — comme je l'ai dit, je m'y trouvais encore il y a six semaines — qui ait mentionné un problème au sujet des appels perdus. J'aimerais la voir et je vais me renseigner. Merci.

Nous savons où sont situées les zones mortes, c'est évident, tout comme les pêcheurs locaux. Ce n'est pas un aspect qui est toujours rendu public, mais nous savons qu'avec le Plan de protection des océans, nous devons installer de nouvelles tours et de nouveaux radars pour régler ce problème. Cela fait partie des travaux que nous allons effectuer au cours des 18 prochains mois.

**Le sénateur Enverga :** Merci d'être venus aujourd'hui.

En fait, je devais poser cette question au ministre, mais je sais que vous serez tous les deux en mesure d'y répondre. Nous avons entendu par les médias que le personnel de la Garde côtière avait connu lui aussi de graves problèmes à cause du système de paye Phénix. Selon certains rapports, cela touche la capacité de la Garde côtière d'avoir suffisamment de membres d'équipage sur ses navires. Est-ce que la sous-ministre ou la commissaire peuvent nous dire ce qu'il en est? Est-ce que cela touche l'équipage des navires? Est-ce que cela touche le moral des équipages? Êtes-vous au courant de la situation actuelle?

**Catherine Blewett, sous-ministre, Pêches et Océans Canada :** Merci d'avoir posé cette question. Je peux vous dire que cela touche effectivement le moral des personnes qui se trouvent sur ces navires et franchement, celui de tous les fonctionnaires canadiens. C'est un aspect vraiment problématique.

Notre commissaire a suivi de très près la situation des membres de la Garde côtière. Une des anomalies qui a des répercussions sur le personnel de la Garde côtière est le fait qu'ils ont des horaires de travail différents. Ils ne travaillent pas de 9 à 5. Ils commencent à midi ou leurs postes de travail sont différents et ils ont des congés à des dates différentes. Leur horaire de travail est un peu différent de celui de la plupart des fonctionnaires. Si j'ai bien compris, le système Phoenix a éprouvé certaines difficultés avec les cycles de travail atypiques comme les nôtres. Nous avons connu ces problèmes et Jody et moi nous sommes rendus dans différentes régions et avons tenu des assemblées publiques avec notre personnel pour entendre directement leur histoire et pour connaître la situation à laquelle ils faisaient face.

Il est évident que ce problème est très réel. Le ministère essaie de faire ce qu'il peut pour que ses employés reçoivent au moins une paie d'urgence et que leurs familles n'en souffrent pas gravement, de sorte que nous faisons beaucoup d'effort, mais c'est une situation qui perdure et toute notre organisation travaille à trouver des solutions.

Nous présentons les dossiers des membres de la Garde côtière et travaillons avec mon collègue, le sous-ministre de Travaux publics, qui essaie de trouver une solution, pour voir ce qu'il est possible de faire, mais vous avez tout à fait raison, cela a des répercussions.

**Ms. Thomas:** To echo the deputy, yes, absolutely morale is affected. What is remarkable about the employees at the Canadian Coast Guard is they're coming to work. Crewing isn't affected. Ships are going to sea. We have not been impacted by Phoenix because of the dedication of the people who serve in the Canadian Coast Guard, which is extraordinary. I had a conversation last weekend with a young man we owe \$60,000 to, and he finally said, "I need some help." We are working systemically with Public Services and Procurement Canada, within our own systems to get people paid and then on a case-by-case basis with people, but we haven't had crews not showing up for work because of it.

**Senator Enverga:** Are you going to any manual processes to mitigate the hardship of the crews?

**Ms. Thomas:** Our process is actually quite manual. We have to do manual uploads into Phoenix because, as the deputy explained, our work schedules are quite different. We work a 42-hour week, not a 37.5-hour week, and our workday starts noon to noon. People go to sea for two, four or six weeks, and all of their pay gets uploaded to the system at the same time. It's a very complex process for them.

We are doing manual interventions to correct problems in the system when they crop up as we can. We can't do it for all 3,500 sea-going employees or all 4,500 employees in the Coast Guard. We have manual interventions when we hear of a hardship case, and the deputy minister has authorized the human resources department and the chief financial officer to cut cheques for people who need money.

**Senator Enverga:** On a different note, this question is with regard to the Asian carp in the Great Lakes. People are concerned that this invasive species is decimating the habitat and the native fish in the Great Lakes. Is the minister doing anything to stop this invasive species from growing and proliferating in the Great Lakes?

**Ms. Blewett:** Thank you for the question. I have to assure you it is a topic that consumes a lot of time in our department, and it's an area that we work on a lot with our partners in provinces.

My colleague, Kevin Stringer, has a lot of detail, but there are multiple avenues of work going on in invasive species, and the species are different across the country. Kevin can give more detail on Asian carp.

**Mr. Stringer:** We have an Asian carp program of \$17.5 million over five years, which actually sunsets this coming March, so you have to think about what to continue with. It has a number of elements. It has an education piece, a prevention piece, an early

**Mme Thomas :** Pour reprendre ce qu'a dit la sous-ministre, je dirais que oui, cela touche le moral des employés. Ce qui est remarquable dans la Garde côtière canadienne, c'est qu'ils viennent quand même travailler. Le recrutement des équipages n'est pas touché. Les navires prennent la mer. Nous n'avons pas été trop touchés par Phoenix à cause du dévouement des personnes qui servent dans la Garde côtière canadienne, qui est vraiment extraordinaire. J'ai parlé la fin de semaine dernière à un jeune homme à qui nous devons 60 000 \$ et il a finalement avoué qu'il avait besoin d'aide. Nous travaillons constamment avec Services publics et Approvisionnement Canada, avec nos propres systèmes pour que nos employés soient rémunérés et également en examinant les cas individuels; mais il n'y a pas encore eu d'équipage qui se serait absenté à cause de ce problème.

**Le sénateur Enverga :** Utilisez-vous des méthodes manuelles pour atténuer les difficultés que connaissent les membres d'équipage?

**Mme Thomas :** Notre processus est en fait principalement manuel. Nous devons transmettre manuellement nos données au système Phoenix parce que, comme la sous-ministre l'a expliqué, nos horaires de travail sont très différents de ceux des autres. Nous travaillons 42 heures par semaine et non pas 37,5 heures et nos journées de travail vont de midi à midi. Les gens prennent la mer pour deux, quatre ou six semaines et leurs rémunérations sont chargées dans le système d'un seul coup. C'est un processus très complexe pour eux.

Nous intervenons manuellement pour corriger à mesure les problèmes du système. Nous ne pouvons pas le faire pour les 3 500 employés qui vont en mer ni pour les 4 500 employés de la Garde côtière. Nous intervenons manuellement lorsque nous prenons connaissance d'un cas problème et la sous-ministre a autorisé le service des ressources humaines ainsi que le directeur des finances à faire des chèques pour les personnes qui en ont besoin.

**Le sénateur Enverga :** Autre sujet, ma question concerne la carpe asiatique dans les Grands Lacs. Les gens craignent que cette espèce envahisse les Grands Lacs, détruise l'habitat ainsi que les poissons indigènes. Le ministre a-t-il pris des mesures pour empêcher l'invasion de cette espèce ainsi que sa prolifération dans les Grands Lacs?

**Mme Blewett :** Merci d'avoir posé la question. Je peux vous affirmer que c'est un sujet auquel notre ministère consacre beaucoup de temps et c'est un domaine dans lequel nous travaillons beaucoup avec nos partenaires provinciaux.

Mon collègue, Kevin Stringer, connaît très bien cette question et il y a toutes sortes d'organismes qui travaillent sur les espèces envahissantes, et ces espèces ne sont pas les mêmes selon les régions. Kevin peut vous fournir d'autres détails sur la carpe asiatique.

**M. Stringer :** Cela fait plus de cinq ans que nous avons un programme pour la carpe asiatique, avec un budget de 17,5 millions de dollars, qui doit en fait prendre fin en mars prochain; nous allons donc devoir réfléchir à comment poursuivre

warning piece and a removal and management piece, which we have had to address because we have seen more show up in not the Great Lakes necessarily but the Great Lakes drainage zone. They are mostly on the U.S. side, but some on the Canadian.

We saw some in Toronto. The expectation is that they were fully grown, which means they were likely released there. There are different ways to get into the Great Lakes system. We are concerned about how many it would take to actually establish themselves. We've got some science work that says it would take I think it was five or ten males and females in the same area. If they got through into the system, they could establish themselves.

We've actually been able to fish out what we've heard about. We've done the assessments of where they came from, whether they're triploid or diploid, which means if they're sterile, because a number of these things have been bred for aquaculture purposes. We do believe we're on top of it, but we need to be ever vigilant about it, and they do seem to be turning up more than they have in the past.

**Senator Enverga:** How bad is it right now in the Great Lakes?

**Mr. Stringer:** I asked one of the experts recently, "Do you believe they're established?" and the answer was "No, we don't believe they're established." We believe that the risk continues.

There are different ways for them to get in. One is through the live food trade. It's illegal to bring them into Canada, but people do, so you can get them through the live food trade. Two, there is what is actually the Chicago Sanitary and Ship Canal. And there are 110 metres of electrified water that zaps them and they go back. The challenge is if one gets into a vessel, goes across on the vessel and gets out.

We are on top of it, and on the U.S. side there were some aquaculture facilities that actually apply these things so we see them more than the U.S. side. We're concerned in particular in Lake Erie. In Lake Erie, we've identified that the habitat there is quite hospitable to them, and we have seen some show up but we haven't seen them so we believe that they're established.

We're vigilant now and will continue to be vigilant. We're working with the Province of Ontario, but also with New York State and Michigan and others in terms of making sure that we're

ce travail. Il comporte plusieurs éléments. Il y a un volet éducation, un volet prévention, un volet alerte rapide et un volet destruction et gestion, dont nous avons dû nous occuper parce que nous avons constaté que ces stocks n'augmentaient pas nécessairement dans les Grands Lacs, mais dans les bassins hydrographiques qui y débouchent. Ces bassins se trouvent pour la plupart du côté des États-Unis, mais il y en a un certain nombre du côté canadien.

Nous en avons vu quelques-unes à Toronto. Il semble qu'il se soit agi de poissons adultes, ce qui veut dire qu'ils ont été probablement relâchés dans ce secteur. Il y a différentes façons de pénétrer dans le système des Grands Lacs. Nous suivons de très près la question de savoir combien il faudrait de ces poissons pour qu'ils puissent s'établir dans un secteur donné. D'après certaines données scientifiques, il faudrait 5 à 10 poissons mâles et femelles dans le même secteur. Si ces poissons pénétraient dans le système, ils pourraient s'y établir.

Nous avons en fait réussi à les pêcher lorsqu'on nous en a signalés. Nous avons effectué des évaluations concernant leur origine, leur qualité de poisson triploïde ou diploïde, ce qui touche leur fertilité, parce qu'un certain nombre de ces poissons ont été reproduits pour l'aquaculture. Nous pensons contrôler la situation, mais il ne faut pas relâcher notre vigilance et ces poissons semblent effectivement apparaître plus fréquemment qu'auparavant.

**Le sénateur Enverga :** La situation actuelle dans les Grands Lacs est-elle grave?

**M. Stringer :** J'ai demandé récemment à nos experts : « Pensez-vous que ces poissons sont établis? », et il m'a répondu : « Non, nous ne pensons pas qu'ils soient établis. » Nous pensons que le risque demeure.

Ces poissons arrivent de différentes façons. Une de ces façons est le secteur du poisson de consommation vivant. Il est illégal d'introduire ces poissons au Canada, mais les gens le font, de sorte qu'il est possible qu'ils arrivent comme poissons de consommation vivants. Deuxièmement, il y a le Chicago Sanitary and Ship Canal, qui comprend 110 mètres d'eau électrifiée qui les électrocute et les fait rebrousser chemin. Le problème vient du fait que certains peuvent pénétrer dans un navire, traverser à bord de ce navire et en sortir ensuite.

Nous contrôlons la situation et sur le côté des États-Unis, il y a des installations d'aquaculture qui appliquent ces méthodes de sorte que nous en voyons davantage du côté des États-Unis. La situation du lac Érié est particulièrement préoccupante. Dans ce lac, nous avons constaté que l'habitat était tout à fait favorable pour ces poissons et nous en avons vu apparaître quelques-uns, mais nous n'en avons pas vu beaucoup de sorte que nous pensons qu'ils sont établis.

Nous sommes vigilants et allons continuer à l'être. Nous travaillons avec la province de l'Ontario, mais également avec l'État de New York et le Michigan, ainsi qu'avec d'autres, pour être sûrs de les détecter; nous les supprimons lorsque nous

detecting them, we're removing them when we can and that we're going to manage them if they do get established, but they're not established in our view at this point.

**Senator Eaton:** May I ask a question on Atlantic salmon, or is that off the table this evening?

**The Chair:** Nothing is off the table.

**Senator Eaton:** What leverage, Ms. Blewett, do we have with Greenland? Last year they took 54,000 tonnes of Atlantic salmon when they had agreed to take only 45,000. When you think they used to sustainably fish and now they're up to 54,000, what can we do to make them see how endangered the Atlantic salmon is?

**Ms. Blewett:** Thank you for the question. Your question reminds me very much of a question that the minister asked me. It was exactly that: what can we do? Kevin is also sort of our expert on that. The minister and I started about six months ago, exactly at the same time, and it was an early question of his.

**Mr. Stringer:** There are a number of things that we are doing, and we probably do need to do more. The numbers have been going down in recent years. They spiked at one point about four years ago when they established what they call, I think, a factory fishery. For a number of years, it was relatively low, in the 20 range, and then it spiked to 57 of reported catches, and now it's down around 45.

**Senator Eaton:** I understand differently from the research we had been doing. We did an inquiry in the Senate on the salmon. We hoped to get it down to 45 but had not yet got there. Are you telling me it has now?

**Mr. Stringer:** I think it was at 57, and it's now — and we'll confirm this — I think down to 45. We have got Greenland to agree on a system for reporting, for monitoring and for management, and all those things were not really in place. They've done that. Two years ago I think was the first year. This past year was much better in terms of implementing that. They are taking steps to address it. At the end of day, they have the authority to be able to establish it.

We have something called NASCO, North Atlantic Salmon Conservation Organization, which includes us, the U.S., Greenland and Norway, Scotland, Ireland and others who care about salmon, and it's through that organization that we've been able to collectively engage Greenland and talk about the challenges that they have, and they have taken some measures.

**Senator Eaton:** Isn't Greenland part of Denmark?

pouvons le faire et nous les gérons dans le cas où ils s'établissent, mais à notre avis, ce poisson ne s'est pas encore établi pour le moment.

**La sénatrice Eaton :** Puis-je poser une question sur le saumon de l'Atlantique ou est-ce que cette question n'est pas à l'ordre du jour ce soir?

**Le président :** L'ordre du jour est illimité.

**La sénatrice Eaton :** Madame Blewett, pouvons-nous exercer des pressions sur le Groenland? L'année dernière, ces pêcheurs ont capturé 54 000 tonnes de saumon de l'Atlantique alors qu'ils avaient convenu de n'en pêcher que 45 000. Ils faisaient auparavant une pêche durable, mais maintenant, ils ont pêché 54 000 tonnes, que pouvons-nous faire pour les convaincre qu'ils mettent ainsi en danger le saumon de l'Atlantique?

**Mme Blewett :** Merci d'avoir posé cette question. Votre question me rappelle beaucoup celle que m'a posée le ministre. C'était exactement celle-ci : que pouvons-nous faire? Kevin est un peu notre expert dans ce domaine. Le ministre et moi-même sommes entrés en fonction il y a environ six mois, exactement au même moment, et c'était une des premières questions qu'il m'a posée.

**M. Stringer :** Nous faisons un certain nombre de choses et nous devrions sans doute faire davantage. Ces dernières années, les chiffres ont diminué. Ils ont connu une pointe il y a quatre ans environ au moment où ils ont mis sur pied ce qu'ils ont appelé, je crois, une usine à poissons. Pendant un certain nombre d'années, les chiffres ont été faibles, autour de 20, et ensuite, il y a eu un sommet de 54 prises signalées et maintenant, ce chiffre est retombé à près de 45.

**La sénatrice Eaton :** Je n'ai pas obtenu les mêmes données grâce à la recherche que nous avons effectuée. Le Sénat a fait une enquête sur le saumon. Nous avions espéré ramener ce chiffre à 45, mais nous n'y sommes pas encore parvenus. Affirmez-vous que c'est le cas actuellement?

**M. Stringer :** Je crois qu'il était à 57 et qu'il est maintenant — nous allons vous le confirmer — je crois, passé à 45. Le Groenland a accepté d'adopter un système pour le signalement, la surveillance et la gestion des stocks, toutes choses qui n'existaient pas auparavant. Ils l'ont fait maintenant. Je pense que tout cela est en place depuis deux ans. Cette dernière année a donné de meilleurs résultats pour ce qui est de mettre en œuvre cet accord. Ce pays a pris des mesures en ce sens. En fin de compte, c'est lui qui a le pouvoir de le faire.

Il y a un organisme qui s'appelle la NASCO, North Atlantic Salmon Conservation Organization, qui regroupe le Canada, les États-Unis, le Groenland et la Norvège, l'Écosse, l'Irlande et les autres pays qui s'intéressent au saumon; c'est par le biais de cette organisation que nous avons réussi ensemble à discuter avec le Groenland, parlé des problèmes qu'il connaissait et ce pays a pris un certain nombre de mesures.

**La sénatrice Eaton :** Le Groenland ne fait-il pas partie du Danemark?

**Mr. Stringer:** Yes.

**Senator Eaton:** Wasn't Denmark one of the players against killing seals, against the seal hunt?

**Mr. Stringer:** Greenland was someone that we worked with. Denmark was difficult to read. Norway was working with Canada. Denmark, I can't recall exactly, but I don't know if they were — they certainly were not a specific ally with us on it.

**Senator Eaton:** What I'm saying, I guess, is could we not start to make connections between the salmon they are taking but they are against our seal hunt?

**Mr. Stringer:** There are hugely important broader relationships with Greenland, including Denmark. We share a northern shrimp stock, and the shrimp are on both sides. We share a turbot stock, and we have fifty-fifty in terms of the sharing arrangement there. We have a seal stock that move back and forth that we both try to manage, and we have salmon, and there are other pieces as well. Greenland is also an important partner that we need in NAFO in addressing foreign overfishing and those types of things off the Northwest Atlantic.

That said, they understand and we've made it clear that we need to do more in terms of making sure of the priority around salmon and to address salmon. We do have them, we think, moving in the right direction, but we do need to do more with them.

**Senator Eaton:** Just one small question on the area still of Atlantic salmon: I didn't salmon fish last summer, for all kinds of reasons, so I'm not up to it, but have the standards for killing salmon been standardized across all the provinces? In other words, last time I fished, some provinces had catch and release. I fish in Newfoundland sometimes where they de-barb hooks. In other provinces, they do not de-barb hooks. Have we thought of standardizing or encouraging the provinces to have the same rules everywhere?

**Mr. Stringer:** It's our standards; it is the federal government that establishes those. We work closely with the provinces on it. It depends on the state of the science and the state of the stock. You will have different management measures based on how the stock is doing.

In our Maritimes region, which is coastal Nova Scotia with the exception of a couple of areas, virtually all are closed. In New Brunswick, in P.E.I. and in the gulf area generally, last year for the second year in a row we went with no catch and release. Some areas remained opened but we had barbless hooks —

**M. Stringer :** Oui.

**La sénatrice Eaton :** Le Danemark n'était-il pas un des acteurs qui luttait contre l'abattage des phoques, la chasse aux phoques?

**M. Stringer :** Le Groenland est un pays avec lequel nous avons collaboré. Il est difficile de savoir ce que souhaite le Danemark. La Norvège collaborait avec le Canada. Pour le Danemark, je ne m'en souviens pas exactement, mais je ne sais pas s'ils étaient — je peux par contre vous dire que ce n'était pas un pays qui nous appuyait sur cette question.

**La sénatrice Eaton :** Ce que je veux dire en fait, c'est que je me demande si nous ne pourrions pas faire un lien entre le saumon qu'ils pêchent et leur opposition à la chasse aux phoques?

**M. Stringer :** Nous avons des relations beaucoup plus variées et extrêmement importantes avec le Groenland, ainsi qu'avec le Danemark. Nous partageons les stocks de crevettes nordiques et ces crevettes se trouvent des deux côtés. Nous partageons les stocks de turbot et nous avons un arrangement moitié-moitié dans ce domaine. Il y a les phoques qui se déplacent d'un côté à l'autre de la frontière et que nous essayons tous deux de gérer; il y a le saumon; il y a aussi d'autres espèces. Le Groenland est également un partenaire important au sein de l'OPANO pour lutter contre la surpêche des pêcheurs étrangers et ce genre de choses au large de l'Atlantique du Nord-Ouest.

Cela dit, ce pays comprend la situation et nous leur avons clairement signalé qu'il fallait faire davantage pour améliorer la situation du saumon. Je crois donc que nous les avons amenés à prendre des mesures nécessaires, mais nous devons faire encore davantage avec eux.

**La sénatrice Eaton :** Une petite question qui touche encore le saumon de l'Atlantique : je n'ai pas pêché le saumon l'été dernier, pour toutes sortes de raisons, de sorte que je ne connais pas très bien la situation, mais je me demande si les règles applicables en matière de pêche au saumon ont été uniformisées dans les différentes provinces? Autrement dit, la dernière fois que j'ai pêché ce poisson, certaines provinces exigeaient que les prises soient remises à l'eau. Je pêche parfois à Terre-Neuve où il faut utiliser des hameçons sans arillon. Dans d'autres provinces, les hameçons ne sont pas émoussés. Avons-nous réfléchi à la possibilité d'uniformiser ou d'inciter les provinces à adopter toutes les mêmes règles?

**M. Stringer :** Ce sont nos normes; c'est le gouvernement fédéral qui les établit. Nous travaillons étroitement avec les provinces dans ce domaine. Cela dépend de l'état de la science et de l'état du stock. Les méthodes de gestion varient en fonction de la situation des stocks de poisson.

Dans la région des Maritimes, c'est-à-dire sur les côtes de la Nouvelle-Écosse, à l'exception de certains secteurs, pratiquement toutes ces pêcheries sont fermées. Au Nouveau-Brunswick, dans l'Île-du-Prince-Édouard, et dans le golfe, d'une façon générale, l'année dernière a été la deuxième année de suite au cours de

**Senator Eaton:** How about de-barbed hooked?

**Mr. Stringer:** In some cases we do that. Again, it depends on the state of the stock, and we establish the state of the stock based on a number of things. One is we have counting fences in certain areas so we know — not enough but we have them in some areas on some rivers. In other areas, we are able to measure or assess the number of eggs per square metre, and if the number of eggs per square metre goes below a certain level, we will take further measures. We also do those measures in concert with the industry.

**Senator Eaton:** With the camps along the river?

**Mr. Stringer:** That's correct.

**Senator Eaton:** How many fish have come up, how many fish have been hooked.

**Mr. Stringer:** And to be able to say, okay, folks, we are going to take further measures. We're either going to move to barbless hooks, which says we need further measures in there. Sometimes you will see some difference based on working with the local industry, but the measures overall are consistent with our understanding of the state of the stocks.

**The Chair:** Senator Sinclair, did you still want to ask a question even though the minister has left?

**Senator Sinclair:** Oh, sure. I'm never at a loss to ask questions.

I have a couple of questions concerning the indigenous fishery on the West Coast. Some have contacted me and complained about the conflict, if I can call it that, although I'm not sure if that's the right word, or the disparity they feel that exists because of the sport fishery on the West Coast and the impact it is having on their Aboriginal fishery. Are you aware of this disagreement, this conflict, and what are you doing about it?

**Ms. Blewett:** Thank you very much for the question, senator. We're absolutely aware of the ongoing dialogue on the West Coast and the East Coast with respect to indigenous fisheries.

I can step back a little bit just to put in context a bit of that conflict, which I think predates me by about 100 years. Conservation is the first premise that we have, so in terms of any allocation, conserving stock is the first part, and then indigenous fisheries — food, social and ceremonial allocations — recreational and commercial fisheries. So that's how they are divided up, and there is always a rub.

laquelle nous n'avons pu faire aucune prise avec remise à l'eau. La pêche est encore ouverte dans certains secteurs, mais nous avons eu des hameçons sans ardillon...

**La sénatrice Eaton :** Que se passe-t-il avec ces hameçons sans ardillon?

**M. Stringer :** Nous le faisons dans certains cas. Encore une fois, cela dépend de l'état du stock, et nous établissons l'état du stock en fonction d'un certain nombre de critères. Premièrement, nous avons des barrières de dénombrement dans certains secteurs, de sorte que nous savons — il n'y en a pas suffisamment, mais nous en avons dans quelques endroits sur certaines rivières. Dans d'autres secteurs, nous réussissons à mesurer ou à évaluer le nombre d'œufs par mètre carré et si le nombre d'œufs par mètre carré est inférieur à un certain niveau, nous prenons des mesures supplémentaires. Nous procédons également à ces mesures en collaboration avec l'industrie.

**La sénatrice Eaton :** Avec les camps de pêche sur la rivière?

**M. Stringer :** C'est exact.

**La sénatrice Eaton :** Le nombre des arrivées et le nombre des prises.

**M. Stringer :** Et pour être en mesure de dire, c'est bien les gars, il faut prendre d'autres mesures. Nous allons soit passer aux hameçons sans ardillon, ce qui veut dire qu'il faut faire également autre chose. Il arrive qu'il y ait certaines différences parce que nous travaillons avec une industrie locale, mais d'une façon générale, les mesures sont conformes à ce que nous savons de la situation des stocks.

**Le président :** Sénateur Sinclair, voulez-vous encore poser une question même si le ministre est parti?

**Le sénateur Sinclair :** Oui, bien sûr. Je ne suis jamais à court de questions.

J'aimerais poser quelques questions concernant les pêcheries autochtones de la côte Ouest. Certaines personnes ont communiqué avec moi et se sont plaintes du conflit, si je peux l'appeler ainsi, même si je ne suis pas sûr que ce soit le mot approprié, ou la disparité qui existe d'après eux à cause de la pêche sportive qui se pratique sur la côte Ouest et de l'impact qu'elle a sur les pêches autochtones. Êtes-vous au courant de ce désaccord, de ce conflit et que faites-vous à ce sujet?

**Mme Blewett :** Merci d'avoir posé cette question, sénateur. Nous sommes bien sûr au courant du dialogue qui se tient sur la côte Ouest et sur la côte Est au sujet des pêcheries autochtones.

Je vais prendre un peu de recul pour replacer ce conflit dans son contexte, qui m'a précédé d'environ un siècle. La conservation est notre premier objectif, de sorte que pour ce qui est de la répartition, la conservation des stocks de poisson vient en premier; viennent ensuite les pêcheries autochtones — allocations alimentaires, sociales et cérémoniales — les pêcheries récréatives et commerciales. C'est donc ainsi que ces stocks sont répartis, mais cela cause toujours des problèmes.

I've been learning a lot, and timing always comes into play. Gear type, depending on the species, is sometimes incredibly controversial, and frankly, in the context of the indigenous fisheries, when I think about the West Coast, there are several First Nations all across, for example, going up a river, so there are always conflicts around allocations.

The person who is not here who really deserves some ongoing support is our regional director general out in the Pacific region. Daily, our office interacts and our offices up on the B.C. coast interact with sports fishermen, with indigenous fishers and with commercial fishers. All the fisheries start and close at different times of the year. Almost every one of them has an exquisite conflict of one sort or another. I'm not trying to be facetious at all. It's difficult, particularly as we're finding that the stocks are not as predictable, necessarily, with all species as they once were. That's really creating more of a rub and more of a challenge for us, because they're not coming back at the same time and not necessarily at the same level.

So what are we doing about it? We have to operate on the precautionary principle. I'm thinking West Coast, so I'm primarily talking about a lot of the salmon stocks. We look at what is coming back. Unfortunately, we have to close various fisheries — and I don't think I'm exaggerating — but it's almost daily. Every weekend, we have to work and calibrate what a First Nation's catch will be, what a rec catch will be and, if any, commercial residual catches.

Yes, we're aware of it. It is an ongoing challenge. We try to make sure our science is robust, and we make sure we keep the dialogue open. It's not easy. It gets quite heated sometimes. All we can continue to do is keep talking and sharing the basis of our decision-making, which we try to root in science. Does that help?

**Senator Sinclair:** As long as we understand what I think the law says, and the law says it's not a balancing test between the sports fishery and the indigenous fishery.

**Ms. Blewett:** You're right.

**Senator Sinclair:** The indigenous fishery only has to be balanced as against conservation.

**Ms. Blewett:** Right.

**Senator Sinclair:** If there's a need to give priority to either fishers who are in the sport fishing industry or those who are in the indigenous fishing industry, I assume the department understands that the indigenous fishery always wins out.

J'ai appris beaucoup de choses et c'est toujours une question de temps. Le type d'équipement, en fonction de l'espèce, soulève parfois des controverses incroyables et franchement, dans le contexte des pêcheries autochtones, lorsque je pense à la côte Ouest, il y a plusieurs Premières Nations qui utilisent une rivière, mais il y a toujours des conflits au sujet de la répartition.

Il y a un absent qui mérite vraiment notre soutien constant, c'est notre directeur général régional de la région du Pacifique. Tous les jours, notre bureau doit intervenir et nos représentants qui se trouvent sur la côte de la Colombie-Britannique parlent aux pêcheurs sportifs, aux pêcheurs autochtones et aux pêcheurs commerciaux. Toutes ces pêcheries ouvrent et ferment à des moments de l'année différents. Presque chacune de ces pêcheries est en situation de conflit, d'une sorte ou d'une autre. Je n'essaie pas d'être drôle. La situation est complexe, en particulier parce que nous constatons qu'il n'est pas toujours possible de prévoir la situation des stocks, avec les différentes espèces, comme c'était le cas auparavant. Cela complique les choses pour nous, parce que le poisson ne revient pas au même moment, ni toujours au même niveau.

Que faisons-nous alors? Nous devons appliquer le principe de précaution. Je pense à la côte Ouest, de sorte qu'il s'agit principalement des stocks de saumon. Nous surveillons ceux qui reviennent. Malheureusement, nous avons dû fermer un certain nombre de pêcheries — et je ne pense pas que j'exagère — mais cela se fait presque tous les jours. Chaque fin de semaine, nous devons calculer ce que seront les prises autorisées d'une Première Nation, celles des pêcheurs récréatifs et s'il en reste, quelles seront les prises résiduelles commerciales.

Oui, nous sommes au courant de la situation. C'est un problème constant. Nous essayons de veiller à ce que nos données scientifiques soient solides et aussi à continuer à dialoguer. Ce n'est pas facile. Les discussions sont parfois très vives. Tout ce que nous pouvons continuer à faire, c'est de continuer à expliquer notre processus décisionnel, que nous essayons de fonder sur les données scientifiques. Cette réponse est-elle utile?

**Le sénateur Sinclair :** Pourvu que nous comprenions ce que la loi semble dire, et selon la loi, il ne s'agit pas de faire un arbitrage entre la pêche sportive et la pêche autochtone.

**Mme Blewett :** Vous avez raison.

**Le sénateur Sinclair :** La pêche autochtone n'est tributaire que du principe de conservation.

**Mme Blewett :** Exact.

**Le sénateur Sinclair :** S'il faut accorder la priorité aux pêcheurs du secteur sportif ou à ceux du secteur autochtone, je crois que le ministère sait que les pêcheries autochtones doivent toujours l'emporter.



**Ms. Blewett:** Yes, we understand that, absolutely. One of the challenges is that you will hear — often anecdotes — that if folks are not happy with an allocation, it will be playing one off against another. That's very challenging, but we are crystal clear on the law.

**Senator Sinclair:** Okay.

I had a question about the aquaculture report that was completed by the committee of the Senate some time ago, in particular the minister's comment earlier about partnerships being formulated with indigenous groups, including First Nations, around the aquaculture industry. Does the department have a position with regard to the question of whether the right of the indigenous people of the West Coast, in particular, since we're talking about the West Coast, to a small commercial fishery operation in accordance with various case laws that have occurred also extends to the right to participate in and establish aquaculture operations?

**Ms. Blewett:** It's something that we are very actively focused on. You may have been following our discussions throughout our day today.

Go ahead, Kevin.

**Senator Sinclair:** I have spies.

**Ms. Blewett:** Evidently.

**Mr. Stringer:** The question is a little bit around whether a commercial fishery right extends to an aquaculture right; is that basically it?

**Senator Sinclair:** It's probably more refined than that. It's whether the indigenous fishery right extends to the aquaculture industry.

**Mr. Stringer:** So the food, social and ceremonial right as established in *Sparrow* is quite broad but specific. It relates to practices that go back in time. The commercial right that's established in a number of other decisions, such as *Gladstone* and *Van der Peet*, establish a test, and we would have to apply those tests.

What I think has happened is that some First Nations have actually looked to aquaculture — some but not many — to say, "In terms of us meeting our food, social and ceremonial right, we have a food, social and ceremonial right, we believe, and we're going to use aquaculture to fill that." There are many others who say they don't want to do that, but they can address it.

But the food, social and ceremonial rights, as with all other Aboriginal rights, are group- and site-specific, and there's a specific test we would have to apply under *Sparrow* for FSC and under other decisions for commercial access.

**Mme Blewett :** Oui, nous comprenons cela. Tout à fait. Une des difficultés dont on va certainement vous parler — ce sont souvent des anecdotes — est qu'il y a des gens qui ne sont pas satisfaits de la répartition effectuée, et qui font des comparaisons avec les autres. Cela est très éprouvant, mais nous sommes très clairs pour ce qui est de l'application de la loi.

**Le sénateur Sinclair :** Très bien.

J'ai une question au sujet du rapport sur l'aquaculture qui a été présenté par le comité sénatorial il y a quelque temps, en particulier sur le commentaire qu'a fait le ministre un peu plus tôt au sujet des partenariats avec les groupes autochtones, y compris les Premières Nations, dans le secteur de l'aquaculture. Le ministère a-t-il adopté une position au sujet de la question du droit des peuples autochtones de la côte Ouest, en particulier, puisque nous parlons de la côte Ouest, à mettre sur pied une petite pêcherie commerciale conformément aux divers arrêts prononcés et que celle-ci puisse comprendre le droit d'exploiter et de mettre sur pied un centre d'aquaculture?

**Mme Blewett :** C'est un aspect dont nous nous occupons très activement. Vous avez peut-être suivi les discussions que nous avons eues aujourd'hui.

Allez-y, Kevin.

**Le sénateur Sinclair :** J'ai des espions.

**Mme Blewett :** C'est évident.

**M. Stringer :** Il s'agit donc à peu près de savoir si le droit à exploiter une pêcherie commerciale comprend également celui de mettre sur pied un centre d'aquaculture; est-ce bien cela?

**Le sénateur Sinclair :** C'est peut-être un peu plus précis que cela. Il s'agit de savoir si les droits autochtones en matière de pêcheries comprennent l'industrie de l'aquaculture.

**M. Stringer :** Le droit à la pêche alimentaire, sociale et cérémoniale, tel qu'établi dans l'arrêt *Sparrow*, est très large, mais également très précis. Il concerne les pratiques immémoriales. Le droit commercial qui découle d'un certain nombre d'autres arrêts, comme les arrêts *Gladstone* et *Van der Peet*, établit des critères et nous sommes tenus d'appliquer ces critères.

Je crois qu'il s'est produit la chose suivante : il y a des Premières Nations qui ont considéré l'aquaculture — un certain nombre, mais pas toutes — et qui ont dit : « Nous avons un droit alimentaire, social et cérémonial, d'après nous, et nous allons utiliser l'aquaculture pour l'exercer. » Il y en a beaucoup d'autres qui disent qu'ils ne veulent pas pratiquer cette activité, mais ils peuvent y réfléchir.

Néanmoins, les droits alimentaires, sociaux et cérémoniaux, comme pour tous les autres droits autochtones, sont particuliers à un groupe et à un site, et nous devons appliquer des critères très précis, selon l'arrêt *Sparrow*, pour ces droits, ainsi que les critères prévus par d'autres décisions en matière d'accès commercial.

**Senator Sinclair:** That gets you partway to answering my question. I assume it's because you're partway in your thinking, so we'll need to have a further discussion around this if you come back at another time. Thank you for that as a start.

**The Chair:** I want to thank our witnesses this evening for their time and answers to our questions. It's been a great discussion, and we look forward to maybe having you all back again sometime in the near future on some of the other issues that may have come up this evening.

We will go in camera to discuss our proposed visit to Newfoundland and Labrador and a few other issues.

(The committee continued in camera.)

---

OTTAWA, Tuesday, December 6, 2016

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:52 p.m., in public, to study Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities; and, in camera, for the consideration of a draft agenda (future business).

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

[*English*]

**The Chair:** Good evening. My name is Fabian Manning, I'm a senator from Newfoundland and Labrador and I am pleased to chair this evening's meeting. Before I give the floor to our witnesses I would ask the members of the committee to introduce themselves.

**Senator Tkachuk:** David Tkachuk, Saskatchewan.

**Senator Hubley:** Elizabeth Hubley, Prince Edward Island.

**Senator McInnis:** Thomas McInnis, Nova Scotia.

**Senator Raine:** Nancy Greene Raine, British Columbia.

**The Chair:** The committee is continuing its study on issues related to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans. We will be hearing this evening from senior officials from Transport Canada regarding the department's role in regulating the safety and seaworthiness of marine vessels. I will ask the witnesses to introduce themselves; I understand they have some opening remarks, and then we'll get to questions from our senators. We may have some other senators joining us, as the Senate just rose for the evening.

**Donald Roussel, Associate Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada:** Thank you Mr. Chair and honourable senators. I am Donald Roussel, Associate Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group at Transport Canada.

**Le sénateur Sinclair :** Cela répond en partie à ma question. C'est sans doute parce que vous êtes en train d'y réfléchir et qu'il faudrait avoir une autre discussion à ce sujet si vous revenez une autre fois. Merci pour ce début de réponse.

**Le président :** Je remercie les témoins de cette soirée pour le temps qu'ils nous ont consacré et les réponses qu'ils ont fournies à nos questions. Nous avons eu une excellente discussion et nous vous inviterons à nouveau dans un avenir proche peut-être pour parler des autres questions qui ont été soulevées ce soir.

Nous allons siéger à huis clos pour parler de notre projet de visite à Terre-Neuve-et-Labrador et de quelques autres questions.

(La séance se poursuit à huis clos.)

---

OTTAWA, le mardi 6 décembre 2016

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui en séance publique, à 17 h 52 pour poursuivre son étude sur les activités de recherche et de sauvetage maritime, y compris les défis et les possibilités qui existent, puis à huis clos pour étudier un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

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

[*Traduction*]

**Le président :** Bonsoir. Je m'appelle Fabian Manning. Je suis un sénateur de Terre-Neuve-et-Labrador, et j'ai le plaisir de présider la séance de ce soir. Avant de donner la parole aux témoins, j'invite les membres du comité à se présenter.

**Le sénateur Tkachuk :** David Tkachuk, de la Saskatchewan.

**La sénatrice Hubley :** Elizabeth Hubley, de l'Île-du-Prince-Édouard.

**Le sénateur McInnis :** Thomas McInnis, de la Nouvelle-Écosse.

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

**Le président :** Le comité poursuit son étude sur les questions relatives au cadre stratégique actuel et en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada. Ce soir, nous entendrons le témoignage de hauts fonctionnaires de Transports Canada sur le rôle de ce ministère en ce qui concerne la sécurité et la navigabilité des navires. Je vais inviter les témoins à se présenter; je crois savoir qu'ils ont des déclarations d'ouverture à faire. Nous passerons ensuite aux questions des sénateurs. Il est possible que d'autres sénateurs se joignent à nous, car le Sénat vient de lever la séance.

**Donald Roussel, sous-ministre adjoint associé, Groupe Sécurité et sûreté, Transports Canada :** Je vous remercie, monsieur le président, ainsi que les honorables sénateurs. Je m'appelle Donald Roussel. Je suis sous-ministre adjoint associé, Groupe Sécurité et sûreté, à Transports Canada.

**Luc Tremblay, Manager, National Marine Safety Program, Transport Canada:** Good evening, Mr. Chair and senators, I am Luc Tremblay, Acting Executive Director for Domestic Vessel Regulatory Oversight and Boating Safety at Transport Canada.

**Robert Turner, Manager, Navigation Safety and Radio Communications, Transport Canada:** My name is Robert Turner, Manager, Navigation Safety and Radio Communications, with Marine Safety and Security at Transport Canada.

**The Chair:** Thank you all. I apologize for our tardiness this evening; we cannot meet until the Senate rises. I understand you have some opening remarks; the floor is yours.

**Mr. Roussel:** Thank you for this opportunity to address the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans.

Transport Canada plays a key role in ensuring the safety and security of all modes of transportation. The department is responsible for legislation and regulations that govern transportation and it also fulfills an oversight function by issuing licences, certificates and permits as well as conducting inspections and audits in the marine sectors.

The legislative framework for the marine sector consists of the Canada Shipping Act, 2001; the Arctic Waters Pollution Prevention Act; the Pilotage Act; and the Marine Transportation Security Act. There are also regulations made under each of these acts.

The regime comprises several elements. These include measures that aim to prevent incidents from occurring; those that help protect life in the event of an incident; and measures that make it possible to determine where an incident has occurred.

Preventative measures address questions such as vessel construction to ensure vessels are seaworthy. Protective elements include requirements for life-saving equipment such as life jackets or personal flotation devices, life boats and firefighting equipment. On many vessels it is mandatory to have emergency position-indicating radio beacons which locate vessels in distress.

Over the past several years we have enhanced our regime significantly. For example, the Canada Shipping Act, 2001 came into effect in 2007, modernizing the previous 100-year-old legislation. In the same year, we introduced the Marine Personnel Regulations, which govern the fitness and qualifications of crew on board vessels. We are proposing to amend these regulations to implement new international requirements and other criteria.

In addition, Canada helped negotiate the Polar Code at the International Maritime Organization which, once it comes into force, will enhance safety and help prevent incidents involving vessels transiting Arctic waters.

**Luc Tremblay, gestionnaire, Programme national de la sécurité maritime, Transports Canada :** Bonsoir, monsieur le président et mesdames et messieurs les sénateurs. Je m'appelle Luc Tremblay et je suis directeur exécutif par intérim, Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens et Sécurité nautique, à Transports Canada.

**Robert Turner, gestionnaire, Sécurité de la navigation et de la radiocommunication, Transports Canada :** Je m'appelle Robert Turner et je suis gestionnaire de la Sécurité de la navigation et de la radiocommunication, à Transports Canada.

**Le président :** Merci à vous tous. Je suis désolé que nous siégions tard ce soir. Nous ne pouvons nous réunir pendant que le Sénat siège. Je crois comprendre que vous avez une déclaration d'ouverture à faire. Vous avez la parole.

**M. Roussel :** Merci de cette occasion d'adresser la parole au Comité sénatorial permanent des pêches et des océans.

Transports Canada a un rôle clé à jouer pour garantir la sécurité et la sûreté dans tous les modes de transport. Le ministère est responsable des lois et règlements qui régissent les transports et il exerce aussi une fonction de surveillance en délivrant les licences, certificats et permis et en menant des inspections et vérifications dans le secteur maritime.

Le cadre législatif du secteur maritime comprend la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le pilotage et la Loi sur la sûreté du transport maritime. Ces lois sont assorties de règlements d'application.

Le régime se compose de plusieurs éléments. Il y a notamment des mesures de prévention des incidents, des mesures qui aident à protéger la vie en cas d'incident et enfin d'autres qui permettent de trouver à quel endroit un incident s'est produit.

Les mesures de prévention portent sur des questions de construction de navire, dont il faut assurer la navigabilité. Les éléments de protection comprennent les exigences en matière de matériel de sauvetage, comme les gilets ou les vêtements de flottaison, les bateaux de sauvetage et le matériel de lutte contre les incendies. Sur beaucoup de bâtiments, les radiobalises de positionnement d'urgence qui permettent de repérer les navires en détresse sont obligatoires.

Ces dernières années, nous avons nettement amélioré notre régime. Ainsi, la Loi de 2001 sur la marine marchande est entrée en vigueur en 2007. Elle modernise une loi qui avait une centaine d'années. La même année, nous avons pris le Règlement sur le personnel maritime, qui régit la condition physique et les qualifications des équipages de bord. Nous envisageons de modifier ce règlement pour respecter de nouvelles exigences internationales et d'autres critères.

De plus, le Canada a aidé à négocier le Recueil sur la navigation polaire à l'Organisation maritime internationale. Quand il entrera en vigueur, il améliorera la sécurité et aidera à prévenir des incidents mettant en cause des bâtiments qui transitent par les eaux de l'Arctique.

Since the early 2000s, Transport Canada has also put in place initiatives to increase the safety of small commercial vessels. These include the introduction of stability requirements and completely new Small Vessel Regulations that came into effect in 2010, among others.

One area of concern continues to be deaths in high-risk areas, such as the fishing industry, which is one of the most dangerous in Canada.

All things being equal, however, we have seen significant improvements in the loss-of-life ratio with a decline in fishing vessel fatalities from 0.24 per 1,000 vessels in 1999 to 0.18 in 2009. We are doing better than other jurisdictions — for example, the United States, the United Kingdom, Sweden, Norway, Australia, South Africa and New Zealand — but we shall not sit on our laurels. We need to continue our effort to save lives, which is a drama for each person who has to live with the consequences. We can also compare the rate of fatalities among fishermen to the rate for other occupations. In Canada, it is 3.5 times higher than in other types of activities for workers.

We would like to bring the Canadian numbers down further. Next July, new fishing vessel regulations will come into force following amendments to the existing regulations. They will update the existing safety equipment and vessel stability requirements and will introduce new requirements for safe operating procedures. We consulted at length with the commercial fishing industry on these changes.

Currently, work continues on phase 2 of the small fishing regulations which will deal with ship construction and other elements.

Awareness of safety is key to change and Transport Canada actively seeks to educate boaters about safe practices.

Through the Boating Safety Contribution Program, Transport Canada also supports organizations that educate the public across the country and in both official languages. The program applies to operators of pleasure craft and small boats, and large numbers of fishing vessels. Since its inception the department has contributed \$7 million to this program and expanded funding is planned to fiscal year 2020-21, by which time a total of \$11 million will have been invested.

Since 2015, Transport Canada has also funded education initiatives under the new commercial fishing safety component of the program, which aims to ensure that knowledge of best practices and tools for safety are made available to fish harvesters.

Depuis le début des années 2000, Transports Canada a mis en place des initiatives afin de renforcer la sécurité des petits bâtiments commerciaux. Il a notamment instauré des exigences en matière de stabilité et proposé un tout nouveau Règlement sur les petits bâtiments qui est entré en vigueur en 2010.

Un sujet de préoccupation demeure, celui des morts dans les zones à haut risque, notamment dans le secteur de la pêche, qui est l'un des plus dangereux au Canada.

Toutes choses égales par ailleurs, nous avons vu une nette amélioration du ratio de pertes de vie grâce à une diminution du nombre de victimes à bord des bâtiments de pêche, qui est passé de 0,24 pour 1 000 en 1999 à 0,18 en 2009. Nous faisons mieux que d'autres pays, comme les États-Unis, le Royaume-Uni, la Suède, la Norvège, l'Australie, l'Afrique du Sud et la Nouvelle-Zélande, mais nous n'allons pas nous reposer sur nos lauriers. Nous devons persévérer dans nos efforts pour sauver des vies, car c'est là un drame pour quiconque doit subir les conséquences des pertes de vie. Nous pouvons aussi comparer le taux des pertes de vie chez les pêcheurs et dans d'autres professions. Au Canada, le taux est 3,5 fois plus élevé que dans les autres types d'activité.

Nous voudrions faire encore baisser les statistiques au Canada. En juin prochain un nouveau Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche entrera en vigueur, après des modifications du règlement existant. Il mettra à jour les exigences actuelles en matière de matériel de sécurité et de stabilité des bâtiments et apportera de nouvelles exigences en matière d'exploitation sécuritaire. Nous avons mené au sujet de ces modifications de longues consultations auprès de l'industrie de la pêche commerciale.

En ce moment, le travail sur la deuxième étape du Règlement sur la sécurité des petits bâtiments de pêche se poursuit. Il porte sur la construction des bâtiments et d'autres éléments.

La sensibilisation à la sécurité est essentielle au changement, et Transports Canada cherche activement à sensibiliser les plaisanciers aux pratiques sécuritaires.

Grâce au Programme de contributions pour la sécurité nautique, Transports Canada appuie également des organisations qui informent le grand public au Canada et le font dans les deux langues officielles. Le programme vise les plaisanciers et les conducteurs de petites embarcations, ainsi que de nombreux bâtiments de pêche. Depuis le début, le ministère a apporté une contribution de 7 millions de dollars à ce programme, et un financement accru est prévu pour l'exercice 2020-2021. Un total de 11 millions de dollars aura alors été investi.

Depuis 2015, Transports Canada finance également des initiatives de sensibilisation dans le cadre du nouveau volet du programme portant sur la sécurité de la pêche commerciale. L'objectif visé est de faire connaître les pratiques exemplaires et les outils en matière de sécurité qui sont mis à la disposition des pêcheurs.

The Boating Safety Contribution Program will provide \$900,000 over three years for this component and will reimburse up to 75 per cent of eligible expenditures.

Transport Canada also supports search and rescue through its regulatory responsibility and, as I have outlined, department-regulated safety equipment, including emergency distress beacons and lifesaving equipment. These are important for survival at sea and assist search and rescue.

Additionally, we are responsible for the National Aerial Surveillance Program, the aircraft of which are often tasked by joint rescue centres to assist with search and rescue incidents on our three oceans.

Transport Canada focuses on preventing accidents whenever possible, protecting the people on board vessels in the event of an incident and making it possible to detect vessels in distress. We take our mandate extremely seriously and will continue to update our regulatory regime in the best interests of Canadians.

**The Chair:** Thank you, Mr. Roussel. As usual, we'll go to our first questions from our Deputy Chair, Senator Hubley.

**Senator Hubley:** Thank you for your presentation this evening. Last month, we heard from officials from the Transportation Safety Board. I asked them about the new Fishing Vessel Safety Regulations that were published in July of this year and whether they felt the new regulations would be effective. I asked them about the time it seems to take for the recommendations to be implemented when they are implemented at all. They noted that they have made more than 40 recommendations since 1992, and seven are still outstanding, some for a very long time. What are the factors you use in determining how to proceed with implementing or not Transportation Safety Board recommendations, and what framework or criteria do you use in assessing the risks?

**Mr. Roussel:** Thank you for the questions.

Each of the recommendations from the Transportation Safety Board is taken extremely seriously. When we do the analysis regarding each of those recommendations, we look beyond the recommendations themselves. We also have to deal with the feasibility of these recommendations. Some of these recommendations sometimes become outdated with time. They are either overridden by new technologies or other elements. When it is time to implement them, of course, through the cabinet directive on regulations, we have to deal with the consultations with the stakeholders and this is where the challenge is for most of what we're trying to put forward. In these situations, we have to do an extensive consultation, and we also have to look at the recommendations against the type of fishing. Coastal fishing, for example, zero to 20 miles, may have different requirements than

Le Programme de contributions pour la sécurité nautique débloquera 900 000 \$ sur trois ans pour ce nouveau volet. Il remboursera un maximum de 75 p. 100 des dépenses admissibles.

Transports Canada appuie aussi la recherche-sauvetage dans le cadre de sa responsabilité en matière de réglementation et, comme je l'ai dit, par le matériel de sécurité régi par le ministère, dont les balises de détresse d'urgence et le matériel de sauvetage. Ces dispositifs sont importants pour assurer la survie en mer et faciliter la recherche-sauvetage.

De plus, nous sommes responsables du Programme national de surveillance aérienne, dont les appareils sont souvent chargés par les centres conjoints des opérations de sauvetage de soutenir les efforts de recherche et sauvetage sur les trois océans du Canada.

Transports Canada met l'accent sur la prévention des accidents, autant que possible, la protection des personnes à bord des bâtiments en cas d'incident et la détection des bâtiments en détresse. Nous prenons notre mandat très au sérieux et nous continuerons d'actualiser notre régime de réglementation dans l'intérêt supérieur des Canadiens.

**Le président :** Merci, monsieur Roussel. Comme d'habitude, les premières questions seront posées par la vice-présidente, la sénatrice Hubley.

**La sénatrice Hubley :** Merci de votre exposé de ce soir. Le mois dernier, nous avons entendu le témoignage des représentants du Bureau de la sécurité des transports du Canada. Nous leur avons posé des questions sur le nouveau Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche, qui a été rendu public en juillet dernier et leur avons demandé si, à leur avis, le nouveau règlement serait efficace. Je leur ai demandé combien de temps il fallait compter pour que les recommandations soient mises en œuvre, pour peu qu'elles le soient. Ils ont formulé plus d'une quarantaine de recommandations depuis 1992, et sept d'entre elles attendent toujours, certaines depuis fort longtemps. Quels facteurs utilisez-vous pour décider de mettre en œuvre ou non les recommandations du Bureau de la sécurité des transports? Quel cadre ou quels critères utilisez-vous pour évaluer les risques?

**M. Roussel :** Merci de ces questions.

Chacune des recommandations du Bureau de la sécurité des transports est prise extrêmement au sérieux. Dans notre analyse des recommandations, nous essayons de voir au-delà des recommandations proprement dites. Nous devons voir également s'il est possible de les mettre en œuvre. Il arrive que certaines finissent par être dépassées avec le temps. Elles le deviennent à cause de nouvelles technologies ou d'autres éléments. Lorsque vient le moment de les mettre en œuvre, nous devons, conformément à la directive du Cabinet sur les règlements, mener des consultations auprès des intéressés et c'est là que se situe le défi pour la majeure partie de ce que nous essayons de proposer. Dans ces situations, nous devons faire de vastes consultations, et nous devons aussi considérer les recommandations par rapport au type de pêche. Il se peut que les exigences soient différentes pour la pêche côtière, entre 0 et

20 miles to 200 miles and right up to the extensions of the Exclusive Economic Zone that take vessels right up to our 200 nautical-mile limit.

Beyond that, you have also the high seas fishing that takes place, for example, for tuna in the North Atlantic or some other long-migratory fish on the Pacific side. All of those elements need to be taken into account when it is time to implement the recommendations. But we think that, with the coming into force of the fishing vessel regulations — we leave it, of course, to the board to make the decisions — we are in a position where significant numbers of those recommendations will move to satisfactory in part or, we hope, to fully satisfactory, following the analysis by the board. We're not complete. Mr. Tremblay can explain in more in detail what part 2 of the Small Fishing Vessel Inspection Regulations will encompass.

**Senator Hubley:** That will be part of my next question, Mr. Tremblay. I'm sure that you know that, even though the number of commercial fishers has declined in the last decade, the average number of fatalities has remained the same, although I did note some of the numbers that you had given us up to 2009. Fishing safety has been on the Transportation Safety Board watchlist since 2010, and it is still on the watchlist that came out at the end of October.

The regulations I mentioned earlier were phase 1, but they took more than a decade. You have mentioned phase 2, which we may hear more about, and also phase 3. When will it be initiated? How do you expect the outstanding Transportation Safety Board recommendations to be reflected, and do you have a timeline for completion?

**Mr. Tremblay:** Thank you for the question. To explain to you the three phases of the regulations, phase 1, which is the one that was published this summer and will fully come into force next summer, is addressing fishing vessels below 24 metres. There are some variations to that, but I'm just keeping that number as the general number for that.

We made the regulations phased to try to push forward the most important aspects of the regulations, for example, the stability of fishing vessels, because we know that a number of accidents are due to vessels capsizing or sometimes being overloaded. So that's one of the components. The other element that we address in that first phase is the requirement for a safety operating procedure, which has been an ongoing issue. You're talking about the Transportation Safety Board watchlist. They have, for example, a recommendation about safety management systems. We're not totally adopting this system for fishing vessels because, as Mr. Roussel said, we have to consider the capacity of the industry to implement the system, but we still have new requirements so that they have procedures. So that's one of the elements. The third major element is preventive or safety measures, like additional lifesaving equipment that will be there. So we now have requirements, in case an accident happens, to have elements like immersion suits that will protect fishermen if

20 milles, et pour la pêche dans la zone des 20 à 200 milles et jusqu'aux prolongements de la zone économique exclusive, jusqu'à notre limite de 200 milles nautiques.

En plus de cela, nous avons aussi la pêche en haute mer, comme la pêche au thon dans l'Atlantique-Nord ou à d'autres espèces qui ont une longue migration, du côté du Pacifique. Il faut tenir compte de tous ces éléments lorsqu'il s'agit de mettre des recommandations en œuvre. Nous pensons que, grâce à l'entrée en vigueur du nouveau règlement sur les bâtiments de pêche — mais nous laissons bien sûr au bureau le soin de prendre les décisions —, nous serons dans une position telle que, pour un nombre important de recommandations, la situation deviendra satisfaisante ou entièrement satisfaisante, une fois que le bureau aura fait son analyse. Tout n'est pas terminé. M. Tremblay peut expliquer de façon plus détaillée ce que comprendra la partie 2 du Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche.

**La sénatrice Hubley :** Cela fera partie de ma prochaine question, monsieur Tremblay. Vous savez certainement que, même si le nombre de pêcheurs commerciaux a diminué ces 10 dernières années, le nombre moyen de morts est resté inchangé, même si j'ai remarqué certains des chiffres que vous avez cités pour la période allant jusqu'en 2009. La sécurité des pêches est sur la liste de surveillance du Bureau de la sécurité des transports depuis 2010 et reste sur la liste publiée à la fin d'octobre.

Le règlement dont j'ai parlé plus tôt est à la phase 1, mais il a fallu plus de 10 ans pour en arriver là. Vous avez parlé de la phase 2, dont nous entendons peut-être parler davantage, et aussi de la phase 3. Quand le travail débutera-t-il? D'après vous, comment tiendra-t-on compte des recommandations encore en souffrance du Bureau de la sécurité des transports? Avez-vous un calendrier à respecter pour mener ce travail à bien?

**M. Tremblay :** Merci de votre question. Je vais vous expliquer les trois phases. La première partie, qui a été publiée l'été dernier et entrera pleinement en vigueur l'été prochain, vise les bâtiments de pêche de moins de 24 mètres. Il y a certaines variations, mais je m'en tiens à cette dimension générale.

Nous avons décidé de procéder par étapes pour faire avancer les éléments les plus importants du règlement, comme la stabilité des bâtiments de pêche. En effet, nous savons qu'un certain nombre d'accidents sont attribuables au chavirement ou parfois à la surcharge. C'est donc l'un des éléments. L'autre que nous avons abordé à cette première étape est l'exigence d'une procédure d'exploitation d'urgence, ce qui est un problème permanent. Vous parlez de la liste de surveillance du Bureau de la sécurité des transports. Il recommande par exemple des systèmes de gestion de sécurité. Nous n'adoptons pas complètement ce système pour les bâtiments de pêche parce que, comme M. Roussel l'a dit, nous devons tenir compte de la capacité de l'industrie de mettre le système en place, mais nous imposons tout de même de nouvelles exigences pour qu'il y ait des procédures à bord. Voilà l'un des éléments. Le troisième grand élément, ce sont les mesures de prévention ou de sécurité, comme le matériel de sauvetage supplémentaire qui sera présent. Nous exigeons maintenant, en

they have to evacuate the vessel and survival crafts like life rafts. So those are the elements that we were considering the most important to be addressed first.

Phase 2 will be addressing the construction of the vessel. Watertightness, safety for fire, et cetera, will be phase 2.

Phase 3 will be addressing larger vessels above the 24-metre threshold that I mentioned, so those are the fishing fleets, as Mr. Roussel was mentioning, that are fishing on the high seas. There are less than 200 of these vessels in Canada. The regime right now is probably more modern than the other one, so that's why we kept that one for phase 3.

We hope that, when these three phases are done, all of the recommendations will be addressed fully or in part, as mentioned by Donald.

As for the timeline, we have our capacity to put forward the regulations, but we also have to consider the capacity of the industry to implement it. Right now, we're focusing on the implementation of phase 1. We're working with the industry. We have a number of implementation sessions programmed for the next year so that the industry is aware and can take the measures so that they can be fully compliant with the regulations.

In parallel, we are working with phase 2, which is, I will say, a couple of years away from being done. Then phase 3 will follow after that.

**Senator McInnis:** Thank you very much for coming. I want to come back quickly to follow up on Senator Hubley's questions and not to provoke controversy, just to come to an understanding. This deals with all the vessels under 24 metres.

When the Transportation Safety Board appeared here, about two months ago, it was a bit alarming to hear some of their comments and that they made recommendations in 1992, 24 years ago. That included vessels stability, crew training, operating practices, proper emergency procedures, equipment and other devices. You are doing in phase 1, which I understand will come in next year, did I hear you say, vessel stability, safety operations procedures, safety equipment? That's phase 1 and then phase 2, which will come some time later, is small vessel construction. Phase 3 will be the large vessel construction requirement under the Cape Town Agreement.

The commercial fishery is a very large fishery. I forget the number of vessels approximately, but it's a great fishery. If I ordered a boat built today, there is such a demand that I would have to wait till probably 2020 to get one. Here we are talking about stability of a vessel in the construction. It strikes me this should have taken place some time ago. That's number one.

cas d'accident, des combinaisons d'immersion qui protégeront les pêcheurs s'ils doivent quitter le bâtiment et des bateaux de sauvetage, comme des radeaux. Ce sont là les éléments dont il nous a paru important de nous occuper d'abord.

La phase 2 portera sur la construction des bâtiments. Il sera question par exemple de l'étanchéité, de la sécurité en cas d'incendie et ainsi de suite.

La phase 3 concernera les bâtiments dont la dimension dépasse les 24 mètres dont j'ai parlé tout à l'heure. Il s'agit des flottes de pêche en haute mer dont M. Roussel a parlé. Il y en a moins de 200 au Canada. En ce moment, leur régime de réglementation est probablement plus moderne que l'autre, et c'est pourquoi nous ne l'abordons qu'en troisième lieu.

Nous espérons que, grâce à ces trois phases, il aura été donné suite à toutes les recommandations en totalité ou en partie, comme Donald l'a dit.

Quant au calendrier, nous avons la capacité de produire les règlements, mais il nous faut aussi tenir compte de la capacité de l'industrie de les mettre en application. En ce moment, nous mettons l'accent sur l'application de la phase 1. Nous collaborons avec l'industrie. Un certain nombre de séances sur la mise en œuvre sont prévues au cours de la prochaine année pour que l'industrie soit renseignée et puisse prendre les mesures nécessaires pour se conformer au règlement.

Parallèlement, nous travaillons à la deuxième phase, qui devrait s'achever d'ici deux ans. La troisième phase viendra ensuite.

**Le sénateur McInnis :** Merci beaucoup d'avoir accepté de comparaître. Je voudrais revenir rapidement en arrière pour donner suite aux questions de la sénatrice Hubley. Non pour susciter la controverse, mais pour arriver à s'entendre. Ce règlement porte sur tous les bâtiments de moins de 24 mètres.

Lorsque les représentants du Bureau de la sécurité des transports ont comparu ici, il y a environ deux mois, certaines de leurs observations ont été quelque peu alarmantes. Ils ont parlé de recommandations formulées en 1992, il y a 24 ans. Ces recommandations portaient notamment sur la stabilité des bâtiments, la formation des équipages, les pratiques opérationnelles, les bonnes procédures d'urgence, le matériel et divers dispositifs. À la phase 1, qui viendra l'an prochain, sauf erreur, vous allez vous occuper de la stabilité des bâtiments, des procédures des opérations de sécurité et du matériel de sécurité. Vous ai-je bien compris? Voilà pour la phase 1. La deuxième, qui viendra plus tard, portera sur la construction des petits bâtiments. Et la troisième concernera les exigences visant la construction des grands bâtiments, conformément à l'Accord de Cape Town.

Les pêches commerciales sont un secteur d'activité très important. J'oublie le nombre de bâtiments, mais c'est une activité importante. Si je commandais la construction d'un bateau aujourd'hui, la demande est telle que je devrais probablement attendre jusqu'en 2020 pour en recevoir livraison. Nous parlons

The crew training, the proper emergency procedures — were these things being done prior to this? I have to believe they were, but if they were, who was overseeing it? When you have hundreds and hundreds of vessels, crews and so on — I can go out and buy a boat. I don't think I have to take a test. I can go out and fish.

So who has been overseeing this? That's my first question. Why did it take 24 years for what I perceive to be extremely important recommendations by the Transportation Safety Board?

I know you'll have an excellent answer and I'm looking forward to hearing it.

**Mr. Roussel:** We have an answer.

There's a regime in place. It's not like there's no regime. Let's take one example, which is marine personnel, which are the qualifications for a fisherman. With the Marine Personnel Regulations, we did reduce the requirements. We brought the tonnage to have a qualified captain on board from 100 tonnes down to 60 tonnes. We did that through the Marine Personnel Regulations in 2007.

So it took lots of time to get an agreement with the industry to take it from 100-tonne vessels down to 60-tonne vessels. A 60-tonne vessel will be a vessel of about 50 feet, roughly 15 metres, from a 100-tonne vessel which could be well above a 20-metre vessel.

It was long negotiation with the fishermen. They all agreed with it.

But when it's time to deal with the qualifications of the fishermen, then it's a joint venture with the province. Education is provincial. Then we have to deal with fishery school and making sure that the curriculums are in place.

We cannot just put the regulations in place; it's a dialogue also with the other jurisdictions. First, it's on the education side. But when it comes to the actual prevention and mechanisms for prevention, it is working also with the worker's compensation boards of the different provinces.

So on the qualifications of what we'll call the fishermen, we made a great leap increasing the requirements by reducing the tonnage where a fishing master is required, including the first mate. So that was great leap when it came to the qualifications of the fishermen.

With that type of certificate comes also what we call "marine emergency duty training." So we did a lot of work on that.

ici de la stabilité d'un bâtiment à l'étape de la construction. Il me semble qu'il aurait fallu agir il y a un certain temps. Voilà le premier point.

Quant à la formation des équipages, aux bonnes procédures d'urgence... S'est-on occupé de ces choses-là avant? Je dois croire que oui, mais dans ce cas, qui a exercé la surveillance? Avec des centaines et des centaines de bâtiments, des équipages, et ainsi de suite... Je peux aller m'acheter un bateau sans problème. Je ne crois pas que je doive me soumettre à des tests. Il suffit que je sorte pêcher.

Qui a exercé une surveillance? C'est ma première question. Pourquoi a-t-il fallu 24 ans pour donner suite à des recommandations du Bureau de la sécurité des transports qui me semblent extrêmement importantes?

Je sais que vous aurez une excellente réponse et j'ai hâte de l'entendre.

**M. Roussel :** Nous avons une réponse.

Il y a un régime en place. Il ne faut pas faire comme s'il n'y en avait aucun. Prenons un exemple, celui du personnel maritime. Il s'agit des qualifications du pêcheur. En prenant le Règlement sur le personnel maritime, nous avons baissé le seuil pour l'application des exigences. Nous avons abaissé de 100 à 60 tonnes la jauge des bâtiments qui doivent avoir un capitaine qualifié à bord. Nous avons fait cela par le Règlement de 2007 sur le personnel maritime.

Il a fallu beaucoup de temps pour parvenir à un accord avec l'industrie pour ramener la jauge de 100 à 60 tonnes. Un bâtiment de 60 tonnes fait environ 50 pieds de long ou à peu près 15 mètres, alors qu'un bâtiment de 100 tonnes pourrait très bien faire plus de 20 mètres.

Les négociations ont été longues avec les pêcheurs, et ils ont tous donné leur accord.

Pour ce qui est des qualifications des pêcheurs, il faut travailler de concert avec la province. L'éducation est de ressort provincial. Puis, il faut traiter avec l'école de pêche pour s'assurer que les programmes d'étude sont en place.

Nous ne pouvons pas simplement prendre un règlement. Il y a un dialogue avec les autres ordres de gouvernement. Il y a d'abord l'éducation. Mais ensuite, il y a la prévention et les mécanismes de prévention. Il faut alors traiter avec les commissions provinciales des accidents du travail.

Donc, pour ce qui est des qualifications de ce que nous appelons les pêcheurs, nous avons fait un grand progrès en augmentant les exigences par une réduction de la jauge à partir de laquelle il faut un capitaine de bâtiment de pêche, ce qui comprend le premier lieutenant. C'est donc un grand progrès sur le plan des qualifications des pêcheurs.

Avec ce type de certificat vient aussi ce que nous appelons la « formation aux fonctions d'urgence en mer ». Nous avons beaucoup travaillé là-dessus.



The other elements related to prevention and the culture in the sectors are joint ventures with compensation boards, like I mentioned. When it came to stability, if you order a fishing vessel tomorrow morning, it depends on the size. If you order a vessel that is 15 tonnes and above, which is about 40 feet, the naval architect will develop a minimum stability for it. It is where we require it by regulation that we have enhanced the requirements.

**Senator McInnis:** Were there regulations in place to ensure that the boat builder would do that?

**Mr. Roussel:** For some vessels, there have been, but we have been reducing the threshold. Mr. Tremblay can give some details.

We have continued to improve by reducing the threshold where these requirements that you have highlighted are required on board those vessels. The majority of the vessels that we're dealing with in small coastal communities are what we call less than 15 tonnes, which is less than 40 or 42 feet; vessels 12 to 13 metres; small lobster boats; and very small to the coast. As soon as you get the threshold up, the requirements increase.

That's what we've done: We increased the requirement by going lower and lower with time. That takes decades of discussion with the fishing industry. It's pretty fragile as you go down. It's pretty challenging to make additional requirements.

Mr. Tremblay, do you want to give the details of where the stability had been requested for those?

**Mr. Tremblay:** Yes, thank you for the question. As Mr. Roussel said, there was a requirement before. Just to give you more detail, the requirement in the existing regulation was separated in two. Again, for the larger fishing vessels, there was a requirement for all of them to have a stability assessment done. There are standards for that. It's mostly based on international standards.

Below that size threshold, 24 metres, or more or less 150 gross tonnage, if you want to talk the other language, the requirement in the regulations per se was only for vessel engaged in certain fisheries, mainly herring and capelin fisheries, and other similar fish — I don't want to get too technical here, but it's what we call "free surface," where the fish are acting like water in the vessel. That's a natural stability risk. These were the ones required by the regulation.

However, while we were working on the development of the regulations and negotiating with the industry what will be a solution that is viable for them, also — because as we said, contrary to the TSB, which is informing us a lot on safety issues but doesn't have to consider the feasibility of the solution, we do have to do that part and engage in discussion with the industry.

Les autres éléments qui se rattachent à la prévention et à la culture dans les divers secteurs doivent faire l'objet d'un travail commun avec les commissions des accidents du travail, comme je l'ai dit. Quant à la stabilité, si vous commandez un bâtiment de pêche demain matin, cela dépend de la taille. Si vous commandez un bâtiment de 15 tonnes et plus, c'est-à-dire d'une quarantaine de pieds, l'architecte naval respecte un certain minimum de stabilité. C'est là qu'il faut agir par réglementation et nous avons resserré les exigences.

**Le sénateur McInnis :** Le règlement était-il en place pour garantir que le constructeur fasse le nécessaire?

**M. Roussel :** Pour certains bâtiments, oui, mais nous avons abaissé le seuil. M. Tremblay peut vous donner des détails.

Nous avons continué d'apporter des améliorations en abaissant le seuil à partir duquel les exigences que vous avez énumérées s'appliquent à bord des bâtiments. La majorité des bâtiments dans les petites localités côtières ont une jauge de moins de 15 tonnes, ce qui correspond à moins de 40 ou 42 pieds, des bâtiments de 12 ou 13 mètres, des bateaux de pêche au homard et des très petits bâtiments qui restent près de la côte. Dès que le seuil augmente, les exigences augmentent aussi.

Voilà ce que nous avons fait. Nous avons alourdi les exigences en abaissant le seuil au fil du temps. Il faut des dizaines d'années de discussions avec l'industrie de la pêche. Il est plutôt difficile d'imposer de nouvelles exigences.

Monsieur Tremblay, voulez-vous donner des détails au sujet des normes de stabilité qui ont été demandées pour ces bâtiments?

**M. Tremblay :** Oui. Merci de cette question. Comme M. Roussel l'a dit, il y avait déjà auparavant des exigences à satisfaire. Pour entrer un peu plus dans les détails, je dirai que les exigences imposées par le règlement existant sont scindées en deux volets. Encore une fois, pour les plus grands bâtiments de pêche, une évaluation de la stabilité était exigée pour chacun d'eux. Il y a des normes à ce sujet. Elles sont fondées pour l'essentiel sur des normes internationales.

En bas de ce seuil, 24 mètres, ou plus ou moins 150 tonnes de jauge brute, si on veut utiliser une autre mesure, les exigences du règlement, en soi, visaient simplement les bâtiments utilisés pour certaines pêches, surtout les pêches au hareng et au capelan ou à des espèces semblables. Je ne veux pas trop entrer dans les détails techniques, mais il s'agit d'une question de « surface libre » : dans le bâtiment, le poisson se comporte comme de l'eau. C'est là un risque naturel pour la stabilité. Telles étaient les exigences de la réglementation.

Toutefois, nous avons travaillé à l'élaboration des règlements et négocié également avec l'industrie une solution qui serait applicable pour elle. Comme nous l'avons dit, contrairement au Bureau de la sécurité des transports, qui nous renseigne beaucoup sur les questions de sécurité, mais n'a pas à tenir compte de la faisabilité de la solution. Pour notre part, nous devons tenir compte de cet élément et discuter avec l'industrie.

In the interim, we published a number of recommendations and guidelines, and an instrument that we had that we call a “ship safety bulletin” that was distributed to all ship owners. All fishermen got that.

In the early 2000s, we recommended stability criteria and stability calculations for all vessels to be made if they met a certain number of risk factors identified in this communication.

We also work with the building industry. We work a lot with the Nova Scotia Boatbuilders Association that is on a certain part of the Atlantic, with some builders in Newfoundland and also with naval architects, and we encourage them to actually assess the boat. The majority of boats right now that are built are built voluntarily with the assessment. But the regulation will formalize and make it mandatory for the future.

Legally, yes, it's still possible to build a boat without stability. Until the regulations are there, certainly.

**Senator Tkachuk:** We were talking about increasing the regulations by decreasing tonnage. You said you had discussions with the industry, which took decades. I found that a little stunning. Is there a formal process of consultation? Do you have groups that are recognized groups or is it with individuals? Is the process by legislation?

How do you conduct these consultations, if it takes decades? You have to meet them one at a time or what? I don't get it.

**Mr. Roussel:** It's not by legislation. However, the cabinet directive on regulations requires us to consult. We have to consult.

So we use two main forums, and one is what we call the Canadian Marine Advisory Council, and we have subcommittees. One is specifically on fishing vessels.

They are done here in Ottawa. The industry presents. They come either by association, or individual fishermen come to Ottawa. We also have the original seamen, which is original Canadian Marine Advisory Council. We meet fishermen all around the country, region by region.

I can tell you that even after three, four or five years of consultation, as soon as we published the regulations, there will be a group somewhere that will tell us they never heard about that. And you can quote their names of when you went and saw them. I can tell you that.

Entretiens, nous avons publié un certain nombre de recommandations et de lignes directrices, et nous avons eu ce que nous avons appelé un « bulletin de la sécurité des navires » qui était distribué à tous les propriétaires de bâtiment. Tous les pêcheurs ont reçu cette documentation.

Au début des années 2000, nous avons recommandé des critères de stabilité ainsi que des calculs de stabilité pour tous les bâtiments à construire, s'ils respectaient un certain nombre de facteurs de risque définis dans cette communication.

Nous travaillons également avec l'industrie navale. Nous travaillons beaucoup avec la Nova Scotia Boatbuilders Association, active dans une certaine partie de la côte Atlantique, avec des constructeurs de Terre-Neuve et aussi avec des architectes navals, et nous les encourageons à faire évaluer les bâtiments. La majorité des bateaux construits en ce moment sont construits avec cette évaluation, sans qu'elle soit obligatoire. Mais le règlement rendra cette évaluation officielle et obligatoire pour l'avenir.

Juridiquement, il est vrai qu'il est possible de construire un bateau qui n'a pas la stabilité voulue. Avant que les règlements ne soient pris, c'est certainement vrai.

**Le sénateur Tkachuk :** Nous parlions de resserrer la réglementation en abaissant la jauge à partir de laquelle elle s'applique. Vous avez dit que vous aviez eu avec l'industrie des échanges qui ont pris des dizaines d'années. Cela m'a un peu estomaqué. Y a-t-il un processus de discussion bien établi? Traitez-vous avec des groupes reconnus ou avec des individus? S'agit-il d'un processus qui emprunte la voie législative?

Comment menez-vous ces consultations qui prennent des dizaines d'années? Faut-il consulter une seule personne à la fois? Je n'arrive pas à comprendre.

**M. Roussel :** Il n'y a pas d'exigence législative, mais les lignes directrices du Cabinet sur les règlements nous obligent à consulter. Nous avons l'obligation de le faire.

Nous utilisons deux tribunes principales, dont l'une s'appelle le Conseil consultatif maritime canadien, et nous avons des sous-comités. L'un d'eux s'intéresse spécialement aux bâtiments de pêche.

Les consultations ont lieu à Ottawa. L'industrie fait connaître son point de vue. Ce sont des associations ou des pêcheurs seuls qui viennent à Ottawa. Nous avons aussi le Conseil consultatif maritime canadien. Nous rencontrons des pêcheurs de tout le pays, région par région.

Je peux vous dire que même après trois, quatre ou cinq ans de consultation, dès que nous publions le règlement, il se trouve un groupe, quelque part, pour nous dire qu'il n'en a jamais entendu parler. Et on peut répondre à ces gens en indiquant leur nom et en précisant quand nous les avons rencontrés. Je peux vous l'affirmer.

So we have to start again, making sure that there's a good understanding of what we're putting forward, because they will oppose the regulation for all sorts of good reasons. It takes a tremendous amount of effort, energy and resources to convince the sectors to move forward on some of the items.

**Senator Tkachuk:** Are you paid by the day or what? What do you pay these people?

**Mr. Roussel:** We like them a lot. They're great partners.

**Senator Tkachuk:** If you get paid by the day, of course, it would take them decades.

**Mr. Roussel:** But when we achieve a consensus, or as close to a consensus that we can have, we'll move forward. But in the last wave of consultations, the sequence was exactly as I described it to you. They came across and said, "We never heard about that."

**Senator McInnis:** You hit the point. I was going to follow up on that further, but maybe I'll get a chance later.

I wanted to ask you about the article I saw in the paper last week in Nova Scotia, "Coast guard running short of vessels." The Coast Guard is looking for a few ice breakers and tow vessels. I'm not sure if that's within your mandate but there was an RFI, a request for information, sent out.

What was alarming to me in the article was that it discusses upcoming fleet gaps for vessels in Dartmouth, Argentia in St. John's, Quebec City and Victoria.

How serious are the gaps, and do they exist in each location? We've heard about those ice breakers. Are we going to be short ice breakers? And are we going to be short towing vessels? That could be somewhat damning for the environment if one gets away.

What dangers exist as a result of this? I rather suspect you're going into the private sector when you're looking for interest, correct?

**Mr. Roussel:** I cannot answer those questions. They're under the purview of the Department of Fisheries and Oceans and the Canadian Coast Guard.

**Senator McInnis:** Maybe you could answer this final question for me about EPIRBs, the emergency position-indicating radio beacons. Did I hear you say that they're on most vessels?

**Mr. Turner:** Thank you, senator. I wouldn't say they are on most vessels. Again, we've been trying to extend the EPIRBs carriage requirement down to smaller vessels for many years. Right now, any vessel over 20 metres that goes beyond sheltered waters requires a float-free EPIRB and any vessel that is over eight metres that goes more than 20 miles from shore also requires an EPIRB, and any passenger vessel going beyond 20 miles from shore requires an EPIRB.

Nous devons donc recommencer, nous assurer que notre proposition est bien comprise puisque ces gens auront toutes sortes de bonnes raisons de s'opposer au règlement. Il faut des efforts, une énergie et des ressources énormes pour convaincre les divers secteurs qu'il faut aller de l'avant sur certains points.

**Le sénateur Tkachuk :** Êtes-vous payés à la journée? Que versez-vous à ces gens?

**M. Roussel :** Nous les aimons beaucoup. Ils sont d'excellents associés.

**Le sénateur Tkachuk :** S'il y a une rémunération à la journée, il faudra des dizaines d'années.

**M. Roussel :** Mais lorsque nous dégageons un consensus, ou le consensus le plus complet possible, nous allons de l'avant. À la dernière vague de consultations, la séquence est exactement celle que je vous ai décrite. Des gens se présentent et disent qu'ils n'en ont jamais entendu parler.

**Le sénateur McInnis :** Vous tombez juste. J'allais revenir sur cette question, mais j'aurai peut-être l'occasion de le faire plus tard.

Je voudrais vous poser une question au sujet de l'article que j'ai lu dans le journal, en Nouvelle-Écosse, la semaine dernière : « Coast guard running short of vessels ». La Garde côtière est à la recherche de quelques brise-glaces et de remorqueurs. Je ne sais pas trop si cela relève de votre mandat, mais une demande d'information a été publiée.

Ce qui m'a inquiété dans l'article, c'est qu'on y dit que la flotte sera insuffisante à Dartmouth, à Argentia, à St. John's, à Québec et à Victoria.

Quelle est la gravité de ces lacunes? Existence-elles à chacun de ces endroits? Nous avons entendu parler des brise-glaces. Allons-nous être à court de brise-glaces? De remorqueurs? Ce pourrait être dangereux pour l'environnement s'il y avait un incident.

Quels dangers cette situation nous fait-elle courir? Dans votre recherche de manifestations d'intérêt, vous vous adressez au secteur privé, n'est-ce pas?

**M. Roussel :** Je ne peux pas répondre à ces questions. Elles relèvent du ministère des Pêches et des Océans et de la Garde côtière canadienne.

**Le sénateur McInnis :** Peut-être pourriez-vous répondre à ma dernière question, qui porte sur les RLS, les radiobalises de localisation des sinistres. Je crois vous avoir entendu dire qu'il y en a sur la plupart des bâtiments.

**M. Turner :** Merci, sénateur. Je ne dirais pas qu'il y en a sur la plupart des bâtiments. Depuis des années, nous essayons d'exiger des RLS sur les plus petits bâtiments. En ce moment, tout bâtiment de plus de 20 mètres qui navigue en dehors des eaux abritées doit être doté d'une RLS à dégagement libre, et tout bâtiment qui fait plus de huit mètres et s'éloigne de plus de

That's the current state of play for the EPIRB. But in the new fishing vessel regulations that come into force next summer, we'll also have an additional requirement for EPIRBs for fishing vessels over 12 metres going beyond sheltered waters, and that's mandatory.

**Senator McInnis:** The immersion suits are not mandatory, are they?

**Mr. Tremblay:** Currently, they are not mandatory on small vessels but they will be under the new regulations for certain sizes of fishing vessel or boats that go a certain distance from shore. Below the 12-metre threshold there will be an option offered to fishermen, one of which could be a life raft or an EPIRB or an immersion suit. We tried to keep it flexible after discussions with the industry, depending on the need. There will be some where it will be mandatory, but on some other boats it will be an option.

**Senator Raine:** Thank you very much. I don't completely understand the regulatory regime, but what is the rule of insurance agencies in this capacity? Maybe when there's an accident, the boat sinks, they write it off and it doesn't really matter, but surely these boats are very valuable and they must be insured.

Is there a difference in the insurance rate if you have done everything possible to keep the boat operating safely, like having the vessel's stability testing done and having all the life rafts and stuff in place? Does that get you a better insurance rate?

**Mr. Roussel:** Thank you for the questions. The first criteria, usually, from the insurance company is that the vessel needs to meet the regulations. Depending on the vessel itself or its value, the company will also do an independent inspection and may have additional requirements in the sense of, as mentioned by Mr. Tremblay, everything we published, which is not necessarily a regulatory requirement but a strong recommendation — for example, the elements regarding stability. The regulation may not require you to have stability but we strongly recommend it.

The insurance company can have those additional elements and tell vessel owners they have to follow the regulations, whatever Transport Canada has published and any other good practices that are expected in the domain.

We work with the underwriters in the sense that we communicate with them on a continuous basis regarding the requirements to make sure that the overall cost of maintaining the activities is not exorbitant as far as elements affecting the premiums on the cost of a fishing vessel or any other type of operation.

20 milles de la côte doit aussi avoir une RLS, tout comme tout bâtiment qui transporte des passagers et s'éloigne de plus de 20 milles de la côte doit en avoir une.

Tel est l'état de la situation actuelle pour les RLS. Mais dans le nouveau règlement sur les bâtiments de pêche qui entrera en vigueur l'été prochain, nous exigerons en plus que les bâtiments de pêche de plus de 12 mètres qui sortent des eaux protégées soient dotés d'une RLS. Ce sera obligatoire.

**Le sénateur McInnis :** Les combinaisons d'immersion ne sont pas obligatoires, sauf erreur?

**M. Tremblay :** Actuellement, elles ne le sont pas sur les petits bâtiments, mais, aux termes du nouveau règlement, elles le seront pour les bâtiments de pêche ou les bateaux d'une certaine jauge qui s'éloignent d'une certaine distance de la côte. En bas du seuil de 12 mètres, les pêcheurs auront le choix entre un radeau de sauvetage ou une RLS ou encore une combinaison d'immersion. Nous avons essayé de préserver une certaine latitude après les discussions avec l'industrie. Cela dépendra des besoins. Pour certains bâtiments, ce sera obligatoire et ce sera optionnel pour d'autres.

**La sénatrice Raine :** Merci beaucoup. Je ne comprends pas à fond le régime de réglementation, mais quelle est la règle des assureurs à cet égard? Peut-être qu'en cas d'accident, si le bateau sombre, ils le déclarent perte totale, et alors peu importe, mais ces bateaux coûtent cher et il faut les assurer.

La prime varie-t-elle si le propriétaire a tout fait pour exploiter le bateau de façon sécuritaire, si les tests de stabilité ont été faits, s'il y a des radeaux de sauvetage et d'autres matériels en place? Le propriétaire peut-il obtenir une prime plus avantageuse?

**M. Roussel :** Merci de vos questions. D'habitude, pour l'assureur, le premier critère, c'est que le bâtiment doit être conforme au règlement. Selon le bâtiment en cause ou sa valeur, l'assureur peut aussi faire une inspection indépendante et imposer des exigences supplémentaires qui vont dans le sens de tout ce que nous avons publié, comme l'a dit M. Tremblay. Ce ne sont pas nécessairement des exigences réglementaires, mais plutôt des recommandations fermes, qui peuvent concerner par exemple les éléments relatifs à la stabilité. Le règlement peut ne pas imposer des exigences relatives à la stabilité, mais les recommander instamment.

L'assureur peut tenir compte de ces éléments additionnels et dire aux propriétaires qu'ils doivent se conformer au règlement, à tout ce que Transports Canada a publié et à toutes les autres pratiques exemplaires qu'on doit normalement suivre dans le domaine.

Nous travaillons avec les assureurs dans ce sens que nous communiquons avec eux en permanence au sujet des exigences pour nous assurer que le coût global des activités n'est pas exorbitant, du point de vue des éléments qui ont une influence sur la prime pour le coût d'un bâtiment de pêche ou tout autre type d'exploitation.

**Senator Tkachuk:** I want to ask a couple of questions. This EPIRB intrigues me. It is an emergency position-indicating radio beacon and you say that not all boats have them. How much are they? Are they expensive? Why wouldn't a boat have one?

**Mr. Turner:** We would encourage boaters to voluntarily fit one because they do enhance safety. A float-free EPIRB will be about \$900, plus every two years the hydrostatic release mechanism would have to be replaced, and every 4 to 10 years the battery has to be replaced, which is a couple hundred dollars, as well. There's a sort of ongoing expense.

**Senator Tkachuk:** Is that the reason why people aren't putting them on? It would seem to make sense. It would be like having a navigation system. You'd want people to know where you are if you have a problem.

**Mr. Turner:** Well, of course. Many would fit one voluntarily. I don't know what kind of numbers that would be, but I would want one if I was on a vessel of any size.

Cost is certainly always a factor. One of the issues that comes up when we are talking with the fishing vessel industry is that from a practical perspective, when you get below a certain size of vessel, there are certain considerations. One is that if your vessel flips over quickly, these things are designed to release at between two to four metres after being submerged, so there's a potential that your vessel will flip over and the EPIRB may not release or get trapped under the hull. On a larger vessel you can get it up higher, clear of things, and also deeper.

There's that aspect, but also sometimes an EPIRB will stay with the vessel. If the vessel doesn't sink, and say you're out by yourself crab fishing and you get thrown over the side, it's not going to help. Sometimes, another option would be to wear a personal locator beacon, which is less expensive. A lot of fishing vessels prefer to use their VHF radio so that they can talk to people or boaters in the vicinity. They feel their best chance of being rescued would be to call on other vessels in the area, if they're fishing with other vessels.

What we have a requirement for is a VHF radio that's fixed and has a digital selective calling capability, which means you can press a distress alert button. This is fairly new. It's what we required in 2001. If they hold the button, that distress alert will automatically go out to other VHF-DSC radios as well as to the Coast Guard station ashore if they're within 20 to 40 miles.

That's a multi-purpose piece of equipment that's less expensive where they can use it every day to communicate with other vessels but which also provides a distress alerting capability.

**Le sénateur Tkachuk :** J'ai une ou deux questions à poser. Cette RLS m'intrigue. Il s'agit d'une radiobalise de localisation des sinistres, et vous dites que tous les bateaux n'en sont pas équipés. Combien ces dispositifs coûtent-ils? Coûtent-ils cher? Pourquoi s'en passerait-on?

**M. Turner :** Nous encourageons les plaisanciers à se doter d'un tel dispositif parce qu'il améliore la sécurité. Une RLS à dégagement libre coûte environ 900 \$. Tous les deux ans, il faut remplacer le mécanisme de largage hydrostatique. Et il faut remplacer la batterie aux 4 à 10 ans. Elle coûte environ 200 \$. Il y a donc des dépenses récurrentes.

**Le sénateur Tkachuk :** Est-ce la raison pour laquelle certains n'en installent pas? Cela semble logique. Ce serait comme avoir un système de navigation. On veut que les gens sachent où on se trouve si on éprouve des difficultés.

**M. Turner :** Évidemment. Beaucoup installent le dispositif volontairement. Je n'ai aucune idée des chiffres, mais je voudrais en avoir un si j'étais sur un bateau, quelle qu'en soit la taille.

Le coût est certainement toujours un facteur qui compte. L'un des problèmes qui surgissent, lorsque nous discutons avec l'industrie des bâtiments de pêche, c'est que, sur le plan pratique, il y a des considérations qui interviennent lorsque le bâtiment ne fait pas une certaine taille. Par exemple, si le bâtiment se renverse rapidement, ces dispositifs, qui sont conçus pour être largués entre deux à quatre mètres, risquent de ne pas être largués et de rester coincés sous la coque. Sur un bâtiment plus important, on peut les installer plus haut, dégagés de tout. Il aussi possible d'aller plus profondément.

Il y a cet aspect, mais il arrive aussi parfois qu'une RLS reste à bord du bâtiment. Si le bâtiment ne sombre pas, et supposons que le pêcheur soit seul à la pêche au crabe et qu'il soit projeté par-dessus bord, la RLS ne sera d'aucun secours. Parfois, une autre possibilité est de porter une radiobalise individuelle de repérage, qui coûte moins cher. Sur beaucoup de bâtiments de pêche, on préfère se servir de la radio à très haute fréquence pour pouvoir communiquer avec d'autres gens et plaisanciers à proximité. Ces pêcheurs ont l'impression que leur meilleure chance de se faire secourir est de faire appel à d'autres bateaux dans le même secteur, s'ils pêchent avec d'autres bâtiments.

Ce que nous exigeons, c'est une radio à très haute fréquence qui est fixe et a une capacité d'appel sélectif numérique, ce qui veut dire qu'on peut presser un bouton d'alerte. Ces appareils sont relativement nouveaux. C'est ce que nous avons exigé en 2001. Si on tient le bouton enfoncé, l'alerte est lancée automatiquement aux autres radios VHF-ASN et au poste de la Garde côtière à terre, si on se trouve à une distance de 20 à 40 milles.

Il s'agit d'un appareil polyvalent moins coûteux qu'on peut utiliser au quotidien pour communiquer avec d'autres bâtiments, mais qui fournit aussi une capacité d'alerte d'urgence.

**Senator Tkachuk:** I want to go back to the question I asked earlier about consultation, because it bothers me a little. You mentioned the difficulty and also the fact that there will be always somebody who has not been consulted. You have to speak to everyone?

Sorry, I'm a little ignorant of this stuff, but maybe it's good that I am. I'm trying to make it clear. Do they have associations in each province? Do they have representatives? Do they trust their representatives, or do you speak to the representatives and it doesn't really matter; you still have to talk to individual fishing groups? What's the process? There must be a process. It must start somewhere.

**Mr. Roussel:** It's all of the above.

**Senator Tkachuk:** Oh, my goodness.

**Mr. Roussel:** There are in general groups under different associations. Some are very local in nature. Some are provincial in nature. Some are by type of fishery. Then you trust that the people you have in front of you are fully representative of their members.

It's challenging. Then, when it's time to publish the regulations or when we're making an announcement that we're moving forward, there are always others that come out of the wood work.

Did we need to listen to everyone? We needed to have a level of assurance that what we will put forward will be implemented. The challenge we have is when we go back out after on compliance and enforcement, how much energy do we want to spend in ensuring that no one will follow the regulations we published? So the level of non-conformity in the sectors is always a challenge. It's a large sector. We need to make sure there is a high level conformity when we do issue the certificate for the vessel.

**Senator Tkachuk:** When you're doing this, there's technology, new ways of building the ships and all of these things that are going on. If it's taking so long, do you get started with something and by the time you get to it, it's irrelevant and you need a new regulation, or you have to go in a different direction because the problem has been solved in another way?

**Mr. Roussel:** In general, technology does sometimes override us. For example, the recommendations of 20 or 30 years ago may not be relevant in today's world. It has been overridden by something else. Certainly, that's true in the communication world.

The challenge we're facing, mainly when it comes to the time for the consultation, is the implementation time. That means giving time to the sectors to be able to implement what we put forward. That takes a lot of negotiation. So you have a concrete example with the issuing vessel that we did publish last summer, some elements of it will come into force next summer and some additional further down the road to give time to the industry to

**Le sénateur Tkachuk :** Je voudrais en revenir à ma question de tout à l'heure sur les consultations. Cela me dérange un peu. Vous avez parlé des difficultés et dit qu'il y a toujours quelqu'un qui dit ne pas avoir été consulté. Vous devez consulter tout le monde?

Désolé d'être un peu dans l'ignorance, mais peut-être est-il bon que je le sois. J'essaie de m'y retrouver. Ces gens-là ont-ils des associations dans chacune des provinces? Des représentants? Font-ils confiance à leurs représentants, leur parlent-ils ou bien cela importe-t-il peu et devez-vous de toute façon vous adresser à chaque groupe de pêcheurs? Quelle est la démarche à suivre? Il doit bien y en avoir une, et elle doit commencer quelque part.

**M. Roussel :** Toutes ces réponses.

**Le sénateur Tkachuk :** Oh, mon Dieu.

**M. Roussel :** Il y a en général des groupes qui relèvent de différentes associations. Certains sont strictement locaux. Certains sont provinciaux. D'autres sont constitués en fonction du type de pêche. Ensuite, il faut faire confiance et croire que ceux à qui nous avons affaire sont pleinement représentatifs des membres.

C'est difficile. Puis, lorsque le moment est venu de publier le règlement ou d'annoncer que nous allons de l'avant, il y a toujours quelqu'un qui surgit de nulle part.

Devons-nous écouter tout le monde? Nous devons avoir une certaine assurance que ce que nous allons proposer sera appliqué. Notre défi, c'est lorsque nous retournons sur le terrain pour vérifier le niveau d'application. Combien d'énergie voulons-nous dépenser pour vérifier le degré de conformité au règlement publié? Le niveau de non-conformité dans les divers secteurs est toujours un défi. C'est un vaste secteur. Nous devons nous assurer qu'il existe un haut niveau de conformité lorsque nous délivrons un certificat pour un bâtiment donné.

**Le sénateur Tkachuk :** Pendant que vous accomplissez ce travail, la technologie progresse, il y a de nouvelles manières de construire les navires. Il y a toutes sortes de choses qui se passent. Si vous devez mettre tant de temps, arrive-t-il que vous entamiez un travail et que, au moment de l'achever, il soit devenu inutile et que vous deviez proposer un nouveau règlement ou opter pour une orientation différente parce que le problème a été réglé d'une autre manière?

**M. Roussel :** En général, il arrive que nous soyons dépassés par la technologie. Par exemple, les recommandations d'il y a 20 ou 30 ans ont peut-être perdu toute leur pertinence aujourd'hui. Il est possible que l'évolution les ait rendues désuètes. Chose certaine, c'est vrai dans le domaine des communications.

Le défi que nous avons à relever, surtout lorsqu'il s'agit de consulter, c'est le moment de la mise en œuvre. Il faut donner du temps aux divers secteurs pour appliquer ce que nous avons proposé. Il faut beaucoup de négociations. Un exemple concret est celui du règlement sur les bâtiments que nous avons publié l'été dernier. Certains éléments entreront en vigueur l'été prochain et d'autres plus tard, de façon à donner à l'industrie le temps de

say, “Okay, I have to amortize this equipment so I have to give myself time to modify the vessel,” because some of the requirements could be a modification of the vessel. So they take appointments with the shipyards or other types of additional requirements.

These are the factors we take into account to ensure that when we put out the regulations, they are feasible. We can tell you that even if we give five years for something, at the end of the five years, we’re having requests to make an extension. We had the example on the marine emergency duty training where it was clear that everyone had to be trained by such and such a date. Guess what? When the date arrived, there were gazillions of folks out there still chasing training. So we did extensions, and the industry is coping with that, working with the province to make sure the courses will be available — and also other programs where the financing for some of these courses needs to take place also.

It’s an extremely challenging sector to deal with.

**Senator McInnis:** Just speaking for Nova Scotia, there are organizations all over the province of Nova Scotia, and they’re quite sophisticated. We don’t want laws all over the place but sometimes — and I don’t know if you have the jurisdiction to do it; I suspect you do — but you have to implement the law and it has to be enforced.

Just last week, I don’t know the circumstances so I will not get into it, but we witnessed and saw a film of how you throw a pump out and a rope goes across the vessel. That happened just a couple of days after dumping. It strikes me that there has to be a clear, comprehensive manner of communicating the strategy for safety. I’m not detecting that it’s there. Do you agree?

Maybe it’s not within the jurisdiction of Transport Canada. Maybe its Fisheries and Oceans, I don’t know, but it strikes me that this cannot be that hard. These people are very sophisticated, and when you go to one of the meetings — and I’ve been on the opposite end on the provincial level, hearing them — they are well organized. I just cannot see here how this could take so long.

Is there such a comprehensive strategy there to preach safety? That’s the question.

**Mr. Roussel:** Yes, there is a strategy. I’m sure they mention it, but when it comes to fishing sectors, it is not solely the responsibility of Transport Canada.

**Senator McInnis:** I know.

**Mr. Roussel:** We have extremely concrete examples of how we go deep and in details with different fishing communities where we do the meeting regionally. At the regional level, you have Transport and Fisheries and Oceans at the table. You will have the worker’s compensation board at the table, and you will the underwriters at the table — all working together with the fishing communities on how to improve safety.

réagir : « Comme je dois amortir ce matériel, je dois me donner le temps de modifier le bâtiment. » En effet, certaines exigences peuvent entraîner une modification des bâtiments. Les propriétaires doivent donc prendre rendez-vous dans un chantier naval ou prendre d’autres dispositions.

Ce sont les facteurs dont il faut tenir compte pour nous assurer que, lorsque nous prenons un règlement, il sera possible de l’appliquer. Nous pouvons vous dire que, même si nous accordons cinq ans pour faire telle ou telle chose, il y aura toujours quelqu’un, au bout de ces cinq ans, pour demander un délai supplémentaire. Nous en avons eu un exemple pour la formation aux fonctions d’urgence en mer. Une date avait été fixée, mais devinez quoi? Quand la date est arrivée, il y avait encore une foule de gens qui étaient à la recherche d’une formation. Nous avons donc accordé des délais, et l’industrie essaie de s’adapter, traite avec la province pour que les cours soient disponibles. Il faut aussi faire jouer des programmes pour financer certains de ces cours.

Il est extrêmement difficile de traiter avec ce secteur.

**Le sénateur McInnis :** Pour m’en tenir à la Nouvelle-Écosse, je dirai qu’il y a des organisations dans toute la province et qu’elles sont très avancées. Nous ne voulons pas des lois partout, mais parfois — j’ignore si vous avez le pouvoir voulu, mais je me doute que oui —, il faut appliquer la loi, il faut la faire respecter.

La semaine dernière encore — comme j’ignore les circonstances, je ne vais pas en parler —, nous avons vu un film sur la façon de jeter une pompe et où un câble traverse le bâtiment. Cela est arrivé un ou deux jours près le délestage. Cela m’a fait comprendre qu’il doit y voir une façon claire et complète de communiquer la stratégie de sécurité. Je n’ai pas l’impression qu’elle soit au rendez-vous. Êtes-vous d’accord?

Cela ne relève peut-être pas des compétences de Transports Canada. C’est peut-être Pêches et Océans qui doit agir, je l’ignore, mais je me dis que ce ne doit pas être si difficile. Ces gens-là sont très avertis. Lorsque je vais à l’une de leurs réunions — et j’ai été de l’autre côté, au niveau provincial, pour les écouter —, je constate qu’ils sont bien organisés. Je n’arrive tout simplement pas à comprendre qu’il faille autant de temps.

Y a-t-il une stratégie complète pour inculquer le souci de la sécurité? Voilà ma question.

**M. Roussel :** Oui, il y a une stratégie. Je suis sûr que le ministère en parle, mais lorsqu’il s’agit des secteurs de la pêche, Transports Canada n’a pas la responsabilité exclusive.

**Le sénateur McInnis :** Je sais.

**M. Roussel :** Nous avons des exemples extrêmement concrets qui montrent à quel point nous fouillons la question et entrons dans les détails dans les réunions régionales avec les différents groupes de pêcheurs. Au niveau régional, le ministère des Transports et celui des Pêches et des Océans sont présents à la table, tout comme la commission des accidents du travail et les assureurs. Tous travaillent avec les groupes de pêcheurs à l’amélioration de la sécurité.

So it's working in different areas of the country. It's articulated better in some areas than others for all sorts of reasons. But we have extensive collaborations with WorkSafeBC, the CSST in Quebec and many other places. So the dialogue with the fishing sectors continuous.

The challenge that we face is when we try to impose the changes. Depending on what we're asking and the cost of what we're asking, this is where the buck stops. This is where we're facing significant resistance.

When it comes to stability — and that's a concrete example. If you have to use the service of a naval architect, that's pretty pricey. So we find different techniques on how to do this. We have developed guidelines on simplified stability assessments. We have a lot of success.

From a pure naval architect idea, “you shall have a stability test,” we can come up after dialogue to say, “Well, all right, maybe we just need an assessment, and if the fishermen get this information, that will be safe enough” and that will be sort of a first step.

This dialogue takes a while because we always come with the first idea, which is “let's go for the big thing.” Then, after a good dialogue, we come up with something a lot easier to implement. This dialogue takes place and it takes a significant amount of time.

Do we have an excuse that we're taking a decade or 14 years, in particular, for the last regulations? We're not alone in the thing. We wish we could do it faster, but I can tell you we had to make significant compromises to even achieve what we've done so far. We had to actually split some parts of the regulations, because there was too much controversy, and put them into phase 2 so we could at least get these elements forward, the ones that you have seen in 2016 and then continue our dialogue with the sector.

**Senator McInnis:** Thank you.

**Senator Raine:** It's kind of funny. I guess it brings up the old adage that you can lead a horse to water, but you can't make them drink.

We have a lot of independent strong-minded people who think it will never happen to them, and it is going to be a long time to put, as somebody said, an awareness of prevention in the safety regime, which is challenging.

I wanted to ask you if the attitudes towards safety and the sort of the experiences are the same on the West Coast as they are in the Maritimes, on the East Coast and Newfoundland. In the West, I think we have far bigger distances sometimes between communities and where there is a safe harbour if you are in trouble.

C'est ainsi que les choses se passent dans les différentes régions du pays. Les choses sont mieux structurées à certains endroits qu'ailleurs pour toutes sortes de raisons. Mais nous avons des collaborations très importantes avec WorkSafeBC, avec la CSST au Québec et à bien d'autres endroits. Le dialogue avec les divers secteurs de la pêche est constant.

Les difficultés surgissent lorsque nous essayons d'imposer les changements. Selon ce que nous demandons et le prix que cela coûte, c'est là que le mouvement s'enraye. C'est là que nous nous heurtons à une importante résistance.

Quant à la stabilité... Voilà un exemple concret. S'il faut faire appel aux services d'un architecte naval, les prix sont assez élevés. Nous trouvons diverses techniques pour arriver à nos fins. Nous avons élaboré des lignes directrices sur des évaluations simplifiées de la stabilité. Nous remportons beaucoup de succès.

À partir de l'idée simple des services d'un architecte naval et de l'obligation d'une vérification de la stabilité, nous pouvons en arriver à dire, après un certain dialogue : « Très bien, peut-être n'avons-nous besoin que d'une évaluation, et si le pêcheur obtient cette information, le bâtiment sera considéré comme assez sûr. » Ce sera une première étape, en quelque sorte.

Ce dialogue prend un certain temps parce que nous proposons toujours, dans un premier temps, la mesure la plus radicale. Puis, après un bon dialogue, nous proposons une solution beaucoup plus facile à appliquer. Ce dialogue se fait, mais il prend beaucoup de temps.

Avons-nous des raisons pour justifier des délais de 10 ans ou même de 14 ans, comme dans le cas du dernier règlement? Nous ne sommes pas les seuls en cause. Nous voudrions agir plus rapidement, mais je peux vous dire que nous avons dû faire d'importants compromis, ne fût-ce que pour accomplir ce que nous avons fait jusqu'à maintenant. Nous avons dû scinder le règlement parce que la controverse était trop intense, et nous avons reporté les éléments ainsi écartés à une deuxième étape pour pouvoir donner suite aux autres, ceux que vous avez vus en 2016, quitte à poursuivre le dialogue avec le secteur.

**Le sénateur McInnis :** Merci.

**La sénatrice Raine :** C'est assez amusant. Cela rappelle le vieil adage : on peut mener le cheval à l'abreuvoir, mais on ne peut pas le faire boire.

Nous avons affaire à bien des personnes indépendantes et aux idées arrêtées qui pensent qu'ils n'auront jamais d'accident. Quelqu'un a dit qu'il faudrait beaucoup de temps pour instaurer la sensibilisation à la prévention dans le régime de sécurité. C'est une tâche difficile.

Je voudrais vous demander si les attitudes à l'égard de la sécurité et les expériences sont les mêmes sur la côte Ouest et dans les Maritimes, sur la côte Est et à Terre-Neuve. Je crois que dans l'Ouest, il y a parfois de plus grandes distances entre les localités, de plus grandes distances à parcourir, si on éprouve des problèmes, pour atteindre un port pour se mettre en sécurité.



**Mr. Roussel:** I'll get in a lot of trouble here. I would say that it's not a question of attitude. The involvement is pretty extensive across the country. I mentioned WorkSafeBC, I mentioned in Quebec, the CSST, and in Newfoundland you have very active fishing sectors, lots of involvement by the different marine schools. I think we have significant collaboration across the country.

It varies by fishery, I would say, where the more coastal you get, the more seasonal you get, that means the shorter and the more precarious the fishing is, the more challenging it is. If you have a very wealthy fishing sector or activities, it's a lot easier to implement a series of changes. But as you know, 30 years ago it was extremely active. It has been reducing with time, so those fisheries, mainly the coastal ones, are very short seasons, very seasonal in nature, so it's a huge challenge. So the smaller and the more precarious it is, the more challenging it is.

**Senator Raine:** You're saying that if there's only a small opening in the season and everyone is rushing out together, it's almost like we have to get there and take chances to get there and get our fish. Is that what's happening? Is there any way to deal with that in how we set quotas and things like that?

**Mr. Roussel:** That nexus regarding quotas and how it is set up are certainly factors that contribute to the management of the fishery as a whole. There's a direct link on the risk that people are willing to take, if they have to go and catch X amount of product.

**Senator Raine:** Actually, I've never been able to understand if we're trying to limit how many fish are caught why we don't just count them rather than say you have this time to this time, and whoever gets there first can get the most. It doesn't make sense to me.

**Mr. Roussel:** That's a Fisheries and Oceans question.

**Senator Raine:** It has an impact on safety.

**Mr. Roussel:** There are two elements, the opening and closing of fishing areas and how fast people can get quotas, individual versus collective quotas. That's certainly a factor.

Second, there is an element regarding the impositions of the size of vessel. The size of vessel is a matter of safety when it is going to sea. When you link it to an actual resource capacity, there have been documented challenges there on what that does to the actual design of an appropriate seaworthy vessel. So that dialogue for us is continuous with Fisheries and Oceans to make sure these elements regarding the size of the vessels are things left for design and safety rather than capacity or linked with the capacity to fish, which for us is extremely challenging.

**M. Roussel :** Je m'expose à bien des ennuis. Je ne dirais pas que c'est une question d'attitude. La participation est très importante dans l'ensemble de notre pays. J'ai parlé de WorkSafeBC, j'ai parlé du Québec et de la CSST. À Terre-Neuve, il y a des secteurs de pêche très actifs, une grande participation de la part de différentes écoles maritimes. Je crois qu'il y a une importante collaboration dans tout le pays.

Il y a des différences selon les types de pêche, je dirais. Plus la pêche se pratique près des côtes, plus elle est saisonnière et donc plus la pêche est de courte durée et précaire, plus grandes sont les difficultés. S'il s'agit d'un secteur de pêche ou d'activités prospères, il est beaucoup plus facile d'apporter une série de changements. Il y a 30 ans, comme vous le savez, l'activité était extrêmement intense. L'activité a diminué avec le temps, de sorte que les pêches, surtout côtières, ont des saisons très courtes, très saisonnières. Le défi est donc énorme. Plus l'activité de pêche est réduite et précaire, plus les difficultés sont grandes.

**La sénatrice Raine :** Vous dites que s'il y a seulement une ouverture réduite pendant la saison et si une foule de pêcheurs se précipitent, c'est presque comme dire qu'il faut y aller à tout prix, quitte à s'exposer à des risques pour prendre du poisson. Est-ce bien cela qui se passe? Y a-t-il moyen de régler le problème en modifiant la façon d'établir les quotas, par exemple?

**M. Roussel :** Le nœud du problème, en ce qui concerne les quotas et les modalités de leur établissement, est qu'il s'agit certainement de facteurs qui contribuent à la gestion de l'ensemble de la pêche. Il existe un lien direct avec le risque que les pêcheurs sont prêts à accepter s'ils doivent aller prendre un certain volume de poisson.

**La sénatrice Raine :** En fait, je n'ai jamais pu comprendre pourquoi, si nous voulons limiter les prises, nous ne comptons pas simplement ces prises au lieu de limiter la période de la pêche, celui qui y arrive le premier prenant le plus de poisson. Cela ne me semble pas tenir debout.

**M. Roussel :** C'est une question qu'il faut poser à Pêches et Océans.

**La sénatrice Raine :** Il y a une incidence sur la sécurité.

**M. Roussel :** Il y a deux éléments : l'ouverture et la fermeture des zones de pêche et la rapidité avec laquelle les pêcheurs peuvent prendre leur quota, des quotas individuels par opposition à des quotas collectifs. C'est certainement un facteur qui compte.

Deuxièmement, il y a un élément qui concerne la taille des bâtiments. Quand un bâtiment part en mer, sa jauge est un élément de sécurité. Quand on établit un lien avec la capacité de la ressource, il y a des difficultés bien documentées en ce qui concerne la conception d'un bâtiment qui a la navigabilité voulue. Nous avons donc un dialogue suivi avec Pêches et Océans pour nous assurer que ces éléments concernant la taille des bâtiments soient rattachés à la conception et à la sécurité plutôt qu'à la capacité de la ressource ou liés à la capacité de pêcher. Pour nous, c'est extrêmement difficile.

If you have a naval architect, they can come and explain to this committee what this can look like.

**Senator Sinclair:** Thank you, Mr. Chair. Reading the material that was circulated in preparation for this meeting, I was struck by the impression that the regulatory and licensing, particularly the licensing provisions that fishermen and boat operators have to go through, is a little less stringent than I had to go through as a teenager to get a driver's licence for a car. Is that a fair impression? Do people operating boats have to take mandatory operator's courses and mandatory courses regarding safety, pass those tests and obtain and maintain appropriate insurance coverage before they can operate or while they are operating?

**Mr. Roussel:** It depends on the size of the vessel. For the vessels that are less than 15 tons, the requirement is a lot less stringent than the 15 and above. It's also where you're going, so if you are only operating coastal, some elements regarding some of the requirements are historically extremely limited. There were historically no requirements. It was like your father was a fisherman, you are a fisherman and you operate the boat.

Then, of course, as I mentioned, we did reduce the tonnage to ensure that the people who are operating vessels in different areas have the appropriate fishing vessel captain certificate and first mate certificates, so it varies depending on the size and the area where you operate.

**Senator Sinclair:** I can't operate a scooter on a road without a driver's licence and insurance coverage, but I can operate a 15-ton boat without an operator's licence or insurance coverage — or less than 15 tons?

**Mr. Roussel:** Less than 15 tons, the requirements are still pretty relaxed.

**Senator Sinclair:** Okay. Do you think that maybe one of the answers might be to increase the licensing and mandatory safety testing requirements in order to obtain and maintain a licence?

**Mr. Roussel:** Definitely training and appropriate licensing of personnel is one of the elements regarding safety measures.

But the likelihood that fishermen will not have any knowledge or have not taken any courses is pretty small. There's a significant amount of involvement at the provincial levels, so the fishermen are usually extremely conscientious. They take some courses, but do they have a formal requirement for smaller vessels and having to get a licence? Some may not have that for operating the very small fishing vessel.

**Senator Sinclair:** Thank you.

**The Chair:** Thank you and I want to thank our witnesses this evening for their input.

Before I finish up, we need to go in camera. Is it agreed that we go in camera?

Un architecte naval pourrait venir expliquer au comité de quoi il retourne.

**Le sénateur Sinclair :** Merci, monsieur le président. En lisant la documentation qui a été distribuée en prévision de la séance, j'ai été frappé par une impression, celle que les exigences relatives à la réglementation et aux permis imposées aux pêcheurs et aux navigateurs sont moins rigoureuses que celles que j'ai dû respecter comme adolescent pour obtenir mon permis de conduire une voiture. Cette impression est-elle juste? Ceux qui pilotent des bateaux doivent-ils suivre des cours obligatoires de pilotage, des cours obligatoires de sécurité, doivent-ils réussir des examens et obtenir et conserver une assurance avant de commencer et de continuer à utiliser un bateau?

**M. Roussel :** Cela dépend de la taille du bâtiment. Pour ceux qui font moins de 15 tonnes, les exigences sont beaucoup moins lourdes qu'elles ne le sont pour les bâtiments de plus de 15 tonnes. Cela dépend aussi de l'endroit où on navigue. Si on se limite à la zone côtière, certaines exigences ont toujours été extrêmement limitées. Par le passé, il n'y en avait aucune. On était pêcheur de père en fils et on conduisait un bateau.

Et puis, bien sûr, comme je l'ai dit, nous avons abaissé la jauge pour nous assurer que ceux qui utilisent des bâtiments dans différentes zones ont le certificat de capitaine et de premier lieutenant nécessaire pour un bâtiment de pêche. Cela dépend donc de la taille du bâtiment et de la zone où il est utilisé.

**Le sénateur Sinclair :** Je ne peux pas conduire un scooter sur la route sans avoir un permis de conduire et une assurance, mais je peux piloter un bateau de 15 tonnes, ou de moins de 15 tonnes, sans permis ni assurance?

**M. Roussel :** À moins de 15 tonnes, les exigences sont encore assez peu rigoureuses.

**Le sénateur Sinclair :** Très bien. Pensez-vous qu'une des solutions serait d'imposer des exigences plus lourdes en matière de permis et de vérification de sécurité obligatoires pour obtenir et garder un permis?

**M. Roussel :** Il est certain que la formation et un régime de permis acceptable pour le personnel sont des éléments importants en ce qui concerne les mesures de sécurité.

Mais le risque que des pêcheurs n'aient aucune connaissance ou n'aient suivi aucun cours est plutôt minime. Il existe une participation non négligeable au niveau provincial, de sorte que les pêcheurs sont d'habitude extrêmement consciencieux. Ils suivent des cours. Mais y a-t-il une exigence officielle à l'égard des petits bâtiments et doivent-ils avoir un permis? Il est possible que certains pêcheurs utilisent de très petits bateaux de pêche sans permis.

**Le sénateur Sinclair :** Merci.

**Le président :** Merci. Et je tiens à remercier les témoins de ce soir de leur participation.

Avant de lever la séance, nous devons siéger à huis clos. Pouvons-nous siéger à huis clos?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** All agreed. Carried.

(The committee continued in camera.)

(The committee continued in public.)

**The Chair:** I call the meeting back to order.

Is it agreed that the budget proposal amount of \$7,349 for the special study on the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans for the fiscal year ending March 31, 2017, be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration?

**Senator Hubley:** So moved. Agreed.

**The Chair:** Seconded? All those in favour? Agreed. Contrary minded? Carried. Thank you.

(The committee adjourned.)

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** Tous sont d'accord. Adopté.

(La séance se poursuit à huis clos.)

(La séance publique reprend.)

**Le président :** La séance reprend.

Le budget proposé de 7 349 \$ pour l'étude spéciale du cadre stratégique actuel et en évolution, du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada pendant l'exercice se terminant le 31 mars 2017 est-il approuvé pour présentation au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration?

**La sénatrice Hubley :** Je propose la motion. D'accord.

**Le président :** Quelqu'un appuie-t-il la motion? Tous ceux qui sont d'accord? D'accord. Ceux qui sont contre? Adoptée. Merci.

(La séance est levée.)





APPEARING

**Tuesday, November 15, 2016**

The Honourable Dominic LeBlanc, P.C., M.P., Minister of Fisheries, Oceans and Canadian Coast Guard.

WITNESSES

**Tuesday, November 1, 2016**

*Shipping Federation of Canada:*

Michael Broad, President;  
Chad Allen, Director, Marine Operations;  
Sonia Simard, Director, Legislative and Environmental Affairs.

**Tuesday, November 15, 2016**

*Fisheries and Oceans Canada:*

Catherine Blewett, Deputy Minister;  
Kevin Stringer, Associate Deputy Minister.

*Canadian Coast Guard:*

Jody Thomas, Commissioner.

**Tuesday, December 6, 2016**

*Transport Canada:*

Donald Roussel, Associate Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group;  
Luc Tremblay, Manager, National Marine Safety Program;  
Robert Turner, Manager, Navigation Safety and Radio Communications.

COMPARAÎT

**Le mardi 15 novembre 2016**

L'honorable Dominic LeBlanc, C.P., député, ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne.

TÉMOINS

**Le mardi 1<sup>er</sup> novembre 2016**

*Fédération maritime du Canada :*

Michael Broad, président;  
Chad Allen, directeur, Opérations maritimes;  
Sonia Simard, directrice, Affaires législatives et environnementales.

**Le mardi 15 novembre 2016**

*Pêches et Océans Canada :*

Catherine Blewett, sous-ministre;  
Kevin Stringer, sous-ministre délégué.

*Garde côtière canadienne :*

Jody Thomas, commissaire.

**Le mardi 6 décembre 2016**

*Transports Canada :*

Donald Roussel, sous-ministre adjoint associé, Groupe Sécurité et sûreté;  
Luc Tremblay, gestionnaire, Programme national de la sécurité maritime;  
Robert Turner, gestionnaire, Sécurité de la navigation et de la radiocommunication.