



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

# LA SURVEILLANCE DES EAUX ARCTIQUES

**Rapport du Comité permanent des comptes publics**

**John Williamson, président**

**FÉVRIER 2026  
45<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION**

---

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

#### **PERMISSION DU PRÉSIDENT**

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

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

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

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

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante : [www.noscommunes.ca](http://www.noscommunes.ca)

# **LA SURVEILLANCE DES EAUX ARCTIQUES**

## **Rapport du Comité permanent des comptes publics**

**Le président  
John Williamson**

**FÉVRIER 2026**

**45<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION**

## **AVIS AU LECTEUR**

### **Rapports de comités présentés à la Chambre des communes**

C'est en déposant un rapport à la Chambre des communes qu'un comité rend publiques ses conclusions et recommandations sur un sujet particulier. Les rapports de fond portant sur une question particulière contiennent un sommaire des témoignages entendus, les recommandations formulées par le comité et les motifs à l'appui de ces recommandations.

# **COMITÉ PERMANENT DES COMPTES PUBLICS**

## **PRÉSIDENT**

John Williamson

## **VICE-PRÉSIDENTS**

Jean Yip

Sébastien Lemire

## **MEMBRES**

Gérard Deltell

Anthony Housefather

Ned Kuruc

Stephanie Kusie

Tom Osborne

Kristina Tesser Derksen

## **AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ**

William Stevenson

## **GREFFIÈRE DU COMITÉ**

Natalie Jeanneault

## **BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT**

### **Recherche et éducation**

Joëlle Malo, analyste

Dillan Theckedath, analyste



# **COMITÉ PERMANENT DES COMPTES PUBLICS**

## **44<sup>E</sup> LÉGISLATURE – 1<sup>RE</sup> SESSION**

### **PRÉSIDENT**

John Williamson

### **VICE-PRÉSIDENTS**

Jean Yip

Nathalie Sinclair-Desgagné

### **MEMBRES**

Valerie Bradford

Blake Desjarlais

Han Dong

Peter Fragiskatos

Garnett Genuis

Michael Kram

Kelly McCauley

Brenda Shanahan

### **AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ**

James Bezan

Kelly Block

Adam Chambers

Stephen Ellis

Anthony Housefather

Arnold Viersen

Julie Vignola

Bob Zimmer

### **GREFFIER DU COMITÉ**

Cédric Taquet

**BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT**

**Recherche et éducation**

André Léonard, analyste

Dillan Theckedath, analyste

# **LE COMITÉ PERMANENT DES COMPTES PUBLICS**

a l'honneur de présenter son

## **SIXIÈME RAPPORT**

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(3)g) du Règlement, le Comité a étudié Rapport 6, La surveillance des eaux arctiques, 2022 — Rapports 5 à 8 de la vérificatrice générale du Canada et a convenu de faire rapport de ce qui suit :





# LA SURVEILLANCE DES EAUX ARCTIQUES

---

## INTRODUCTION

### Principaux constats de la vérificatrice générale du Canada

- Les mesures prises par les organisations fédérales n'ont pas permis de remédier aux lacunes de longue date dans la surveillance des eaux arctiques.
- Même si les Centres des opérations de sécurité maritime avaient aidé les organisations fédérales à collaborer afin d'améliorer la connaissance du domaine maritime, des faiblesses dans les mécanismes appuyant la communication de l'information, la prise de décision et la reddition de comptes ont nui à l'efficacité des centres.
- La flotte, les équipements et les infrastructures utilisés pour surveiller le trafic maritime doivent être renouvelés et améliorés en temps opportun.
- Les projets d'amélioration de certaines infrastructures étaient en retard, et l'installation navale de Nanisivik ne pourra pas appuyer efficacement les navires exploités dans l'Arctique<sup>1</sup>.

---

1 Bureau du vérificateur général du Canada (BVG), La surveillance des eaux arctiques, rapport 6 des Rapports de 2022 de la vérificatrice générale du Canada, « [Survöl](#) ».



## Résumé des recommandations et des échéanciers du comité

| Recommandation   | Mesure recommandée                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Échéancier      |
|------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| Recommandation 1 | La Défense nationale, Transports Canada, Pêches et Océans Canada et la Garde côtière canadienne doivent présenter au Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes un rapport d'étape dans lequel ils détaillent les mesures concrètes qu'ils prennent pour combler les lacunes de longue date en matière de connaissance du domaine maritime dans l'Arctique, en particulier en ce qui concerne A) l'incapacité de suivre les navires de manière continue et de repérer les navires qui n'émettent pas de signaux; B) les obstacles qui entravent la communication et l'intégration efficaces de l'information sur la circulation des navires dans les eaux arctiques.          | Le 30 juin 2026 |
| Recommandation 2 | La Défense nationale, Transports Canada, Pêches et Océans Canada, la Garde côtière canadienne et Services publics et Approvisionnement Canada doivent fournir au Comité un rapport d'étape précisant : A) les mesures prises pour pouvoir acquérir de l'équipement en temps opportun; B) l'état du nouveau hangar en construction près d'Iqaluit; C) la formulation et l'approbation de plans d'urgence pour faire face au risque d'avoir des capacités de surveillance réduites si des satellites, des navires ou des aéronefs clés cessent de fonctionner avant leur remplacement. En plus, Transports Canada doit fournir un rapport au sujet du nouveau hangar en construction près d'Iqaluit. | Le 30 juin 2026 |

## Contexte

Selon le Bureau du vérificateur général du Canada (BVG), l'Arctique canadien compte plus de 162 000 kilomètres de côtes, ce qui représente 75 % du total de ses côtes. En raison des changements climatiques, la couverture estivale moyenne des glaces de mer dans l'Arctique canadien a rétréci d'environ 40 % au cours des 50 dernières années. Ce phénomène, conjugué aux nouvelles technologies, rend l'Arctique canadien plus accessible aux navires<sup>2</sup>.

Entre 1990 et 2019, le nombre de voyages dans les eaux arctiques canadiennes a plus que triplé. En fait, le nombre de navires (en particulier les navires battant pavillon étranger) qui naviguent dans l'Arctique canadien a aussi connu une hausse importante, et, bien que le trafic maritime ait diminué en 2020 et en 2021 en raison des interdictions temporaires liées à la pandémie de COVID-19, il s'amplifiera encore probablement, étant donné la levée des restrictions en mars 2022<sup>3</sup> (voir la figure 1 ci-dessous).

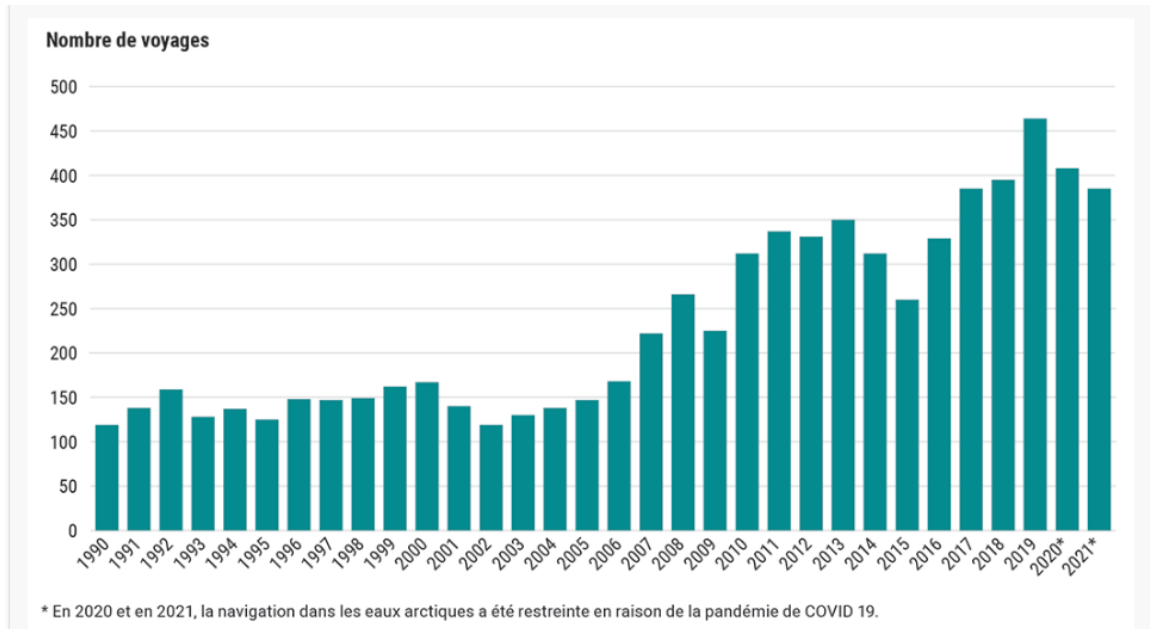
---

2      BVG, [La surveillance des eaux arctiques](#), rapport 6 des Rapports de 2022 de la vérificatrice générale du Canada, paragr. 6.1.

3      *Ibid.*, paragr. 6.2.



**Figure 1 – Le trafic maritime a augmenté de manière importante dans l'Arctique canadien au cours des dernières décennies**



Source : Bureau du vérificateur général du Canada, [La surveillance des eaux arctiques](#), rapport 6 des Rapports de 2022 de la vérificatrice générale du Canada, pièce 6.2.

En outre, « [l']accessibilité accrue des eaux arctiques canadiennes crée de nouvelles perspectives économiques, comme l'exploitation minière, la pêche commerciale et le tourisme. Ainsi, ces nouvelles possibilités suscitent un intérêt et une concurrence à l'échelle internationale dans la région. Elles augmentent également le risque que des navires non autorisés ou non réglementés y [circulent] et que des activités illégales s'y déroulent<sup>4</sup>. » (Voir le tableau 1.)

4 *Ibid.*, paragr. 6.3.

**Tableau 1 — Risques pour l'humain et les ressources que présente l'accessibilité accrue à l'Arctique**

| Situation           | Inquiétude                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|---------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Accès non autorisé  | <p>Diverses restrictions sont imposées pour protéger les collectivités de l'Arctique et du Nord. Par exemple, au début de la saison de navigation de 2020 dans l'Arctique, le Canada a limité l'accès des bateaux de plaisance étrangers à l'Arctique canadien pour protéger les collectivités du Nord contre la COVID-19.</p> <p>Certains navires pourraient essayer de contrevenir à ces restrictions. Par exemple, au cours de l'été 2020, un voilier étranger est entré dans l'Arctique canadien sans autorisation ni exemption. Un surveillant inuit a aperçu le voilier près de Cambridge Bay. Dès la confirmation reçue qu'il s'agissait d'un bateau étranger, les fonctionnaires de Transports Canada ont avisé le voilier de quitter les eaux arctiques canadiennes et de ne pas accoster.</p>                                                                                                                                                  |
| Incidents de sûreté | <p>La navigation dans l'Arctique comporte des risques, et les incidents liés à la sûreté peuvent alourdir le fardeau sur les ressources de recherche et de sauvetage et sur les collectivités locales. Il a été déterminé que les paquebots de croisière présentent des risques importants et croissants. Souvent, ils transportent un grand nombre de personnes, parcourent de longues distances par des trajets indirects et accostent près des localités côtières.</p> <p>Par exemple, en 2018, un navire à passagers transportant environ 160 personnes s'est échoué près de la côte de Kugaaruk, un village d'environ 1 000 personnes au Nunavut. La Garde côtière canadienne et les Forces armées canadiennes ont déployé deux brise-glaces et 5 aéronefs pour venir en aide au navire, ce qui a coûté plus de 500 000 \$. Le navire a finalement été renfloué, et les passagers ont été transférés de manière sécuritaire à un navire-jumeau.</p> |



| Situation        | Inquiétude                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Pêche illégale   | La présence de bateaux de pêche et la part de la circulation globale qui leur est attribuée ont augmenté considérablement dans l'Arctique. La pêche illégale, non déclarée et non réglementée est une préoccupation croissante, surtout en raison de ses effets potentiels sur les écosystèmes marins fragiles et l'économie ainsi que du risque de l'augmentation des tensions au sein des nations de pêche. |
| Pollution marine | La circulation maritime augmente la pollution marine. Pour protéger l'Arctique, le Canada interdit la plupart des rejets de déchets dans les eaux arctiques. Un rejet, comme le déversement d'hydrocarbures, peut être le résultat de problèmes mécaniques, d'échouements ou de collisions, et avoir des conséquences néfastes à long terme sur l'environnement.                                              |

Source : Bureau du vérificateur général du Canada, [La surveillance des eaux arctiques](#), rapport 6 des Rapports de 2022 de la vérificatrice générale du Canada, pièce 6.3.

Le BVG a aussi indiqué que, pour « pouvoir évaluer les risques liés à la sécurité et à la sûreté et intervenir adéquatement, le Canada doit être informé de ce qui se passe dans les eaux arctiques, surtout en ce qui a trait au trafic maritime<sup>5</sup> », ce qui « est complexe. Le territoire est vaste et isolé, et son climat est rude. Les eaux sont peu cartographiées selon des normes modernes ou adéquates. De plus, la surveillance fait intervenir tous les ordres de gouvernement, les collectivités locales et autochtones ainsi que des partenaires internationaux de confiance<sup>6</sup>. »

En ce qui concerne la responsabilité fédérale, aucun organisme n'est responsable seul de la surveillance des eaux arctiques, comme on l'explique au tableau 2.

---

5 *Ibid.*, paragr. 6.4.

6 *Ibid.*, paragr. 6.5.

**Tableau 2 — Rôles et responsabilités du gouvernement fédéral en matière de surveillance des eaux arctiques**

|                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Pêches et Océans Canada (MPO)</b>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Responsable des politiques et programmes relatifs aux océans, notamment la fourniture de services hydrographiques, de cartes de navigation et d'autres renseignements sur les limites et frontières maritimes ainsi que l'application de la <i>Loi sur les pêches</i> et la réglementation des pêches au Canada</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>La Garde côtière canadienne (GCC)</b>                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fournir des services pour assurer le mouvement sûr, économique et efficace des navires en eaux canadiennes (la mer territoriale et les eaux intérieures du Canada)</li> <li>• Chargé de la communication maritime, des services de gestion du trafic maritime, de la gestion des glaces et des services de déglacage</li> <li>• Responsable du volet maritime du programme fédéral de recherche et de sauvetage et de l'intervention en cas de pollution marine par des navires;</li> <li>• Relève de la ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne</li> </ul> |
| <b>Environnement et Changement climatique Canada (ECCC)</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fournir des prévisions météorologiques et des renseignements sur l'eau et le climat</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Défense nationale</b>                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Assumer les fonctions de détection, de dissuasion et de défense afin de contrer les menaces envers le Canada et l'Amérique du Nord, y compris celles qui proviennent des eaux arctiques</li> <li>• Coordonner les services de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes et offrir une assistance aux autorités civiles en cas de menaces à la sécurité nationale; ces autorités interviennent également en cas de catastrophes nationales et d'urgences majeures</li> <li>• Englobe les Forces armées canadiennes et le ministère de la Défense nationale</li> </ul>       |



|                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Transports Canada (TC)</b>                              | <ul style="list-style-type: none"><li>• Élaborer, gérer et mettre en application des lois, des règlements et des directives subséquentes pour assurer la sûreté et la sécurité maritimes et protéger le milieu marin</li></ul>                                                              |
| <b>Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC)</b> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Appuyer les organisations susmentionnées en étant le ministère chargé de l’approvisionnement central et de la passation de marchés relatifs aux biens tels que l’équipement et les plateformes (par exemple, des navires et des aéronefs)</li></ul> |

Source : Bureau du vérificateur général du Canada, [La surveillance des eaux arctiques](#), rapport 6 des Rapports de 2022 de la vérificatrice générale du Canada, paragr. 6.6.

En outre, des mécanismes interministériels sont mis en œuvre en vue de soutenir la collaboration entre les organismes responsables de la surveillance des eaux arctiques :

**Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime.** Créé en 2001, ce groupe de travail est responsable de demeurer au courant des menaces en évolution et des nouvelles menaces dans le secteur maritime; d’effectuer des analyses et de formuler des recommandations en vue d’atténuer les risques pour la sûreté maritime du Canada; d’établir et de mettre à jour périodiquement des documents de politique stratégique; et de faciliter l’acquisition de connaissances et la collaboration interministérielles. Ses membres, qui occupent des postes à l’échelon de directeur général, représentent 17 organisations fédérales, dont celles visées par le présent audit. Le Groupe de travail est présidé et administré par Transports Canada.

**Centres des opérations de la sûreté maritime.** Ces centres ont été mis sur pied en 2005 pour permettre de détecter et d’évaluer les menaces et les incidents de sûreté d’ordre maritime et pour appuyer les interventions pangouvernementales. Plus précisément, les centres ont été créés pour recueillir, analyser et diffuser des données précises, cohérentes, pertinentes et ponctuelles qui contribuent à la connaissance du domaine maritime au Canada. Les centres réunissent un petit nombre d’organisations fédérales, dont celles faisant l’objet du présent audit : la Défense nationale, la GCC, TC et le MPO. Trois centres couvrent le secteur maritime au pays. Le centre situé à Halifax, en Nouvelle-Écosse, couvre la côte est et l’Arctique<sup>7</sup>.

---

7 *Ibid.*, paragr. 6.7.

D'autres tribunes et groupes de travail transmettent de l'information et collaborent aux questions de sécurité et de protection qui concernent l'Arctique entre le gouvernement fédéral, les autorités territoriales ainsi que les organismes non gouvernementaux<sup>8</sup>.

En 2022, le BVG a publié un rapport d'audit de performance qui « visait à déterminer si des organisations fédérales clés avaient acquis la connaissance du domaine maritime nécessaire pour réagir aux risques et aux incidents de sûreté et de sécurité associés à la circulation accrue de navires dans les eaux arctiques<sup>9</sup> ». Les organismes fédéraux considérés comme jouant un rôle clé dans la surveillance des eaux arctiques et comprises dans l'étendue de l'audit sont TC, le MPO, la GCC, la Défense nationale et ECCC. SPAC y a été inclus pour le rôle de soutien qu'il joue dans l'achat centralisé de biens, comme les navires<sup>10</sup>. On souligne, à la pièce 1, les secteurs géographiques examinés lors de l'audit du BVG.

---

8 *Ibid.*

9 *Ibid.*, paragr. 6.8.

10 *Ibid.*, paragr. 6.8 et 6.9.



## Pièce 1 — Carte des eaux arctiques canadiennes et des endroits faisant partie de l’audit du BVG



Source : Bureau du vérificateur général du Canada, [La surveillance des eaux arctiques](#), rapport 6 des Rapports de 2022 de la vérificatrice générale du Canada, pièce 6.1.

Le 13 février 2023, le Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes (le Comité) a tenu une réunion pour discuter de cet audit, et à laquelle étaient présents :

**BVG** — Andrew Hayes, sous-vérificateur général; Nicholas Swales, directeur principal; et Chantal Thibaudeau, directrice

**MPO** — Annette Gibbons, sous-ministre, et Mario Pelletier, commissaire, Garde côtière canadienne

**SPAC** — Paul Thompson, sous-ministre, et Simon Page, sous-ministre adjoint, Approvisionnement maritime et de défense<sup>11</sup>

Le 6 mars 2023, le Comité a tenu une seconde audience sur cet audit, et à laquelle étaient présents :

**BVG** — Andrew Hayes, sous-vérificateur général, et Nicholas Swales, directeur principal

**TC** — Arun Thangaraj, sous-ministre, et Lisa Setlakwe, sous-ministre adjointe, Sûreté et Sécurité

**Défense nationale** — Bill Matthews, sous-ministre; Cam Steven Waddell, commandant adjoint, Marine royale canadienne; Nancy Tremblay, sous-ministre adjointe déléguée, Matériels; et Rob Chambers, sous-ministre adjoint, Infrastructure et environnement

**ECCC** — Chris Forbes, sous-ministre; et Ken Macdonald, directeur exécutif, Programmes nationaux et développement des affaires, Direction des Services de prévision, Service météorologique du Canada<sup>12</sup>

## CONSTATATIONS ET RECOMMANDATIONS

### Les lacunes de longue date dans la surveillance des eaux arctiques n'ont pas été prises en compte

La surveillance des eaux arctiques est une entreprise complexe qui exige la participation d'une grande quantité d'organismes. La pièce 2 en fait d'ailleurs état.

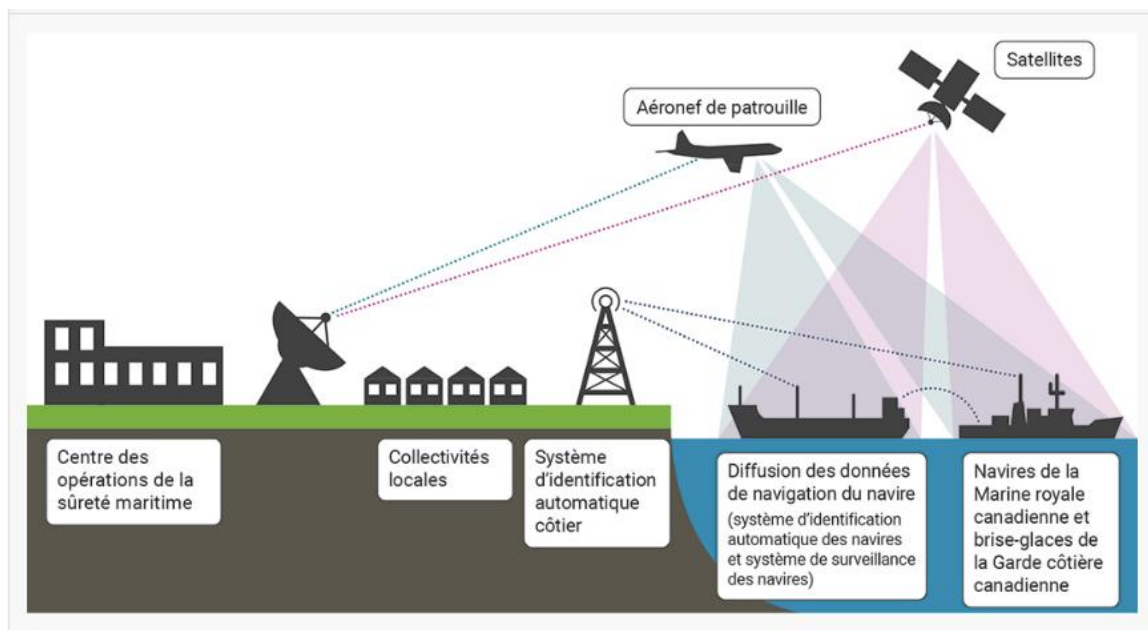
---

11 Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes, *Témoignages*, 1<sup>re</sup> session, 44<sup>e</sup> législature, 13 février 2023, [réunion n° 50](#).

12 Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes, *Témoignages*, 1<sup>re</sup> session, 44<sup>e</sup> législature, 6 mars 2023, [réunion n° 51](#).



## Pièce 2 — Aperçu des systèmes de détection qui surveillent le trafic maritime



Source : Bureau du vérificateur général du Canada, [La surveillance des eaux arctiques](#), rapport 6 des Rapports de 2022 de la vérificatrice générale du Canada, pièce 6.4.

### Prise de mesures insuffisantes pour permettre de corriger les lacunes

Le BVG a constaté que le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime (le Groupe de travail), la principale tribune interministérielle responsable du maintien des connaissances sur l'évolution des menaces dans le domaine maritime, avait indiqué à plusieurs reprises qu'il y avait des lacunes et suggéré des mesures d'atténuation, mais que les organismes fédéraux partenaires avaient adopté peu de mesures pour tenter d'y trouver des solutions<sup>13</sup>.

En 2011, le Groupe de travail a adopté le Cadre stratégique de la sûreté maritime du Canada et la Stratégie de la connaissance du domaine maritime du Canada, ce qui avait permis d'établir ce que l'on a alors évalué comme étant les lacunes les plus importantes en matière de connaissance du domaine maritime, à savoir :

<sup>13</sup> BVG, [La surveillance des eaux arctiques](#), rapport 6 des Rapports de 2022 de la vérificatrice générale du Canada, paragr. 6.22.

- la capacité limitée à brosseur un portrait complet et ininterrompu du trafic maritime dans une région aussi éloignée que l'Arctique;
- l'incapacité de suivre, de surveiller et d'identifier de manière fiable les navires n'émettant pas de signaux, notamment les petits navires et ceux qui ne respectent pas les exigences relatives à l'équipement d'identification et de suivi;
- les difficultés liées à l'échange de renseignements entre les organisations<sup>14</sup>.

En 2014, le Groupe de travail a réalisé une évaluation des lacunes en matière de connaissance du domaine maritime axée sur l'Arctique, qui a permis d'inventorier les capacités et les activités visant à acquérir une connaissance de la situation dans ce secteur, ainsi que les lacunes et les mesures d'atténuation possibles. En 2015, il a élaboré un plan de travail pour hiérarchiser et combler ces lacunes, telles que celles relevées en 2011, notamment :

- la couverture radar dans les eaux canadiennes, y compris dans les points de passage obligé dans l'Arctique, qui a été jugée une priorité élevée compte tenu des lacunes dans la capacité de recenser les petits navires et les navires n'émettant pas de signaux dans l'Arctique;
- les exigences du système d'identification automatique et d'autres systèmes d'information pour les navires qui n'étaient alors pas visés par ces exigences<sup>15</sup>.

Ce plan de travail n'incluait toutefois pas de délai de mise en œuvre, et le Groupe de travail n'a pas suivi de manière systématique les progrès accomplis à l'égard de cette mise en œuvre. En 2016, il a commencé à élaborer une stratégie de sécurité maritime dans l'Arctique, mais il ne l'a pas terminée. Qui plus est, à la fin de 2021, « il a repris le projet afin de parachever la stratégie au plus tard en mars 2023 pour que les organisations fédérales partenaires prennent des mesures concrètes sur 15 ans pour corriger les lacunes dans la connaissance du domaine maritime dans l'Arctique canadien<sup>16</sup> ».

---

14 *Ibid.*, paragr. 6.23.

15 *Ibid.*, paragr. 6.24.

16 *Ibid.*, paragr. 6.25.



De plus, sur le plan ministériel, le BVG a « constaté que certains efforts avaient été faits pour améliorer la connaissance du domaine maritime, notamment ce qui suit :

- En 2021, Recherche et développement pour la défense Canada, un organisme relevant de la Défense nationale qui conseille plusieurs organisations fédérales sur des questions de sûreté et de sécurité, avait terminé un programme de recherche de six ans sur la surveillance de l'Arctique, qui comportait un volet maritime. Ce volet visait à examiner les exigences en matière de surveillance du secteur maritime, à déterminer les écarts de capacités et à évaluer les technologies actuelles et potentielles qui pourraient servir à combler ces lacunes, plus particulièrement les satellites. Au moment de l'audit, ce programme n'avait pas abouti à des changements opérationnels liés au secteur maritime de surface.
- Toujours, en 2021, un projet conjoint visant à améliorer les capacités de communication entre la Défense nationale et les navires de la Garde côtière canadienne a été achevé. Ces navires peuvent maintenant échanger des renseignements en temps opportun sur la connaissance du domaine maritime, entre eux et avec des centres opérationnels terrestres, ce qui peut faciliter la coordination des mesures entre les organisations fédérales opérant dans l'Arctique.
- La Défense nationale a entrepris une initiative en vue de moderniser les capacités de communication à distance utilisées dans le cadre des opérations dans les régions éloignées, y compris l'Extrême Arctique<sup>17</sup>. »

Le BVG a aussi constaté que d'autres mesures pouvant contribuer à corriger les lacunes en matière de connaissance du domaine maritime progressaient lentement; par exemple, en 2012, « le gouvernement fédéral a lancé un projet sur les voies de navigation pour orienter le trafic maritime vers des zones comportant de plus faibles risques liés à la navigation, à la protection de l'environnement et à la sensibilité culturelle. La concentration du trafic dans des secteurs donnés d'un vaste territoire comme l'Arctique pourrait contribuer à une meilleure surveillance de la région. En 2014, le gouvernement avait déjà désigné des voies de navigation préliminaires et il a consulté les groupes autochtones et les collectivités du Nord au cours des années suivantes. Cependant, 10 ans après le lancement de ce projet, le gouvernement n'avait pas encore

---

17 *Ibid.*, paragr. 6.26.

officiellement désigné de voies de navigation à faible impact ni établi comment elles seront régies par les collectivités du Nord<sup>18</sup>. »

En définitive, même si le gouvernement fédéral évalue ces lacunes et essaie d'élaborer une stratégie pour y remédier, il ne prend pas de mesures suffisantes, car les lacunes relevées en 2011 étaient encore présentes au moment de l'audit du BVG<sup>19</sup>.

### Intégration insuffisante parmi les organismes

Le BVG a constaté que le Centre des opérations de la sûreté maritime à Halifax (ou le Centre de Halifax) constituait une tribune de collaboration utile pour la connaissance de la situation des activités maritimes importantes, l'évaluation des risques et l'élaboration de mesures concrètes lorsque cela est justifié. Toutefois, il a également constaté que certaines faiblesses dans les mécanismes de gouvernance et d'échange d'information réduisaient la capacité de ses organismes partenaires d'intégrer leurs contributions pour parvenir à une compréhension commune<sup>20</sup>.

Le BVG a souligné que la gouvernance des Centres des opérations de la sûreté maritime (COSM) était un problème de longue date<sup>21</sup>. En 2015, le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime a cerné comme priorité de premier plan la nécessité de les intégrer à un programme unifié qui possède une structure de gouvernance appropriée. En outre, un « autre examen interne des centres [entre 2016 et 2021] a indiqué que les comités de gouvernance n'étaient pas assez actifs et qu'il était nécessaire d'officialiser la structure de reddition de comptes et d'accroître les mécanismes redditionnels. En 2020, les partenaires ont adopté un cadre en vue d'établir une orientation globale pour l'administration des centres<sup>22</sup>. »

Au moment de l'audit du BVG, les autres documents qui étaient prévus pour l'établissement des processus des COSM n'avaient pas encore été élaborés. Ainsi, le BVG

---

18 *Ibid.*, paragr. 6.27.

19 *Ibid.*, paragr. 6.28.

20 *Ibid.*, paragr. 6.29.

21 La Politique canadienne de sécurité nationale, publiée en 2004, prescrivait la création de Centres des opérations de la sûreté maritime (COSM) côtiers qui auraient l'autorité et la capacité d'appuyer une intervention nationale en cas de menaces perçues ou réelles à la sûreté maritime du pays. Les COSM des côtes est et ouest sont situés respectivement à Halifax et à Victoria, alors que celui des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent est situé à Niagara.

22 *Ibid.*, paragr. 6.32.



a souligné que la faiblesse de la gouvernance limitait leur capacité de fournir des conseils stratégiques et de prendre des décisions sur des questions interministérielles<sup>23</sup>.

En outre, en ce qui concerne le Centre de Halifax, bien que ses organismes partenaires aient échangé de l'information pertinente et communiqué régulièrement et fréquemment, le temps qu'il a fallu consacrer pour concilier cette information et l'intégrer à un tableau plus complet du trafic maritime a été inefficace<sup>24</sup>.

Enfin, le Centre de Halifax n'avait pas mis en place des procédures adéquates pour permettre aux organismes partenaires de communiquer des renseignements. Lors de l'examen de 2021, ces partenaires ont également indiqué qu'il fallait préciser les obstacles à l'échange de renseignements et élaborer des procédures opérationnelles. Toutefois, à l'automne 2021, « les partenaires ont décidé qu'un autre examen serait effectué par une tierce partie indépendante afin de revoir plus en détail les fonctions et les extrants des centres pour repérer les lacunes existantes et potentielles ayant une incidence sur la capacité des centres à contribuer à la connaissance du domaine maritime et formuler des recommandations pour améliorer l'efficacité à long terme des centres<sup>25</sup> ».

Des fonctionnaires ont expliqué au BVG que l'examen devrait être achevé en septembre 2023, alors que, au moment de son audit, il n'avait pas encore commencé<sup>26</sup>.

### Besoin de mesures concrètes

Par conséquent, le BVG a recommandé que la Défense nationale, TC, le MPO et la GCC, en travaillant ensemble, prennent des mesures concrètes pour combler les lacunes de longue date en matière de connaissance du domaine maritime de l'Arctique, et plus particulièrement les suivantes :

- l'incapacité de suivre les navires de manière continue et d'identifier les navires qui n'émettent pas de signaux;

---

23 *Ibid.*

24 *Ibid.*, paragr. 6.33 et 6.34.

25 *Ibid.*, paragr. 6.35.

26 *Ibid.*

- les obstacles qui entravent la communication et l'intégration efficaces de l'information pertinente sur la circulation des navires dans les eaux arctiques<sup>27</sup>.

Dans sa réponse et son plan d'action en matière de gestion, le gouvernement a énoncé qu'il était d'accord avec la recommandation, et que la Défense nationale, TC, le MPO et la GCC adopteraient la même stratégie fondée sur le risque à l'égard de la connaissance du domaine maritime de l'Arctique que celle pour les côtes est et ouest du pays, les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent. Dans le cadre de son protocole d'échange d'information et de l'examen par un tiers, le Centre des opérations de sûreté maritime a déclaré qu'il intégrerait « des mesures pour déterminer les lacunes dans la surveillance, l'évaluation et la production de rapports sur la connaissance du domaine maritime et la voie à suivre concernant la flexibilité opérationnelle, les options et les outils<sup>28</sup> ». Il s'est également engagé à atteindre les objectifs suivants :

- 1) Compléter la Stratégie en matière de connaissance du domaine maritime (CDM) (Octobre 2023);
- 2) Lancer le projet pilote CDM à flot (été 2023);
- 3) Compléter la Stratégie de sécurité maritime dans l'Arctique, une initiative interministérielle comprenant des partenaires clés en matière de sécurité comme le MDN, la GRC, l'ASFC, la GCC et TC, dans le cadre de l'initiative plus large du GTISM visant à renforcer les efforts de sécurité maritime à travers le Canada (l'ébauche sera prête d'ici janvier 2023);
- 4) Compléter l'examen par un tiers, qui concentrera ses efforts sur l'analyse des fonctions et des résultats actuels des COSM dans le but de cibler les lacunes existantes et potentielles qui ont une incidence sur la capacité des COSM à fournir une CDM (décembre 2023);
- 5) Achever les essais de nouveaux outils de CDM (par exemple Purple Trac et OCIANA), qui ont le potentiel de combler les lacunes de longue date en matière de CDM dans l'Arctique, en vue de réviser et d'affiner les exigences en matière de CDM. (novembre 2022)<sup>29</sup>.

---

27 *Ibid.*, paragr. 6.36.

28 Pêches et Océans Canada, [Plan d'action de gestion](#), p. 1-2.

29 *Ibid.*



En réponse à une question sur la manière dont le gouvernement gérerait les changements climatiques si ceux-ci entraînaient une accessibilité accrue aux eaux canadiennes dans l'Arctique, Mario Pelletier, commissaire de la Garde côtière canadienne, a fourni la réponse suivante :

Oui, nous avons établi ce que nous appelons le corridor maritime du nord, où il s'agit essentiellement de suivre les navires à la trace. Nous allons leur demander d'emprunter les itinéraires privilégiés, là où nous pouvons concentrer nos efforts pour installer des aides à la navigation, là où nous pouvons établir de bonnes cartes marines. C'est déjà en cours, en prévision justement de ce que vous dites. Nous pouvons aussi de la sorte cartographier des zones sensibles<sup>30</sup>.

En outre, Annette Gibbons, sous-ministre, MPO, a présenté les considérations suivantes :

La présence accrue de la Garde côtière, avec l'arrivée de la nouvelle flotte et la présence encore plus importante de navires dans le Nord toute l'année, nous permettra également de mieux gérer l'augmentation du trafic maritime<sup>31</sup>.

Au sujet de la question de l'amélioration du bilan du gouvernement en matière de connaissance du domaine maritime (CDM), Arun Thangaraj, sous-ministre des Transports, a ajouté l'observation suivante :

[A]u sujet de certaines lacunes, l'une des premières mesures prises par le ministère a été de revoir le groupe de travail. Des changements ont été apportés au groupe de travail et à son fonctionnement afin de le rendre plus souple et mieux adapté et de repérer les lacunes. Comme indiqué dans l'audit, le cadre était désuet et dépassé. Le groupe de travail s'est donc réuni et le cadre révisé sera approuvé d'ici la fin du mois<sup>32</sup>.

Mario Pelletier a présenté les points suivants :

En ce qui concerne la connaissance du domaine maritime, je pense que nous faisons d'énormes progrès. Je dirais qu'il y a 10 ou 15 ans, nous étions l'un des chefs de file mondiaux en matière de navigation électronique. Nous avons perdu du terrain en raison des réductions, mais avec l'investissement que nous avons reçu par l'entremise du PPO et ainsi de suite, nous augmentons vraiment notre capacité et notre participation à des forums internationaux, ce qui nous permet d'avoir une meilleure compréhension et une meilleure connaissance du domaine maritime.

---

30 Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes, *Témoignages*, 1<sup>re</sup> session, 44<sup>e</sup> législature, 13 février 2023, [réunion n° 50](#), 1225.

31 *Ibid.*, 1125.

32 Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes, *Témoignages*, 1<sup>re</sup> session, 44<sup>e</sup> législature, 6 mars 2023, [réunion n° 51](#), 1120.

Nous collaborons également avec de nombreux pays, comme le Danemark, la Norvège, etc., alors nous échangeons des connaissances et en tirons profit<sup>33</sup>.

Enfin, dans son témoignage, Bill Matthews, sous-ministre de la Défense nationale, a affirmé ce qui suit :

Pour ce qui est de combler les lacunes en matière d'information, le travail que nous accomplissons comporte deux volets. Tout d'abord, nous examinons la nouvelle capacité des navires de patrouille extracôtiers de l'Arctique. Trois navires seront ajoutés. Cependant, l'échange d'information est également essentiel. Le rapport du BVG signale que certains navires utilisent un système d'identification automatique. D'autres, plus petits, ne sont pas obligés de le faire. Plusieurs ministères, dont la Garde côtière, [...] travaillent ensemble pour dresser le portrait de la situation<sup>34</sup>.

En réponse à une question sur la surveillance sous-marine, le contre-amiral Cam Steven Waddell, de la Marine royale canadienne, a fourni l'explication suivante :

En grande partie grâce aux efforts de [Recherche et développement pour la défense Canada] et d'autres intervenants et à quelques-unes des avancées dont nous avons parlé, la Marine royale canadienne envisage sérieusement le recours à des véhicules autonomes et à différents véhicules téléguidés, aussi bien aériens que sous-marins, parallèlement à l'utilisation d'autres capteurs pour améliorer notre compréhension des milieux sous-marins, notamment dans la région de l'Arctique<sup>35</sup>.

Quand on a demandé à Mario Pelletier d'expliquer ce que le gouvernement voulait dire par son plan d'adopter « une approche fondée sur les risques pour la connaissance du domaine maritime de l'Arctique », celui-ci a fourni les renseignements suivants :

Cela dépend du volume de trafic, de la zone et ainsi de suite. C'est de là que vient l'approche fondée sur le risque. Nous avons élaboré une méthodologie à des fins de recherche et de sauvetage que nous appelons RAMSARD. C'est une méthodologie d'analyse des risques pour la prestation des services de recherche et de sauvetage, et nous sommes en train d'élaborer la même méthodologie pour l'intervention environnementale à l'avenir. Il y aura une approche commune pour différents programmes<sup>36</sup>.

---

33 Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes, *Témoignages*, 1<sup>re</sup> session, 44<sup>e</sup> législature, 13 février 2023, [réunion n° 50](#), 1210.

34 Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes, *Témoignages*, 1<sup>re</sup> session, 44<sup>e</sup> législature, 6 mars 2023, [réunion n° 51](#), 1120.

35 *Ibid.*, 1240.

36 Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes, *Témoignages*, 1<sup>re</sup> session, 44<sup>e</sup> législature, 13 février 2023, [réunion n° 50](#), 1205.



Par conséquent, le Comité recommande :

### **Recommandation 1**

**Que, d'ici le 30 juin 2026, la Défense nationale, Transports Canada, Pêches et Océans Canada et la Garde côtière canadienne présentent au Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes un rapport d'étape dans lequel ils détaillent les mesures concrètes qu'ils prennent pour combler les lacunes de longue date en matière de connaissance du domaine maritime dans l'Arctique, en particulier en ce qui concerne A) l'incapacité de suivre les navires de manière continue et de repérer les navires qui n'émettent pas de signaux; B) les obstacles qui entravent la communication et l'intégration efficaces de l'information sur la circulation des navires dans les eaux arctiques.**

## **Mise en valeur et remplacement de l'équipement, de la flotte et des infrastructures**

### **Capacités de surveillance par satellite**

Le BVG a constaté que « les capacités canadiennes actuelles de surveillance par satellite ne satisfaisaient pas aux besoins de la Défense nationale et d'autres organisations fédérales en ce qui concerne les données d'observation de la Terre. Les satellites de la mission de la Constellation RADARSAT sont déjà pleinement utilisés et ne peuvent pas répondre à toutes les demandes des organisations fédérales concernant les images radar du territoire canadien. Chaque fois qu'une demande prioritaire est faite, il faut revoir le plan d'acquisition des images pour déterminer quels autres besoins seront reportés ou non satisfaits<sup>37</sup>. »

Le gouvernement fédéral reconnaît qu'il s'écoulera encore une décennie avant que l'Agence spatiale canadienne lance un satellite qui remplacera la mission de la Constellation RADARSAT, et que, par conséquent, cela pose un risque d'entraîner une interruption des services d'observation de la Terre par satellite au-delà de 2026. Dans le budget de 2021, il prévoyait l'octroi de 9,9 millions de dollars sur deux ans à l'Agence pour que celle-ci planifie la prochaine génération de satellites d'observation de la Terre. Au moment de l'audit du BVG, l'Agence était en train d'élaborer des options de remplacement des capacités de la Constellation, ce qui permettrait de remédier aux pénuries dans les services d'observation de la Terre dont il pourrait falloir tenir compte après 2026. Ces

---

37 BVG, [La surveillance des eaux arctiques](#), rapport 6 des Rapports de 2022 de la vérificatrice générale du Canada, paragr. 6.44.

options incluent la mise à profit de l'accès aux données libres et ouvertes, l'augmentation de l'achat de données commerciales, l'accroissement de la collaboration avec les partenaires internationaux existants, et la mise au point de nouveaux satellites nationaux. L'Agence poursuit l'objectif d'établir un plan d'action d'ici 2023<sup>38</sup>.

Le BVG a aussi conclu que si « RADARSAT-2 ou les satellites de la mission de la Constellation RADARSAT cessaient de fonctionner ou subissaient des limitations de performance avant que de nouveaux satellites soient opérationnels ou que d'autres sources de données satellitaires soient obtenues, la Défense nationale et d'autres organisations fédérales pourraient se retrouver pendant des années avec des capacités de surveillance canadiennes limitées dans l'Arctique. Cela pourrait entraîner une dégradation importante de la capacité du Canada à détecter et à suivre les navires dans ses eaux arctiques et augmenterait probablement la dépendance du Canada envers ses alliés pour obtenir de l'information de surveillance. De plus, en cas de retard dans le lancement des nouveaux systèmes satellitaires, cette lacune de capacité durerait encore plus longtemps<sup>39</sup>. »

## Brise-glaces

La flotte de la GCC comprend six brise-glaces qui se prêtent aux opérations dans l'Arctique. Ceux-ci ont toutefois entre 35 et 53 ans, sont de plus en plus vulnérables à des pannes, et sont coûteux à entretenir. Étant donné qu'il faudra plusieurs années avant que ces navires puissent être remplacés, le gouvernement fédéral a lancé un projet visant à prolonger leur durée de vie utile, pour lequel « il a dépensé environ 162 millions de dollars pour les six brise-glaces et prévoit de dépenser environ 800 millions de dollars de plus jusqu'en 2030<sup>40</sup> ».

En 2018, la GCC a acheté trois brise-glaces commerciaux d'occasion (construits en 2000-2001) pour maintenir la capacité de déglacage si la flotte de brise-glaces fait l'objet de travaux d'entretien, de prolongation de sa durée de vie utile et de remise en état. Les deux premiers brise-glace sont entrés en service en 2018 et en 2020, tandis que le troisième devait l'être avant la fin de 2022. Toutefois, en raison de sa décision d'ajouter un autre brise-glaces polaire à la stratégie de construction navale, le « gouvernement a donc prolongé la période de soumission d'une proposition pour le chantier ainsi que le processus d'évaluation. La livraison du premier nouveau brise-glaces devrait avoir lieu en 2030 et, après des travaux de réfection, les brise-glaces actuels devraient commencer à

---

38 *Ibid.*, paragr. 6.46.

39 *Ibid.*, paragr. 6.48.

40 *Ibid.*, paragr. 6.50.



atteindre la fin de leur durée de vie utile en 2029, laissant peu de marge de manœuvre pour d'autres retards si l'on veut éviter un écart dans les capacités des brise-glaces<sup>41</sup>. »

## Navires de patrouille arctiques et extracôtiers

Le BVG a constaté que de nouveaux délais (principalement en raison de la pandémie de COVID-19) interviendraient dans l'acheminement de navires de patrouille extracôtiers et arctiques pour la Marine royale canadienne et la GCC, ce qui augmente effectivement le risque de lacunes du côté de la capacité de surveillance de l'Arctique<sup>42</sup>.

## Aéronefs de patrouille

Transports Canada exploite le Programme national de surveillance aérienne, qui comprend des patrouilles de surveillance visant à protéger le milieu marin contre la pollution provenant du transport, de la navigation, des pêches et des glaces. En 2021, ce ministère a terminé une étude sur l'obsolescence des aéronefs utilisés pour la surveillance de l'Arctique, qui a permis de cerner plusieurs problèmes qui, combinés, présentent un risque important pour l'état de fonctionnement et la disponibilité des aéronefs. Qui plus est, aucune stratégie de renouvellement des aéronefs n'a été lancée<sup>43</sup>. La Défense nationale pourrait souffrir d'un écart de capacité si les appareils destinés à remplacer les aéronefs de patrouille à long rayon d'action CP-140 Aurora vieillissants, qui servent aussi à effectuer des patrouilles aériennes dans l'Arctique, ne sont pas livrés d'ici 2032-2033 comme prévu<sup>44</sup>.

## Infrastructure inadéquate pour l'équipement de patrouille

Le BVG a constaté que les projets d'infrastructure visant à appuyer les navires de patrouille extracôtiers et arctiques de la Marine royale canadienne ainsi que les aéronefs de patrouille de TC comportaient des lacunes et accusaient un retard, ce qui empêche le Ministère d'entretenir son aéronef de patrouille et présente un risque pour la reconstitution de la flotte de navires de patrouille<sup>45</sup>. Par exemple, en 2007, « le gouvernement fédéral a annoncé que le port en eau profonde de Nanisivik serait converti en une installation navale, qui servira de centre logistique pour soutenir les

---

41 *Ibid.*, paragr. 6.51.

42 *Ibid.*, paragr. 6.56 et 6.57.

43 *Ibid.*, paragr. 6.58 et 6.59.

44 *Ibid.*, paragr. 6.60.

45 *Ibid.*, paragr. 6.61.

navires de la Marine et d'autres organisations gouvernementales pendant la saison de navigation dans l'Arctique. Comme l'a défini la Défense nationale en 2010, il était prévu que cette installation fournisse aux navires un espace d'amarrage, du carburant et d'autres biens, ainsi qu'un abri, des espaces de travail et des commodités pour le personnel », à un coût évalué de 258 millions de dollars<sup>46</sup>.

Plus tard, en 2012, la Défense nationale a révisé la portée du projet afin de réduire ses dépenses et, par la suite, elle a reçu un budget de 130 millions de dollars pour procéder à la conversion. Les travaux ont été amorcés en 2015 et devaient s'achever en 2018, mais ils ont été reportés, et aucun progrès n'a été marqué en 2020 et en 2021 en raison de la pandémie de COVID-19. De plus, pendant l'été 2019, les jetées où les navires s'amarrent se sont révélées gravement corrodées, et, en janvier 2022, un budget de 37,5 millions de dollars a été approuvé pour leur réparation. La Marine royale prévoit de commencer à utiliser les installations navales de Nanisivik en 2025, quatre ans après le premier voyage d'un navire de patrouille extracôtier et arctique dans l'Arctique<sup>47</sup>.

Le BVG a aussi constaté que l'utilisation de l'installation navale de Nanisivik serait beaucoup plus restreinte que prévu. Par suite de la réduction de la portée du projet, celle-ci ne pourra chauffer ses réservoirs de carburant, ce qui entraînera la réduction de sa période d'activité à environ quatre semaines par année. Pendant le reste de la saison de navigation, le ravitaillement des navires dépendra encore des options commerciales ou de la coopération des alliés, et, ainsi, la Marine royale risquera de ne pas pouvoir ravitailler ses navires à l'endroit et au moment où cela est nécessaire<sup>48</sup>.

Par ailleurs, l'absence d'infrastructures adéquates est aussi un problème pour le Programme national de surveillance aérienne. De juillet à novembre, l'aéronef de patrouille maritime Dash-7 de TC se trouve à Iqaluit, mais le Ministère ne dispose pas des infrastructures nécessaires pour son entretien ou pour loger son personnel dans l'Arctique. Lors des opérations à partir d'Iqaluit, l'appareil doit rester à l'extérieur ou dans un hangar loué selon la disponibilité, ce qui limite la capacité d'effectuer son entretien et de mener des opérations prolongées en Arctique à une époque tardive de l'automne ou même jusqu'en hiver.

TC prévoit bâtir un hangar et des unités d'hébergement pour le Programme national de surveillance aérienne dans l'Arctique. Le coût de ce projet était initialement estimé à 29,7 millions de dollars, et celui-ci devait être achevé en 2022-2023. Cependant, jusqu'à

---

46 *Ibid.*, paragr. 6.62.

47 *Ibid.*

48 *Ibid.*, paragr. 6.63.



maintenant, les coûts ont augmenté, passant à 64,4 millions de dollars (visés par approbation budgétaire), et l'achèvement a été reporté à 2024-2025. Le BVG note que les « retards et l'augmentation des coûts prévus découlent d'interruptions dans la chaîne d'approvisionnement, de la hausse des coûts du matériel et des difficultés liées à la disponibilité des entrepreneurs. En date de mars 2022, les dépenses pour ce projet s'élevaient à 3,2 millions de dollars<sup>49</sup>. »

TC investit enfin aussi dans l'acquisition d'un système d'aéronef téléguidé pour fournir une surveillance additionnelle à des fins de sécurité dans l'Arctique. Le système devrait fonctionner surtout à partir d'Iqaluit. Toutefois, cela ne se produira pas tant que le hangar ne sera pas achevé, et l'augmentation envisagée des capacités de surveillance de l'Arctique sera retardée de deux ans<sup>50</sup>.

### Améliorer les délais et la capacité

Par conséquent, le BVG a recommandé que, pour s'attaquer aux retards dans la livraison de l'équipement destiné à remplacer et à améliorer les principales capacités fédérales de surveillance maritime dans l'Arctique canadien, ainsi que pour atténuer le risque que plusieurs types d'équipement cessent de fonctionner avant d'être remplacés, la Défense nationale, TC, le MPO, la GCC et SPAC :

- établissent les possibilités et prennent des mesures pour acquérir des équipements en temps opportun;
- élaborent et approuvent des plans d'urgence pour faire face au risque d'avoir des capacités de surveillance réduites si des satellites, des navires ou des aéronefs clés cessent de fonctionner avant d'être remplacés<sup>51</sup>.

Même si le gouvernement a accepté la recommandation contenue dans le rapport Réponse et plan d'action de la direction, il a également déclaré qu'aucun plan d'action précis n'était nécessaire pour cette recommandation, « car elle a déjà été traitée par le précédent PAG de l'audit de la SNCN du BVG [Plan d'action de l'audit de la Stratégie nationale de construction navale], qui est déjà en place et fait l'objet d'un suivi<sup>52</sup> ». Toutefois, SPAC a donné au Comité un plan d'action de la direction, dans lequel il réitère

---

49 *Ibid.*, paragr. 6.64.

50 *Ibid.*, paragr. 6.65.

51 *Ibid.*, paragr. 6.66.

52 Pêches et Océans Canada, [Plan d'action de gestion](#), p. 5.

les engagements du gouvernement du Canada découlant de l'audit du BVG et de l'étude effectuée par le Comité de la Stratégie nationale de construction navale (voir l'annexe A)<sup>53</sup>.

De son côté, dans le cadre de son plan d'action, TC a dit qu'il :

- continuera à utiliser l'aéronef Dash 7 comme aéronef principal pour la surveillance de l'Arctique en attendant une stratégie à long terme pour la flotte.
- travaille à l'élaboration d'une stratégie visant à acquérir un stock important de pièces de Dash 7 afin d'accroître la facilité d'entretien de l'aéronef. En raison de la disponibilité limitée des pièces, Transports Canada a l'intention de se procurer un grand nombre de pièces de rechange actuellement disponibles pour augmenter son stock actuel. De plus, Transports Canada continuera à utiliser ses services d'ingénierie internes et commerciaux pour mettre au point et faire approuver des pièces de rechange, des modifications d'aéronefs et des conceptions de réparation pour résoudre les problèmes (au cours des prochaines années).
- a déjà désigné le manque d'infrastructures comme un problème dans l'Arctique, et a soumis et obtenu un financement dans le cadre du Plan de protection des océans pour construire un hangar à Iqaluit (2024-2025)<sup>54</sup>.

Paul Thompson a parlé de certains des problèmes récents de la Stratégie nationale de construction navale et a fait le point sur le plan d'action du gouvernement :

En raison de la pandémie et d'autres événements dans le monde, nous devons composer avec plusieurs nouveaux facteurs, comme l'inflation, le prix des marchandises et les perturbations des chaînes d'approvisionnement, qui ont eu une incidence sur le coût et la disponibilité des matériaux. Ces problèmes sont exacerbés par les pénuries de main-d'œuvre. Le rapport du Bureau du vérificateur général est très utile alors que nous nous efforçons de contrer les effets de ces difficultés

[...]

Une partie de notre plan d'action de gestion, qui donne suite aux conclusions du rapport, décrit des moyens d'assurer une meilleure exactitude des calendriers de

53 Services publics et Approvisionnement Canada, [Plan d'action](#), p. 1-4.

54 Transports Canada, [Plan d'action de gestion](#), p. 6-8.



livraison, notamment en améliorant la manière dont nous surveillons l'avancement des projets et en rendons compte. L'objectif est de cibler les retards et les déplacements de coûts potentiels plus tôt dans le processus.

Le plan d'action prévoit des efforts continus pour garantir que nous intégrons correctement et efficacement le calendrier, les coûts et la portée dans la façon de mesurer le rendement.

[...]

SPAC continuera de travailler avec ses partenaires pour atténuer les risques liés à la réalisation des projets de la SNCN, afin que la Marine royale canadienne et la Garde côtière canadienne obtiennent les navires dont elles ont besoin pour faire leur travail<sup>55</sup>.

Annette Gibbons a ajouté que le MPO avait fait l'acquisition de quatre navires intérimaires de sorte que, lorsqu'un navire est mis hors service pendant qu'il subit des travaux de prolongement de vie, il dispose de navires de remplacement permettant de maintenir une prestation de services continue<sup>56</sup>.

En réponse aux préoccupations du Comité concernant les aéronefs de patrouille extracôtiers actuels du Canada et leur remplacement, Arun Thangaraj a fourni les renseignements suivants :

Comme vous l'avez dit, les Dash 7 sont des avions vieillissants. C'est pourquoi nous nous sommes procuré un excellent stock de pièces détachées afin de pouvoir les maintenir opérationnels le plus longtemps possible.

Le programme de surveillance est également doté du Dash 8 qui part de Vancouver pour se rendre dans l'Ouest de l'Arctique. D'autres Dash 8, positionnés à Ottawa et à Moncton, peuvent être mobilisés au besoin pour veiller à avoir une surveillance adéquate.

À plus long terme, nous travaillons de concert avec la Garde côtière sur un plan de remplacement. Nous cherchons à trouver les bons appareils et les bonnes immobilisations pour remplacer la flotte actuelle. D'ici là, l'utilisation d'aéronefs téléguidés nous permet d'augmenter notre capacité aérienne, mais la solution à long terme sera le résultat de l'étude que nous menons avec la Garde côtière<sup>57</sup>.

---

55 Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes, *Témoignages*, 1<sup>re</sup> session, 44<sup>e</sup> législature, 13 février 2023, [réunion n° 50](#), 1110.

56 *Ibid.*, 1105.

57 Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes, *Témoignages*, 1<sup>re</sup> session, 44<sup>e</sup> législature, 6 mars 2023, [réunion n° 51](#), 1220.

Finalement, à la suite d'une question sur le hangar et l'espace qu'il faut construire pour abriter et entretenir les avions de surveillance, M. Thangaraj a présenté l'information qui suit :

Nous avons finalisé la conception du hangar et des logements. L'appel d'offres sera lancé plus tard ce mois-ci, avant la fin de l'exercice financier en cours, et nous espérons que la construction aura lieu à la fin de l'été ou au printemps, compte tenu de la saison de la construction dans cette région.

Ces infrastructures seront utiles à plusieurs égards. Le hangar nous permettra d'utiliser nos aéronefs ainsi que les systèmes d'aéronefs télépilotés pendant de longues périodes. Ces infrastructures seront également à la disposition de nos partenaires dans le Nord<sup>58</sup>.

Le Comité estime que des infrastructures adéquates jouent un rôle essentiel dans la garantie d'une capacité suffisante en ce qui concerne la surveillance des eaux arctiques. Elles devraient faire partie des préoccupations liées au cycle de vie de la gestion des véhicules et des équipements (notamment les décisions relatives à la prolongation de la durée de vie ou au remplacement). À cette fin, le Comité recommande donc ce qui suit :

## **Recommandation 2**

**Que, d'ici le 30 juin 2026, la Défense nationale, Transports Canada, Pêches et Océans Canada, la Garde côtière canadienne et Services publics et Approvisionnement Canada fournissent au Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes un rapport d'étape précisant : A) les mesures prises pour pouvoir acquérir de l'équipement en temps opportun; B) l'état du nouveau hangar en construction près d'Iqaluit; C) la formulation et l'approbation de plans d'urgence pour faire face au risque d'avoir des capacités de surveillance réduites si des satellites, des navires ou des aéronefs clés cessent de fonctionner avant leur remplacement. En plus, Transports Canada doit fournir un rapport au sujet du nouveau hangar en construction près d'Iqaluit d'ici le 30 juin 2026.**

## **CONCLUSION**

Le Comité conclut que la surveillance des eaux arctiques par le gouvernement du Canada était déficiente. À cet égard, le gouvernement n'a pas pris les mesures nécessaires pour combler ces lacunes de longue date qui nuisent à ses capacités de surveillance. Ces mesures comprennent l'acquisition en temps utile des véhicules et de l'équipement de remplacement. En guise de réponse, dans ce présent rapport, le Comité formule

---

58 *Ibid.*, 1125.



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

deux recommandations qui visent à aider le gouvernement à améliorer son rendement dans ces domaines.

# **ANNEXE A : PLAN D'ACTION DE LA DIRECTION DU GOUVERNEMENT DU CANADA POUR LA RECOMMANDATION 6.66.**

---

## **RECOMMANDATION 6.66 DE LA VÉRIFICATRICE GÉNÉRALE**

Pour remédier aux retards dans la livraison d'équipement pour remplacer et améliorer les capacités fédérales clés utilisées pour la surveillance maritime dans l'Arctique canadien, et pour atténuer le risque que plusieurs types d'équipement cessent de fonctionner avant qu'ils puissent être remplacés, la Défense nationale, Transports Canada, Pêches et Océans Canada, la Garde côtière canadienne et Services publics et Approvisionnement Canada devraient :

- établir les possibilités et prendre des mesures pour acquérir des équipements en temps opportun;
- élaborer et approuver des plans d'urgence pour faire face au risque d'avoir des capacités de surveillance réduites si des satellites, des navires ou des aéronefs clés cessent de fonctionner avant d'être remplacés<sup>1</sup>.

## **PLAN D'ACTION DE LA DIRECTION**

Soumis par Services publics et Approvisionnement Canada, ce plan constitue une réaffirmation des engagements du gouvernement du Canada découlant de l'audit de la Stratégie nationale de construction navale.

### **Principal jalon provisoire A : Amélioration du rendement des projets grâce à une analyse détaillée des calendriers.**

Continuer de tirer parti de la méthode de gestion de projet de classe mondiale pour la gestion de la valeur acquise (GVA), qui intègre le calendrier, les coûts et la portée, afin d'évaluer le rendement des projets. Cela permettra de prévoir les calendriers et les coûts, de cerner les possibilités, de résoudre les enjeux éventuels et d'ajuster les paramètres des projets rapidement et efficacement. Collaborer avec les ministères

---

<sup>1</sup> Bureau du vérificateur général du Canada, [La surveillance des eaux arctiques](#), rapport 6 des Rapports de 2022 de la vérificatrice générale du Canada, paragr. 6.66.

clients pour confirmer la capacité de procéder à une analyse détaillée de la GVA, ou conclure un contrat en leur nom afin d'obtenir l'aide d'experts. Utiliser l'analyse de la GVA pour évaluer les possibilités dans les calendriers des projets/programmes. Établir des liens entre les données intégrées sur la GVA et les discussions sur la gestion des risques (voir le principal jalon provisoire C).

Dates d'achèvement :

- Clauses de la GVA dans les principaux contrats de construction : Terminé
- Mise en œuvre dans l'ensemble de la gouvernance : décembre 2023

### **Principal jalon provisoire B : Examen complet et modification des contrats**

Examiner les contrats de GVA en vigueur ainsi que les obligations et les produits livrables liés aux calendriers. Évaluer la pertinence/l'acceptabilité et l'exhaustivité de ces obligations et produits livrables et renforcer et/ou modifier les clauses spécifiques au besoin. Tirer parti de la gouvernance de la SNCN pour examiner les modifications contractuelles proposées visant à veiller à inclure l'utilisation des calendriers de GVA, les autres obligations liées aux calendriers des chantiers navals et les produits livrables dans les contrats de construction navale. Les leçons apprises dans le cadre de l'examen des contrats en vigueur seront appliquées aux nouveaux contrats.

- Date d'achèvement : Terminé
- Nouveaux contrats : Au besoin

### **Principal jalon provisoire C : Examens ciblés de la gouvernance et prise de décisions**

Ajouter un point permanent spécial à l'ordre du jour des comités de gouvernance des SM et des SMA pour l'examen de l'information relative aux calendriers intégrés (y compris les données sur la GVA ainsi que les calendriers des projets et des programmes à long terme). Ce point permanent sera directement lié à l'information sur la gestion des risques et sera examiné de manière globale et en temps opportun afin d'être en mesure de discuter des calendriers des projets et des programmes en profondeur et de faciliter la prise de décisions.

- Date d'achèvement : Terminé (activité continue)

## Principal jalon provisoire D : Stratégies d'atténuation exhaustives

Afin d'assurer la clarté et la transparence, veiller à l'exhaustivité des stratégies d'atténuation de tous les risques de la SNCN et mettre en place des approches pour assurer le suivi des progrès et en faire rapport. Le degré de contrôle de chacune des stratégies d'atténuation fera également l'objet d'une analyse. Intégrer les stratégies d'atténuation des risques dans les réunions de gouvernance des SM et des SMA, et veiller à établir des liens avec les paramètres clés des projets/programmes, comme les coûts et les calendriers (GVA), ainsi qu'à en faire le suivi.

- Date d'achèvement : Terminé (activité continue)

## Principal jalon provisoire E : Troisième chantier naval

Étant donné les exigences relatives à la construction de grands navires à l'appui de la Garde côtière canadienne, le besoin d'un troisième chantier naval canadien ayant la capacité de livrer de grands navires a été déterminé. SPAC a participé activement au processus visant à appuyer l'inclusion d'un troisième chantier naval dans la SNCN. Un processus de préqualification a déterminé que Chantier Davie Canada Inc. (CDCI) était le seul soumissionnaire qualifié. Par la suite, un processus de demandes de soumissions a été mené, et la soumission de CDCI a été évaluée de façon exhaustive et jugée conforme.

Activités futures associées :

- Des discussions sont en cours avec CDCI pour négocier avec succès une entente-cadre. Date d'achèvement : Début de 2023
- Présentation au Conseil du Trésor demandant l'approbation préalable pour conclure l'entente-cadre. Date d'achèvement : Terminé
- Après la signature de l'entente-cadre, l'intention est de conclure des contrats avec CDCI pour construire 9 grands navires (6 brise-glaces de programme, 1 brise-glaces polaire et 2 traversiers). Date d'achèvement : Printemps 2023<sup>2</sup>

---

2 Services publics et Approvisionnement Canada, [Plan d'action](#), p. 1-4.



## ANNEXE B : INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES DE PÊCHES ET OCÉANS CANADA

En réponse aux demandes d'informations supplémentaires formulées lors de l'audience, le ministère a fourni la réponse suivante dans une lettre adressée au Comité.

### QUESTION CONCERNANT LES POURCENTAGES ET/OU LES STATISTIQUES D'EMPLOI LIÉES À L'EXPERTISE INUITE DANS LE NORD :

Tableau 1 — L'expertise inuite dans le Nord

|                                   | Nombre<br>total<br>d'employés | Autochtones | Autochtones<br>(%) | Inuit* | Inuit*<br>(%) | Pourcentage des<br>Autochtones qui<br>sont Inuit |
|-----------------------------------|-------------------------------|-------------|--------------------|--------|---------------|--------------------------------------------------|
| Région<br>Arctique<br>du MPO      | 84                            | 12          | 14,3%              | 6      | 7,1%          | 50,0%                                            |
| Région<br>Arctique<br>de la GCC   | 111                           | 28          | 25,2%              | 18     | 16,2%         | 64,3%                                            |
| Total des<br>régions<br>arctiques | 195                           | 40          | 20,5%              | 24     | 12,3%         | 60,0%                                            |

\*Les employés ont l'occasion de spécifier leur identité inuit lorsqu'ils se déclarent en tant que personne autochtone. La déclaration est faite de manière volontaire.

## **QUESTION CONCERNANT LES PLANS FUTURS D'ENQUÊTES SUR LE FOND MARIN DE L'ARCTIQUE AFIN DE RENFORCER LES REVENDICATIONS DU CANADA AUPRÈS DE LA COMMISSION DES NATIONS UNIES SUR LES LIMITES DU PLATEAU CONTINENTAL DANS L'Océan Arctique :**

Le 19 décembre 2022, le gouvernement du Canada a déposé un résumé révisé de sa demande de 2019 concernant son plateau continental de dans l'océan Arctique auprès de la Commission des limites du plateau continental. Les limites extérieures révisées du plateau continental étendu du Canada qui figurent dans la demande sont fondées sur une étude approfondie de toutes les données disponibles. Des évaluations sont en cours afin de déterminer quelles données supplémentaires pourraient être nécessaires pour étoffer la demande du Canada.

## **QUESTION CONCERNANT LES STATISTIQUES SUR LES NAVIRES NON DÉCLARÉS QUI ENTRENT DANS LES EAUX CANADIENNES :**

La Garde côtière ne dispose pas de programmes relatifs à la surveillance Inuit ou à l'observation des aéronefs.

Comme indiqué lors de la comparution devant le comité, les règlements de la zone de services de trafic maritime du Nord canadien (NORDREG) relèvent de la compétence de Transports Canada.

Nous avons toutefois fourni un tableau indiquant le nombre de navires étrangers entrant dans NORDREG, qui ont été signalés au Centre des services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne à Iqaluit pour la période 2010-2020.

**Tableau 2 — Rapports NORDREG (Navires étrangers) 2010-2020**

| Nombre de voyages de navires dans la zone NORDREG |                                   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |       |
|---------------------------------------------------|-----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| Flag                                              | Type de Navire                    | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | TOTAL |
| Étranger                                          | Total                             | 95   | 82   | 78   | 81   | 78   | 81   | 99   | 137  | 127  | 153  | 98   | 1109  |
|                                                   | Aventurier                        | 12   | 15   | 24   | 19   | 24   | 15   | 16   | 27   | 12   | 13   | 2    | 179   |
|                                                   | En vrac –<br>Céréales<br>(Grains) | 22   | 17   | 14   | 17   | 16   | 6    |      |      |      |      |      | 92    |
|                                                   | Vraquier                          |      |      | 2    | 4    | 7    | 21   | 45   | 63   | 81   | 92   | 82   | 397   |
|                                                   | Pêche                             | 12   | 11   |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 23    |
|                                                   | Gouvernement                      | 4    | 3    | 3    | 1    | 1    | 1    |      | 2    |      |      |      | 15    |
|                                                   | Marchand                          | 4    | 2    | 1    | 1    |      | 4    | 3    | 4    | 3    | 8    | 6    | 36    |
|                                                   | Passager                          | 18   | 11   | 10   | 17   | 13   | 18   | 20   | 19   | 21   | 24   |      | 171   |
|                                                   | Loisir                            | 3    | 5    | 1    | 5    | 3    | 5    | 5    | 4    | 4    | 6    |      | 41    |
|                                                   | Recherche                         | 7    | 6    | 18   | 12   | 4    | 7    | 3    | 7    |      | 2    | 1    | 67    |
|                                                   | Objectif spécial                  | 1    | 2    | 2    | 1    | 2    | 2    | 2    | 5    | 2    | 3    | 2    | 24    |
|                                                   | Pétrolier                         | 9    | 10   | 3    | 4    | 7    | 2    | 4    | 5    | 4    | 5    | 5    | 58    |
|                                                   | Bateau à cuve                     | 3    |      |      |      | 1    |      | 1    | 1    |      |      |      | 6     |

## QUESTION CONCERNANT LE COÛT DES TROIS BRISE-GLACES SUÉDOIS :

Brise-glaces moyens (Viking)

- Les coûts conversion des trois brise-glaces moyens (Viking) est de 362,085,304 \$.
- Lors de sa comparution, le commissaire a fait référence aux coûts d'acquisition et de conversion d'environ 850 millions de dollars pour les trois brise-glaces moyens qui est le budget du projet présenté sur le [site Web de la Stratégie nationale de construction navale](#).



## **ANNEXE C : INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES DE TRANSPORTS CANADA**

---

En réponse aux demandes d'informations supplémentaires formulées lors de l'audience, le ministère a fourni la réponse suivante dans une lettre adressée au Comité.

### **LE PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS AÉROPORTUAIRES**

Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) de Transports Canada a été mis en place en 1995 dans le cadre de la Politique nationale des aéroports (PNA). Le PAIA est alloué une enveloppe de financement annuelle de 38 M\$ par an et a été établi pour aider les propriétaires d'aéroports régionaux/locaux à effectuer des investissements en capital liés à la sécurité. Il y a présentement 187 aéroports éligibles au financement du PAIA.

Depuis la création du programme, le gouvernement fédéral a investi plus de 1,2 milliard de dollars nationalement, les aéroports du Nord recevant plus de 146,6 \$ millions en financement pour 84 projets dans 32 aéroports. La répartition des contributions du PAIA aux aéroports du Nord se présente comme suit :

- Territoires du Nord-Ouest – 54,6 M\$ – 31 projets – 10 aéroports
- Yukon – 18,8 M\$ – 14 projets – 3 aéroports
- Nunavut – 73,2 M\$ – 39 projets – 19 aéroports

Les projets actuellement soutenus par le PAIA dans les aéroports du Nord comprennent :

- Hall Beach, Nunavut – Renouvellement des surfaces côté piste et amélioration de l'éclairage d'une valeur de 9,9 M\$.
- Coral Harbour, Nunavut – Amélioration des systèmes électriques de l'aire de trafic d'une valeur de 797 000 \$.
- Yellowknife, T.N.-O. – Achat d'une grande souffleuse à neige de piste d'une valeur de 699 000 \$.

- Fort Smith, T.N.-O. – Renouvellement des surfaces côté piste d'une valeur de 15,0 M\$.

Les demandes de financement du PAIA sont priorisées comme suit :

- Première priorité : comprends les projets liés à la sécurité côté piste tels que la réhabilitation des pistes, des voies de circulation, des aires de trafic, l'éclairage associé, les aides visuelles, les hangars de stockage de sable, les utilitaires pour entretenir les articles éligibles, les coûts de préparation du site connexe, y compris les coûts environnementaux directement associés, l'équipement de lutte contre les incendies d'aéronefs et les abris d'équipement nécessaire au maintien du niveau de protection de l'aéroport tel qu'exigé par la réglementation.
- Deuxième priorité : comprends les équipements mobiles lourds côté piste qui assure la sécurité, comme les souffleuses à neige de piste, les chasse-neiges de piste, les balayeuses de piste, les épandeurs, les appareils d'essai de frottement hivernal et les abris pour équipement mobile lourd côté piste.
- Troisième priorité : Inclus les projets liés à l'aérogare et à la sécurité au sol, comme les systèmes de gicleurs, le désamiantage et l'accès sans obstacle.

Les projets de resurfaçage des pistes et la réduction de la moisissure seraient tous deux admissibles dans le cadre du PAIA. Cependant, le PAIA est un programme fondé sur le mérite où le financement est alloué aux projets les plus urgents, en fonction de l'ordre de priorité susmentionné. Le PAIA n'est pas un programme d'admissibilité et la responsabilité ultime de la sécurité, de l'exploitation, et de l'entretien d'un aéroport appartient à son propriétaire.

## **BAFFINLAND ET DES RÉGLEMENTATIONS DE TRANSPORTS CANADA**

Baffinland n'est pas exemptée des réglementations de Transports Canada.

Baffinland respecte les exigences réglementaires de Transports Canada qui s'appliquent à elle. Il s'agit notamment du respect de la *Loi de 2001* sur la marine marchande du Canada, de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, du Recueil sur la navigation polaire et de la *Loi sur la sécurité du transport maritime*.

Les inspecteurs de Transports Canada effectuent régulièrement des inspections de conformité des bâtiments, de l'installation de manutention d'hydrocarbures et de l'installation maritime du port de Milne.

Transports Canada s'assure que Baffinland respecte toutes les réglementations applicables en effectuant des inspections de conformité régulières.

Transports Canada surveille de près le passage des bâtiments dans l'Arctique canadien, en collaboration avec la Garde côtière canadienne, afin d'assurer le respect des exigences réglementaires. Par exemple, au cours de la saison 2022-2023, plus de 600 transits dans l'Arctique canadien ont été surveillés par Transports Canada.

En ce qui concerne Baffinland, des inspecteurs de Transports Canada se sont rendus sur place au cours de la saison et ont inspecté 12 vraquiers et 2 remorqueurs canadiens pour s'assurer qu'ils respectaient les réglementations en vigueur.



## ANNEXE D : LISTE DES TÉMOINS

Le tableau ci-dessous présente les témoins qui ont comparu devant le Comité lors des réunions se rapportant au présent rapport. Les transcriptions de toutes les séances publiques reliées à ce rapport sont affichées sur la [page Web du Comité sur cette étude](#).

### 44<sup>e</sup> législature – 1<sup>re</sup> session

| Organismes et individus                                                                                                                                                                                                                                                        | Date       | Réunion |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|---------|
| <b>Bureau du vérificateur général</b><br>Andrew Hayes, sous-vérificateur général<br>Nicholas Swales, directeur principal<br>Chantal Thibaudeau, directrice                                                                                                                     | 2023/02/13 | 50      |
| <b>Ministère des Pêches et des Océans</b><br>Annette Gibbons, sous-ministre<br>Mario Pelletier, commissaire, Garde côtière canadienne                                                                                                                                          | 2023/02/13 | 50      |
| <b>Ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux</b><br>Simon Page, sous-ministre adjoint, Approvisionnement maritime et de défense<br>Paul Thompson, sous-ministre                                                                                            | 2023/02/13 | 50      |
| <b>Bureau du vérificateur général</b><br>Andrew Hayes, sous-vérificateur général<br>Nicholas Swales, directeur principal                                                                                                                                                       | 2023/03/06 | 51      |
| <b>Ministère de la Défense nationale</b><br>Rob Chambers, sous-ministre adjoint, Infrastructure et environnement<br>Bill Matthews, sous-ministre<br>Nancy Tremblay, sous-ministre adjointe déléguée, Matériels<br>Steven Waddell, commandant adjoint, Marine royale canadienne | 2023/03/06 | 51      |

| <b>Organismes et individus</b>                                                                                                                                                                                                           | <b>Date</b> | <b>Réunion</b> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|----------------|
| <b>Ministère de l'Environnement</b><br>Chris Forbes, sous-ministre<br>Ken Macdonald, directeur exécutif, Programmes nationaux<br>et développement des affaires, Direction des Services de<br>prévision, Service Météorologique du Canada | 2023/03/06  | 51             |
| <b>Ministère des Transports</b><br>Lisa Setlakwe, sous-ministre adjointe, Sûreté et Sécurité<br>Arun Thangaraj, sous-ministre                                                                                                            | 2023/03/06  | 51             |

# DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

Un exemplaire des *procès-verbaux* pertinents (*réunion n° 16*) de la 45<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, et (*réunions n<sup>os</sup> 50 et 51*) de la 44<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,  
John Williamson



## **RAPPORT COMPLÉMENTAIRE DU BLOC QUÉBÉCOIS**

Le Bureau de la Vérificatrice générale a publié le 15 novembre 2022 un rapport intitulé « La surveillance des eaux arctiques ». Le Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes a tenu deux rencontres, soit le 13 février 2023 et le 6 mars 2023.

Comme ce rapport a été déposé en Chambre plus de trois ans après ce rapport, il était donc important pour le Bloc Québécois d'exiger certaines informations supplémentaires.

### **Une situation qui a évolué**

La situation dans l'Arctique a évolué drastiquement au cours des derniers mois et des dernières années. Le gouvernement du Canada investira massivement dans la protection des eaux arctiques et a lancé de nombreux projets en plus d'avoir intégré la Garde côtière du Canada au sein de la Défense nationale. Il était aussi possible de constater des retards dans la Stratégie navale du Canada en comparant le calendrier de livraison prévu lors de l'annonce de celle-ci et comme le rapporte de nombreux médias.

Comme le rapport a été publié en novembre 2022 et que les témoignages ont été entendus en 2023, il était important pour nous que les différents ministères fassent état de la situation actuellement sur les travaux entrepris depuis la parution de ce rapport.

En effet, le Bureau de la Vérificatrice générale a constaté en 2022 que les mesures prises par les organisations fédérales n'avaient pas permis de remédier aux lacunes de longue date dans la surveillance des eaux arctiques, que les projets d'amélioration de certains infrastructures étaient en retard, que l'installation navale de Nanisivik ne pouvait pas appuyer efficacement les navires exploités dans l'Arctique et la flotte, que les équipements et les infrastructures utilisés pour surveiller le trafic maritime devaient être renouvelés et améliorés. Nous tenions ainsi à savoir si, entre la publication de ce rapport par la Vérificatrice générale et la publication de ce rapport par le Comité permanent des Comptes publics, les différentes organisations avaient agi.

Le Bloc Québécois recommande :

**Recommandation 1 :** Que, d'ici le 30 juin 2026, la Défense nationale, Transports Canada, Pêches et Océans Canada, et la Garde Côtière, présentent au Comité

permanent des comptes publics de la Chambre des communes une mise à jour de l'évolution des travaux entrepris concernant la surveillance des eaux de l'Arctique depuis la publication du rapport de la Vérificatrice générale.

### **Le besoin d'un portrait clair de la situation actuelle**

De plus, la situation de nombreux équipements dédiés à la surveillance des eaux arctiques avait fait l'objet de travaux afin de prolonger leur durée de vie utile comme le Bureau de la Vérificatrice générale l'a si bien illustré dans son rapport avec la pièce 6.5. Selon les informations fournies par le ministère des Pêches et des Océans au Directeur parlementaire du budget, la construction des nouveaux brise-glaces polaires devait prendre sept ans. La construction du premier devait commencer en 2024-2025 et prendre fin en 2030-2031 alors que la construction du second était prévue de s'amorcer en 2026-2027 pour être livré en 2032-2033. Selon le Directeur parlementaire du budget, tout retard d'un à deux ans pouvait entraîner des coûts entre 260 et 530 millions de dollars.

Comme le rapport de la Vérificatrice générale le mentionne, les brise-glaces actuels atteignaient la fin de leur vie utile et il existait des retards dans l'approvisionnement des navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique. C'est pourquoi il est nécessaire, afin d'évaluer si les améliorations effectuées ont amené les résultats concrets.

De plus, l'avènement des drones est aussi une nouvelle voie que le gouvernement a pu mettre sur pied depuis la publication de ce rapport par la Vérificatrice générale et les rencontres du Comité. Afin de mieux jauger l'efficacité des mesures mises en place par les organisations fédérales, il est donc nécessaire d'avoir un portrait clair.

Le Bloc Québécois recommande :

**Recommandation 2 :** Que, d'ici le 30 juin 2026, la Défense nationale, Transports Canada, Pêches et Océans Canada, la Garde Côtière canadienne et Services publics et Approvisionnement Canada fournissent au Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes une mise à jour sur l'état actuel de ses équipements (brise-glaces, satellite, aéronefs de patrouille, navires de patrouille extracôtiers) dédiés à la surveillance des eaux arctiques en indiquant:

A) la date de fin de la vie utile de l'équipement;

B) la date prévue d'entrée en fonction des nouveaux équipements;

C) tout délai dans la livraison qui a eu lieu depuis la publication du rapport de la VG;

D) toute nouvelle solution développée pour surveiller les eaux arctiques, notamment le déploiement de drones ou autre outil technologique et;

E) Qu'une illustration résumant les informations subséquentes s'inspirant de la pièce 6.5 du rapport de la Vérificatrice générale soit incluse dans la réponse.

### **Une découverte dans la couverture satellite**

Finalement, un autre élément important du rapport de la Vérificatrice générale portait sur la Constellation RADARSAT. Il s'agit de trois satellites lancés en 2019. Ces derniers devaient fonctionner pour au moins 7 ans. Il est donc prévu qu'une dégradation survienne très prochainement. Le gouvernement reconnaissait dans le rapport qu'il faudrait une dizaine d'années pour que l'Agence spatiale canadienne lance un successeur à cette mission. Pour sa part, la Défense nationale devait lancer un nouveau système de satellite d'imagerie radar. La date d'entrée en fonction était prévue en 2035.

Ainsi, cela fait en sorte que le Canada se retrouve dans une position où il devra acheter à des exploitants commerciaux des images satellite pour assurer sa sécurité dans les eaux arctiques.

Cette découverte pose donc un risque important pour le Canada. Il est donc nécessaire que l'Agence spatiale canadienne et la Défense nationale prévoit dès maintenant un plan d'action pour combler les lacunes.

Le Bloc Québécois recommande :

**Recommandation 3 :** Que, d'ici le 30 juin 2026, l'Agence spatiale canadienne et la Défense nationale dépose un plan d'action visant à remplacer les capacités de la Constellation RADARSAT et combler les lacunes liées aux services d'observation de la Terre.

