



Government  
of Canada

Gouvernement  
du Canada



## Plan d'intervention concerté

### Réponse aux rapports d'enquête

#### F/V L'Acadien II

28 et 29 mars 2008

14 juillet 2009



Canada

# Plan d'intervention concerté

F/V L'Acadien II, 28 et 29 mars 2008

## INTRODUCTION :

Très tôt le 29 mars 2008, le F/V L'Acadien II a chaviré alors qu'il était remorqué par le NGCC Sir William Alexander. Des six membres d'équipage, deux ont été repêchés par un autre bateau de pêche qui suivait de près le bateau remorqué, et quatre ont perdu la vie. Le corps de l'un des quatre membres d'équipage qui ont péri n'a pas été retrouvé. Cet accident a donné lieu à plusieurs enquêtes.

### Bureau de la sécurité des transports

Le Bureau de la sécurité des transports (BST), un organisme indépendant créé en vertu d'une loi fédérale (la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports), a immédiatement entrepris une enquête pour déterminer la cause de cet incident ainsi que les facteurs qui y ont contribué.

Le 26 novembre 2008, le BST a publié son rapport final (Bureau de la sécurité des transports du Canada - RAPPORT D'ENQUÊTE MARITIME - 2008 - M08M0010), dans lequel il formule une recommandation à l'intention de Transports Canada (TC) et une à l'intention de la Garde côtière canadienne (GCC).

### Gendarmerie royale du Canada

La Gendarmerie royale du Canada (GRC) a elle aussi entrepris une enquête pour déterminer si des actes criminels avaient été commis. En juillet 2008, la GRC a avisé les survivants et les familles des victimes qu'une enquête criminelle n'était pas justifiée.

### Rapport Girouard

Le 4 avril 2008, Loyola Hearn, qui était alors ministre des Pêches et des Océans, a nommé le contre-amiral à la retraite Roger Girouard pour diriger une enquête indépendante sur les événements et les circonstances qui ont précédé et qui ont suivi le chavirement du F/V L'Acadien II. Son mandat consistait à déterminer si les politiques et les procédures de la GCC avaient été respectées et si elles étaient adéquates.

Le rapport final du contre-amiral à la retraite Girouard (Garde côtière canadienne - Rapport sur les événements relatifs au chavirement et au naufrage de L'ACADIEN II au large de la côte du Cap-Breton les 28 et 29 mars 2008), qui a été publié le 1<sup>er</sup> décembre 2008, comportait huit recommandations générales à l'intention de la GCC.

## Rapport d'opération de recherche et sauvetage (SAR)

À la demande de la GCC, et selon les modalités du Manuel national de recherche et de sauvetage, le ministère de la Défense nationale (MDN) a préparé un rapport sur l'opération de recherche et sauvetage. Un Rapport d'opération de recherche et sauvetage est un document interne produit conjointement par les Forces canadiennes et la Garde côtière canadienne pour examiner les faits et les procédures. Il a pour but de consigner les détails pertinents d'un incident afin de cerner des leçons apprises qui pourraient être intégrées aux instructions permanentes d'opération pour des fins ultérieures, et ce, d'un océan à l'autre. C'est également un moyen par lequel des organisations professionnelles examinent la conduite de leurs opérations. En examinant leurs processus et leurs procédures, les Forces canadiennes (FC) et la Garde côtière canadienne peuvent tirer des leçons de leurs expériences tout en assurant un excellent service.

Les recommandations contenues dans le Rapport d'opération SAR pour l'incident du *F/V L'Acadien II* englobent les domaines de compétence et de responsabilité de la GCC et des FC. Bien qu'elles aient été publiées sous l'autorité du commandant de Région du SAR, les recommandations présentées dans le rapport n'atteignent pas, et ne visent pas à atteindre, le même niveau de rigueur et d'analyse que ses pendants, le rapport du BST et le Rapport Girouard. Contrairement à ces deux rapports, il s'agit d'un document de nature opérationnelle dont les recommandations visent à améliorer les capacités SAR dans des domaines qui n'ont pas d'implications stratégiques ou politiques.

Les FC disposent de nombreux programmes pour traiter ces types de recommandations; à des fins de précision, les mesures et les réponses initiales des FC ont été incluses dans le Plan d'intervention, aux côtés de celles de la Garde côtière. Les recommandations qui nécessitent des mesures de suivi de la part des FC seront traitées dans le cadre des processus d'amélioration continue des FC.

Le Rapport d'opération de recherche et sauvetage (*Ministère de la Défense nationale - Rapport d'opération de recherche et sauvetage, F/V L'Acadien II - Dossier H2008-00319*) a été publié en même temps que le Rapport Girouard.

## Plan d'intervention

Au moment de la publication des rapports d'enquête, le ministre des Pêches et des Océans a annoncé la mise sur pied d'une équipe spéciale dirigée par un cadre supérieur de la GCC pour analyser les recommandations contenues dans tous les rapports sur le *F/V L'Acadien II*.

L'équipe de la GCC a compilé les renseignements provenant de TC, du MDN et du Secteur de la gestion des pêches et de l'aquaculture (GPA) du MPO pour s'assurer que l'ensemble des recommandations étaient prises en compte dans l'élaboration d'un Plan d'intervention concerté.

Le Plan d'intervention présenté dans les pages qui suivent regroupe les recommandations similaires issues des divers rapports et indique à la fois la réponse générale et les mesures particulières qui seront adoptées. Des rapports sur la progression du Plan seront rédigés périodiquement et affichés sur le site Web de la GCC pour les éléments sur lesquels on s'engage à agir dans l'avenir.

TRANSPORTS CANADA/GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE  
- SÉCURITÉ DES BATEAUX DE PÊCHE -

RECOMMANDATIONS

**BST M08-04** - « Que le ministère des Transports inclue dans l'avant-projet de Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche des mesures adéquates pour assurer que tous les bateaux de pêche naviguant dans les glaces - incluant ceux qui participent à la chasse au phoque - ont une structure convenant à leur milieu opérationnel. »

**Girouard 8** - « La Garde côtière devrait proposer un examen du processus de réglementation, des normes et du régime d'inspection concernant les navires exploités dans les glaces à ses partenaires qui font autorité dans les divers ministères visés. »

RÉPONSE

**BST M08-04** – Le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités est d'accord avec la portée générale de la recommandation.

La responsabilité de la construction et de l'exploitation sécuritaire d'un bateau revient au concepteur ou au constructeur et, en bout de ligne, au propriétaire ou au capitaine du bateau. L'exploitation dans des eaux couvertes de glace exige de la prudence, et la marche arrière dans la glace dense est une manœuvre spécialisée.

Transports Canada élabore actuellement un nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*, qui comprend des dispositions révisées pour les bateaux de pêche susceptibles de naviguer dans des eaux prises par les glaces. Les dispositions portant sur la structure des bâtiments s'appliqueront aux bateaux déjà construits dans la mesure du possible et du raisonnable, en fonction du risque, et aux bateaux neufs ou modifiés. Ces dispositions, qui touchent les bateaux mesurant plus de 9 m de longueur, devraient faire l'objet d'une prépublication à l'hiver 2009 – au printemps 2010.

Transports Canada cherche à mettre en application un règlement qui favorise la sécurité des bateaux de pêche et la protection du milieu maritime sans toutefois mettre des bâtons dans les roues d'une industrie de la pêche qui est rentable.

**Girouard 8** – Conformément à la réforme de la réglementation créée en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada (2001)* et dirigée par Transports Canada, les modifications proposées au *Règlement sur les petits bateaux de pêche*, qui pourraient accroître la sécurité des nouveaux bateaux de pêche naviguant dans les glaces, étaient en cours avant le naufrage de *L'Acadien II*.

Le Secteur de la gestion des pêches et de l'aquaculture (GPA) du MPO et la GCC jouent également un rôle important dans la sécurité des bateaux de pêche. Certains éléments tels que les conditions météorologiques, l'état des glaces, la taille des bateaux ou l'évaluation des capacités des bateaux à naviguer dans les glaces pourraient éventuellement faire partie du processus d'octroi de licence et d'établissement de calendrier pour la pêche des phoques. Ainsi, des spécialistes de la GCC et de la GPA se sont engagés à poursuivre leur travail en collaboration avec TC selon les exigences d'un protocole d'entente interministériel, afin d'appuyer notamment des activités visant à éduquer les pêcheurs et à les sensibiliser davantage aux questions de sécurité liées à la pêche.

TRANSPORTS CANADA/GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE  
- SÉCURITÉ DES BATEAUX DE PÊCHE -

Ce qui a été fait en 2008-2009

Transports Canada élabore actuellement un nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* qui comprend des dispositions révisées pour les bateaux de pêche susceptibles de naviguer dans des eaux prises par les glaces. Les dispositions concernant la structure des bateaux s'appliqueront aux nouveaux bateaux et à ceux ayant subi des modifications majeures. Les bateaux existants devront se conformer aux critères de sécurité essentiels du *Règlement* dans la mesure du possible et du raisonnable, en fonction du risque. Ces dispositions toucheront les bateaux qui mesurent plus de 9 m de longueur.

Ce qui reste à faire : 2009-2010

TC prévoit prépublier le *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* au printemps 2010. TC continuera à collaborer étroitement avec le secteur des pêches à l'aide de divers outils de consultation pour déterminer comment moderniser les exigences réglementaires afin de mieux protéger les pêcheurs, les bateaux et le milieu maritime.

La mobilisation des intervenants est en cours et le suivi effectué par TC dépendra, d'une part, des commentaires formulés par tous les intervenants après la prépublication du *Règlement* et, d'autre part, de l'Étude d'impact de la réglementation.

GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE  
- ASSISTANCE AUX NAVIRES DÉSEMPARÉS -

RECOMMANDATIONS

**TSB M08-05** - « *Que le ministère des Pêches et des Océans élabore des politiques, procédures et pratiques complètes de remorquage en toute sécurité permettant de tenir compte de tous les risques pour la sécurité associés au remorquage des petits bateaux dans les eaux recouvertes de glace.* »

**Girouard 1** - « *La Garde côtière devrait réaliser un examen approfondi des exigences, des politiques, des processus, de la formation et de l'équipement en matière de remorquage.* »

**Rapport d'opération de recherche et sauvetage 3** - « *Des directives plus complètes devraient être élaborées pour aider les responsables des opérations à déterminer dans le cadre de quel programme on doit porter assistance à un bateau et quand la responsabilité d'une opération doit être transférée d'un programme à l'autre.[...]* »

**Rapport d'opération de recherche et sauvetage 4** - « *L'administration centrale de la Garde côtière canadienne à Ottawa doit émettre des directives claires concernant le transfert des services d'assistance à un navire, entre les équipes d'opérations dans les glaces et les équipes SAR, et doit les transmettre à tous les bureaux régionaux.* »

**GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE  
- ASSISTANCE AUX NAVIRES DÉSEMPARÉS -**

**RÉPONSE**

La GCC élaborera une « Politique d'assistance aux navires désemparés » qui comprendra un examen complet des politiques et procédures actuelles de remorquage. Il est évident que le remorquage demeurera une intervention appropriée dans certaines situations. Par conséquent, la GCC veillera à ce que ses politiques, procédures et pratiques de remorquage soient claires et tiennent compte des risques pour la sécurité associés au remorquage des petits bateaux dans certaines conditions, notamment dans des eaux recouvertes de glace. En même temps qu'elle élaborera cette politique, la GCC veillera à : établir des procédures de matelotage plus claires pour le remorquage et mettre à jour la formation selon les besoins; examiner la technologie et l'équipement utilisés pour le remorquage; et amorcer des recherches pour mieux comprendre les dynamiques du remorquage et les risques qui y sont associés. Ces aspects feront partie intégrante de la mise en œuvre de la politique révisée.

La « Politique d'assistance aux navires désemparés » fournira un cadre de travail qui pourra ensuite être utilisé par les centres des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM), les centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage/centres secondaires de sauvetage maritime (JRCC/MRSC) les centres des glaces, les centres d'opérations régionales et les navires de la GCC lorsqu'ils répondent à des situations impliquant des bateaux en difficulté. En plus d'assurer une orientation opérationnelle bien définie (p. ex., instructions permanentes d'opération, directives et listes de contrôle, suivant le cas) pour chacun des domaines opérationnels de la GCC susmentionnés, le cadre de travail permettra de mettre à jour, au besoin, les protocoles servant à transférer les situations individuelles au sein de la GCC d'un navire, d'un bureau, d'une région ou d'un centre à un autre. Puisque ce ne sont pas tous les cas de navires désemparés qui se transforment en situation de détresse, une réponse variable et progressive sera de mise, selon les circonstances précises et leur évolution.

**Ce qui a été fait en 2008-2009**

À titre de mesure provisoire, un moratoire qui s'applique aux bateaux de moins de 33 mètres de longueur : [GCC - Circulaire de la Flotte 07-2008 Suspension de remorquage de petits navires avec des personnes à bord dans les glaces](#) est entré en vigueur en avril 2008.

La GCC a publié deux ébauches de directives sur les opérations de déglçage ([Dégagement des ports de pêche](#) et [Appui aux navires participants à la chasse aux phoques](#)), qui servent à orienter les opérations de la GCC ainsi que les clients qui reçoivent ces services.

**Ce qui reste à faire : 2009-2010**

Amorcer le travail associé à l'élaboration des parties constituantes de la « Politique d'assistance aux navires désemparés ».

Consulter les intervenants concernant l'ébauche de la « Politique d'assistance aux navires désemparés ».

Parachever les directives sur le Programme de déglçage.

**Ce qui reste à faire : 2010-2011**

Publier et mettre en œuvre la « Politique d'assistance aux navires désemparés ».

La mise en œuvre de la politique comprendra :

- Modifier au besoin les documents et les manuels de référence des utilisateurs pour refléter la politique révisée;
- Expliquer la politique aux employés appropriés de la GCC;
- Amorcer les changements nécessaires à la formation, aux technologies et à l'équipement.

## GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE - COMMUNICATIONS ET OPÉRATIONS SAR - IMAGE COMMUNE DES OPÉRATIONS -

### RECOMMANDATIONS

**Girouard 2** - « *La Garde côtière devrait tout mettre en œuvre pour appliquer des méthodes technologiques lui permettant de fournir une "image commune des opérations".* »

**Rapport d'opération de recherche et sauvetage 5** - « *Il est nécessaire que la Garde côtière se dote d'un logiciel national de traitement des incidents semblable à celui utilisé dans les centres de sauvetage du pays. Ce logiciel permettrait à tous les CRO, bureaux des opérations dans les glaces, JRCC et MRSC de la région, ainsi qu'à l'administration centrale, de gérer les incidents interrégionaux et de partager l'information plus facilement. [...]* »

**Rapport d'opération de recherche et sauvetage 17** - « *Tous les navires de la Garde côtière et les aéronefs SAR des FC devraient être équipés d'un système de localisation. Il y a un besoin immédiat de pouvoir localiser en temps réel toutes les ressources de la Garde côtière dans la Région des Maritimes.* »

### RÉPONSE

La GCC travaille déjà sur de nombreuses initiatives qui contribueront à obtenir une image commune des opérations. Elle met à niveau son Système d'information sur la navigation maritime (INNAV), le système utilisé dans tous les centres de SCTM de l'Est pour surveiller le trafic maritime et recueillir notamment des renseignements à l'aide du Système d'identification automatique (SIA). Le SIA, une obligation internationale, est un système de suivi électronique à courte portée qui peut fournir des données en temps réel telles que l'identité, la position et les déplacements de tous les navires de plus de 150 tonnes anglaises, y compris les plus gros navires de la GCC. La GCC mettra également en service un système de suivi des vols de la flotte pour ses aéronefs ainsi qu'un système de suivi des navires pour ses bateaux; ces systèmes feront partie de l'image commune des opérations. Une fois apportées, ces améliorations contribueront à obtenir une meilleure image commune des opérations.

Les FC examineront les initiatives de la GCC relativement au suivi des ressources. Cependant, jusqu'à ce qu'une telle capacité soit en place pour les besoins des FC, les aéronefs SAR continueront à faire l'objet d'un suivi efficace par messages radio, et par des rapports périodiques de position et de situation transmis aux coordonnateurs des JRCC qui s'occupent de l'image des opérations.

Au fil des ans, avec l'évolution des systèmes de suivi électronique, ce domaine devra être amélioré de façon continue à mesure que de nouvelles technologies seront développées et appliquées.

**GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE - COMMUNICATIONS ET OPÉRATIONS SAR  
- IMAGE COMMUNE DES OPÉRATIONS -**

<u>Ce qui a été fait en 2008-2009</u>	<u>Ce qui reste à faire : 2009-2010</u>	<u>Ce qui reste à faire : 2011-2012</u>
<p>La GCC a terminé les mises à niveau logicielles et a mis en service le nouvel équipement INNAV. Une formation technique et opérationnelle a également été offerte.</p>	<p>Achever la mise en œuvre du SIA et les mises à niveau du système INNAV.</p> <hr/> <p>La GCC et le MDN chercheront des solutions pour améliorer le partage d'information afin d'administrer les registres des dossiers opérationnels.</p> <hr/> <p>La recommandation n° 5 du Rapport d'opération de recherche et sauvetage sera prise en compte dans l'élaboration d'un plan d'intervention visant à mettre en œuvre les recommandations de (<a href="#">l'Analyse 2007 des besoins SAR</a>), dans laquelle des recommandations semblables avaient été formulées en matière de gestion des incidents.</p>	<p>Mise en œuvre du Système de suivi des vols de la flotte de la GCC et du système de suivi des navires.</p>

**GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE - COMMUNICATIONS ET OPÉRATIONS SAR  
- COMPÉTENCE, DOMAINES ET PLANIFICATION OPÉRATIONNELLE**

**RECOMMANDATIONS**

*Girouard 3 – « La Garde côtière devrait procéder à une réévaluation du recoupement des compétences dans les eaux de la côte Est. »*

*Girouard 4 – « La Garde côtière devrait améliorer les processus de gestion du risque et de planification organisationnelle relatifs à la surveillance des activités sur la côte Est. »*

*Girouard 7 – « La Garde côtière devrait proposer une harmonisation cohérente des domaines de compétences interministérielles dans les eaux de la côte Est du Canada. »*

**RÉPONSE**

La GCC a déjà mis en œuvre un certain nombre de mesures qui contribueront à une coordination et une réponse opérationnelles plus efficaces dans les situations qui débordent des limites géographiques des différentes régions de la GCC sur la côte Est. Les principaux aspects en sont les suivants : planification opérationnelle améliorée et intégrée de la flotte qui garantira la disponibilité des navires où et quand ils sont requis pendant les périodes critiques, quel que soit leur port d'attache. En outre, le processus de planification de la flotte inclut maintenant un soutien aérien et maritime exclusif de la chasse au phoque, et prend en compte beaucoup plus clairement la probabilité d'une augmentation des cas de recherche et sauvetage pendant la chasse. Ces initiatives procureront une meilleure prestation des services assurés au moyen de navires en mieux positionnant un plus grand nombre de ressources de la GCC dans les secteurs où les besoins sont les plus grands et le risque, plus élevé.

Enfin, dans le cadre de sa *Politique d'assistance aux navires désemparés*, la GCC mettra à jour en fonction des besoins les protocoles de traitement des cas individuels d'un secteur ou d'une région géographique à une autre et d'un centre à un autre.

**GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE - COMMUNICATIONS ET OPÉRATIONS SAR  
- COMPÉTENCE, DOMAINES ET PLANIFICATION OPÉRATIONNELLE**

<u>Ce qui a été fait en 2008-2009</u>	<u>Ce qui reste à faire : 2009-2010</u>	<u>Ce qui reste à faire : 2010-2011</u>
<p>La planification opérationnelle de la flotte a été améliorée et inclut maintenant un soutien aérien et maritime exclusif de la GCC en matière d'application de la loi relativement à la chasse au phoque. La planification est également axée sur une disponibilité maximale des navires au soutien des exigences relatives à la chasse au phoque, aux opérations SAR et au déglacage pendant les périodes critiques.</p> <hr/> <p>La GPA du MPO a mis en oeuvre un processus de planification intégrée de la chasse au phoque beaucoup plus structuré qui inclut la flotte, et les programmes de déglacage et SAR de la GCC, ce qui permettra une planification opérationnelle améliorée et mieux intégrée menant à une atténuation des risques.</p>	<p>Consulter les intervenants sur une version préliminaire d'une <i>Politique d'assistance aux navires désemparés</i>.</p>	<p>Publier et mettre en œuvre la <i>Politique d'assistance aux navires désemparés</i>.</p>

**GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE - COMMUNICATIONS ET OPÉRATIONS SAR  
- TENUE DE REGISTRES ET ANALYSE -**

**RECOMMANDATIONS**

**Girouard 5** - « *La Garde côtière devrait promouvoir le concept de tenue de registres et d'analyse, et la valeur de l'échange des leçons apprises du point de vue professionnel.* »

**Rapport d'opération de recherche et sauvetage 18** – « *Au cours des dix dernières années, le JRCC est passé des registres et des cartes sur papier au traitement quasi exclusivement électronique des incidents. En conséquence, un grand nombre de technologies et systèmes nouveaux ont été installés au Centre, mais aucun budget, aucun plan de gestion global et aucun poste n'a été affecté à l'entretien et à la gestion de ces systèmes. On recommande qu'un examen et une vérification de la technologie soient entrepris avec pour objectif la mise en oeuvre, à l'échelle nationale et à l'échelle du JRCC, d'un plan exhaustif d'entretien, de formation et de financement.* »

**GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE - COMMUNICATIONS ET OPÉRATIONS SAR  
- TENUE DE REGISTRES ET ANALYSE -**

**RÉPONSE**

La GCC utilise un certain nombre de systèmes indépendants qui consignent les données de gestion des incidents. Ces systèmes incluent les suivants : enregistrement des conversations dans les centres du SCTM; logiciels de consignation des cas et d'enregistrement des conversations dans les JRCC et les MRSC; et les cartes électroniques, détecteurs de navigation, le mouvement des navires et la collecte des données météorologiques à bord des navires.

Comme il est indiqué dans le Rapport Girouard et le Rapport d'opération de recherche et sauvetage, le fonctionnement de ces divers systèmes n'a pas eu d'incidence sur l'issue de l'incident de *L'Acadien II*. La GCC et le MDN ont toutefois accepté l'esprit des recommandations, et travailleront à améliorer leurs pratiques de tenue de registres ainsi que le partage des pratiques exemplaires. Ces améliorations demeureront en accord avec la législation fédérale régissant le traitement des renseignements personnels par les institutions gouvernementales.

Ce qui a été fait en 2008-2009

La GCC a institué des procédures visant à améliorer la qualité des données dans son système d'information de gestion SAR.

Ce qui reste à faire : 2009-2010

La GCC publiera des directives en vue d'assurer une tenue uniforme des registres dans la flotte et ses opérations terrestres.

La GCC travaillera avec les Forces canadiennes à améliorer la compilation des rapports d'opération de recherche et sauvetage, l'analyse de suivi et les pratiques de tenue de registres.

**GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE – COMMUNICATIONS ET OPÉRATIONS SAR  
- PARTICIPATION DE LA CLIENTÈLE -**

**RECOMMANDATION**

*Girouard 6 – « La Garde côtière doit renouveler et raviver la participation de la clientèle. »*

*Rapport d'opération de recherche et sauvetage 1 – « Des représentants SAR devraient assister à toutes les réunions de planification des saisons des glaces dans l'Arctique et le Golfe afin de discuter de tout changement de politiques et de procédures qui pourraient avoir des répercussions sur l'un ou l'autre des programmes. »*

**RÉPONSE**

La GCC a déjà mis en œuvre cette recommandation. En 2009, les responsables de la GCC ont participé à des réunions nationales et régionales de planification de la chasse au phoque, organisées par la GPA du MPO, avec des représentants de l'industrie et des pêcheurs. Ces séances ont permis de discuter avec les clients de tous les aspects de la chasse au phoque, y compris la façon dont la Garde côtière soutient l'application de la loi, et dont les services de déglaçage et de recherche et sauvetage devraient être fournis. La GCC participera à toutes les réunions futures de cette nature.

## GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE – COMMUNICATIONS ET OPÉRATIONS SAR - PARTICIPATION DE LA CLIENTÈLE -

En outre, la GCC veillera à ce que les clients aient l'occasion de fournir des commentaires sur ses directives, comme elle le fait avec les directives sur le déglacement. On peut trouver ces directives sur le site Internet de la GCC, lesquelles font actuellement l'objet d'une consultation auprès des intervenants, y compris les pêcheurs qui pratiquent des pêches effectuées à des moments où il peut y avoir des glaces dans les ports ou sur les lieux de pêche. La GCC s'est également engagée à tenir une consultation sur sa *Politique d'assistance aux navires désemparés* qui inclura des sections révisées sur le remorquage.

### Ce qui a été fait en 2008-2009

En janvier, la GCC a participé à la réunion du Comité consultatif sur la pêche annuelle au phoque de l'Atlantique pour 2009 et aux consultations régionales subséquentes tenues à Terre-Neuve-et-Labrador, au Québec, dans le Golfe et dans les Maritimes.

La GCC a publié quatre directives préliminaires ([Directives sur les opérations de déglacement](#)), dont deux qui traitent spécifiquement du dégagement des ports de pêche et de l'appui aux navires participants à la chasse aux phoques. Ces directives préliminaires ont été élaborées en vue de fournir une orientation dans l'interprétation et l'application du niveau de service tant au personnel de la GCC qu'aux clients qui bénéficient des services.

### Ce qui reste à faire : 2009-2010

Consulter les intervenants sur une version préliminaire d'une *Politique d'assistance aux navires désemparés*.

Participer aux réunions futures du Comité consultatif sur la chasse annuelle au phoque de l'Atlantique, ainsi qu'aux rencontres d'information régionales sur la chasse au phoque.

Élaborer et mettre en œuvre une stratégie de participation relative aux niveaux de service pour les Services maritimes de la GCC.

## GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE - COMMUNICATIONS ET OPÉRATIONS SAR - DISPONIBILITÉ DES NAVIRES DE LA GCC -

### RECOMMANDATIONS

**Rapport d'opération de recherche et sauvetage 6** – « *La GCC, région des Maritimes, devrait étudier la question du point de vue des ressources, des procédures de mobilisation pour des missions multiples et des priorités des programmes. Il est indispensable de respecter les exigences de l'analyse des besoins en SAR, sinon, un incident grave se produira un jour au large de la Nouvelle-Écosse sans qu'un navire de la Garde côtière soit en mesure de répondre dans des délais et des conditions de sécurité raisonnables.* »

**Rapport d'opération de recherche et sauvetage 7** – « *Il faudrait des rapports plus précis sur la qualité de la couverture SAR en haute mer pour pouvoir évaluer l'étendue des pertes de couverture SAR en mer, afin de s'assurer que la Région des Maritimes répond bien aux exigences énoncées dans l'analyse des besoins en SAR, et pour avoir une idée de la qualité réelle de la couverture SAR en haute mer dans la Région des Maritimes.* »

## GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE - COMMUNICATIONS ET OPÉRATIONS SAR - DISPONIBILITÉ DES NAVIRES DE LA GCC -

### RÉPONSE

Ces recommandations vont au-delà de l'incident visé par le rapport et portent sur des questions plus larges, relatives au système de recherche et sauvetage, qui ont été examinées dans le cadre de la récente analyse des besoins en SAR. L'analyse des besoins en SAR est un examen périodique du système SAR maritime effectué par la GCC. Il fournit des recommandations fondées sur l'analyse effectuée en vue d'améliorations au système SAR maritime. La GCC utilise ensuite ces recommandations en vue de la planification des améliorations et des changements au système au cours des années subséquentes, dans les limites des ressources disponibles. Le système SAR maritime repose non seulement sur les navires de la Garde côtière, mais également sur les navires et les bénévoles de la Garde côtière auxiliaire canadienne, ainsi que sur les navires de passage. La plus récente analyse des besoins en SAR publiée sur le site de la GCC est l'analyse effectuée en 2007 ([Analyse 2007 des besoins en recherche et sauvetage](#)).

L'utilisation polyvalente des navires est une façon éprouvée et efficace pour la GCC de fournir ses programmes, et de répondre aux besoins de la clientèle. Dans le cadre de sa planification, la GCC prend en considération les mesures d'atténuation des risques lorsque les navires sont affectés à des tâches multiples. Les besoins en SAR sont traités de façon prioritaire en tout temps et les navires sont déployés en fonction des besoins dans les situations de SAR sans égard à la tâche en cours.

La GCC apporte actuellement des améliorations au Système d'information sur les activités de la flotte dans le but de répondre à l'augmentation des exigences en matière d'information sur le rendement et de responsabilité ministérielle. Ces améliorations procureront des rapports plus précis sur la couverture SAR en haute mer assurée par la GCC.

#### Ce qui a été fait en 2008-2009

La GCC a accepté l'Analyse 2007 de besoins en SAR et étudie la façon la plus efficiente et efficace de mettre en œuvre les recommandations formulées dans les limites des ressources disponibles.

La GCC a amélioré et normalisé le codage du Système d'Information sur les activités de la flotte, ce qui améliorera les rapports sur les activités de SAR.

#### Ce qui reste à faire : 2009-2010

La GCC élaborera un plan d'action en vue de la mise en œuvre des recommandations appropriées de l'Analyse des besoins en SAR.

La GCC procède actuellement à la mise à jour et à la modernisation du Système d'information sur les activités de la flotte dans le but d'améliorer la qualité, la fiabilité et l'actualité des données. Ces améliorations permettront une meilleure information sur le rendement de la GCC en matière de SAR, ainsi qu'un déploiement des ressources et une atténuation des risques mieux planifiés. La pleine mise en œuvre est prévue pour 2012.

## RECOMMANDATIONS

Rapport d'opération de recherche et sauvetage 10 – Fiabilité des aéronefs SAR – « Les FC devraient examiner cette question particulièrement en ce qui a trait aux ressources disponibles et aux exigences du programme, ainsi qu'à la disponibilité, à la fiabilité et à la maintenance des appareils, afin de savoir s'il s'agit d'un problème systémique. »

Rapport d'opération de recherche et sauvetage 13 – Trousse d'assistance aux navires chavirés des tech SAR – « Le groupe des tech SAR devrait évaluer l'équipement qui doit être utilisé durant les opérations de plongée dans les eaux glaciales »

Rapport d'opération de recherche et sauvetage 14 – Trousse d'assistance aux navires chavirés des tech SAR – « La trousse d'assistance aux navires chavirés devrait être conçue de façon à pouvoir être parachutée ou larguée par hélicoptère. »

Rapport d'opération de recherche et sauvetage 16 – Problèmes de communication – « Les FC devraient installer des appareils de communication par satellite à bord de tous les aéronefs SAR. Ces appareils devraient permettre les communications orales ainsi que le transfert de données et l'envoi de documents par fax. »

## RÉPONSE

Ces recommandations vont au-delà de la réponse spécifique à l'incident touchant *L'Acadien II*. L'adéquation et l'efficacité de l'équipement, des systèmes techniques et des procédures sont examinées régulièrement par les FC dans le cadre du maintien de la capacité opérationnelle.

### Ce qui a été fait en 2008-2009

**10** – Les aéronefs SAR des FC sont des machines complexes entretenues de manière à présenter un niveau de navigabilité exceptionnellement élevé. Des mesures reconnues et agréées garantissent que les aéronefs assignés à des fonctions d'intervention SAR sont prêts pour les opérations SAR. Certaines déficiences techniques inévitables, toutefois, demeurent indétectées jusqu'à ce qu'elles se révèlent en vol. Les FC continueront à faire tous les efforts possibles pour s'assurer que l'aéronef le plus approprié est préparé en vue des fonctions d'intervention SAR dans chaque unité SAR, et les équipages SAR continueront à évaluer les aspects techniques de leur appareil avant et pendant chaque mission.

Les FC sont confiantes que la gestion actuelle de la disponibilité et de la fiabilité des aéronefs procurera des capacités répondant aux besoins en matière d'intervention SAR. Outre les programmes et les processus établis de modernisation, de remise à neuf et de remplacement, aucune mesure additionnelle ne sera prise en vue de l'examen de cette question à la suite des recommandations contenues dans le rapport.

**13, 14** -La Force aérienne continuera à consulter la Direction des besoins maritimes (Mer), l'organisation directrice des opérations sous-marines, et à travailler avec elle à étudier et corriger, au besoin, les déficiences avérées de l'équipement qui ont une incidence sur les opérations de plongée SAR. Étant donné les risques importants liés aux opérations de plongée en eau libre vers des navires chavirés, ces opérations ne sont pas envisagées sans une stabilité appropriée et un suivi de la situation par un hélicoptère ou un bâtiment de surface. Les équipes de tech SAR ne travailleront pas en eau libre sans soutien en surface. La possibilité d'un déploiement dans ce type de situation est considérée comme tellement rare qu'aucune directive officielle ne sera donnée ni aucune mesure ne sera prise en vue de la configuration d'une trousse d'assistance aux navires chavirés aérolargable.

**16** – Les FC reconnaissent la valeur de communications longue distance fiables, ainsi que les difficultés liées à la mise en œuvre de telles communications. La technologie permet maintenant des communications longue distance de qualité téléphonique entre un aéronef opérant dans un cadre éloigné, et les centres de commandement et de contrôle et d'autres installations importantes. L'acquisition de telles technologies de communication par satellite, sous réserve de leur compatibilité avec les types d'aéronef considérés, est en bonne voie d'être réalisée.

## GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE - COMMUNICATIONS ET OPÉRATIONS SAR - MESURES DE SUIVI EFFECTUÉES -

### RECOMMANDATIONS

Rapport d'opération de recherche et sauvetage 2, 8, 9, 11, 12, 15, 19, 20, 21. Prière de se reporter à l'annexe pour le texte complet des recommandations.

### RÉPONSE

Toutes les recommandations susmentionnées du Rapport d'opération de recherche et sauvetage ont été mises en oeuvre par la GCC et les FC, et sont considérées comme closes.

#### Ce qui a été fait en 2008-2009

**2** – Le personnel de recherche et sauvetage de la Garde côtière a assisté, et assistera à l'avenir, aux réunions et aux conférences sur les glaces dans l'Arctique et l'Est du Canada.

**8** – Un examen de l'ergonomie du Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (JRCC) de Halifax a été effectué en 2008 et la construction conforme aux recommandations du consultant doit commencer au début de l'exercice 2009-2010.

**9** – Un examen de la formation des coordonnateurs SAR a été effectué en 2008. La nouvelle formation de maintien des compétences des coordonnateurs SAR fournie par le Collège de la Garde côtière canadienne inclut un module sur la gestion des ressources à la passerelle (GRP). Le matériel du cours est également inclus dans la trousse de formation en emploi des JRCC.

**11, 12** – La fourniture et le transport d'équipement à bord des navires de la GCC sont normalisés en fonction de la classe et de la mission première des navires. Les types et les quantités d'équipement transportés sont examinés régulièrement à l'échelle nationale au moyen d'une analyse, d'une révision et d'une mise à jour effectuées conjointement par le Programme de SAR et la Flotte de la GCC, et de la publication d'une ordonnance de la flotte de la Garde côtière canadienne intitulée *Équipement SAR à bord des navires de la GCC*, de manière que l'équipement réponde aux besoins opérationnels présents et futurs.

**15** – Les problèmes de communication entre le JRCC et les navires de la GCC *Des Groseilliers* et *Sir William Alexander* ont été analysés et résolus, en ce qui a trait à la diffusion de l'information au moyen de la méthode de transmission la plus appropriée. La GCC est engagée dans un processus continu de mise à niveau de ses systèmes afin de suivre le rythme des améliorations technologiques, et tous les gros bâtiments de la GCC sont dotés d'un d'équipement moderne complet de cellulaires, par satellite, HF, VHF et courrier électronique via radiocommunications.

**19** – La révision de classification de la description de poste de l'officier de soutien des systèmes SAR a été effectuée et les recommandations sont en cours de mise en oeuvre.

**20, 21** – Les protocoles exigeant l'annonce opportune d'un événement SAR aux familles et la confirmation que l'information transmise est clairement comprise, y compris l'information transmise à des tierces parties comme des agences d'application de la loi, ont été mis en oeuvre. Le processus d'annonce aux familles fait l'objet d'une instruction en salle de classe au Collège de la Garde côtière et est mis en pratique lors d'exercices de simulation.

## ANNEXE – TEXTE COMPLET DES RECOMMANDATIONS DES RAPPORTS D'ENQUÊTE

### BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA

*(Bureau de la sécurité des transports du Canada – RAPPORTS MARINE - 2008 - M08M0010)*

**Recommandation M08-04 :** « Que Transports Canada inclue dans l'avant-projet de Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche des mesures adéquates pour assurer que tous les bateaux de pêche naviguant dans les glaces - incluant ceux qui participent à la chasse au phoque - ont une structure convenant à leur milieu opérationnel. »

**Recommandation M08-05 :** « Que le ministère des Pêches et des Océans élabore des politiques, procédures et pratiques complètes de remorquage en toute sécurité permettant de tenir compte de tous les risques pour la sécurité associés au remorquage des petits bateaux dans les eaux recouvertes de glace. »

### RAPPORT GIROUARD

*(Garde côtière canadienne – Rapport sur les événements relatifs au chavirement et au naufrage de L'ACADIEN I au large de la côte du Cap-Breton les 28 et 29 mars 2008)*

- 1) La GCC devrait réaliser un examen exhaustif des exigences, des politiques, des processus, de la formation et de l'équipement en matière de remorquage.
- 2) La GCC devrait s'efforcer activement de trouver, mettre en œuvre et en application des méthodes technologiques permettant de disposer d'un « écran commun d'affichage de la situation opérationnelle ».
- 3) La GCC devrait procéder à une réévaluation du recoupement des compétences dans les eaux de la côte Est.
- 4) La GCC devrait améliorer les processus de gestion du risque et de planification organisationnelle relatifs à la surveillance des activités sur la côte Est.
- 5) La GCC devrait promouvoir le concept de tenue de registres et d'analyse, et la valeur de l'échange des leçons apprises du point de vue professionnel.
- 6) La GCC devrait renouveler et raviver la participation de la clientèle.
- 7) La GCC devrait proposer une harmonisation cohérente des domaines de compétences interministérielles dans les eaux de la côte Est du Canada.
- 8) La GCC devrait proposer un examen du processus de réglementation, des normes et du régime d'inspection s'appliquant aux navires exploités dans les glaces avec les autorités pertinentes des ministères concernés.

## ANNEXE – TEXTE COMPLET DES RECOMMANDATIONS DES RAPPORTS D'ENQUÊTE

### RAPPORT D'OPÉRATION DE RECHERCHE ET SAUVETAGE

*(Ministère de la Défense nationale – Rapport d'opération de recherche et sauvetage F/V L'Acadien II - H2008-00319)*

#### Coopération entre les équipes de SAR et des opérations dans les glaces

- 1) Des représentants SAR devraient participer à toutes les réunions de planification des saisons des glaces dans l'Arctique et le Golfe afin de discuter de tout changement de politiques et de procédures qui pourraient avoir des répercussions sur l'un ou l'autre des programmes.

---

- 2) Des représentants SAR devraient être invités à participer aux appels conférences hebdomadaires chaque fois qu'on entrevoit une intensification des activités SAR en raison des glaces, de la météo, du trafic maritime ou d'un changement de politique.

---

- 3) Des directives plus complètes devraient être élaborées pour aider les responsables des opérations à déterminer dans le cadre de quel programme on doit porter assistance à un bateau et quand la responsabilité d'une opération doit être transférée d'un programme à l'autre. Cette information devrait figurer dans le Manuel national de recherche et sauvetage, dans les instructions permanentes d'opérations du Bureau des opérations dans les glaces et dans les manuels des opérations des CSSM.

---

- 4) L'Administration centrale de la Garde côtière canadienne à Ottawa doit émettre des directives claires concernant le transfert des services d'assistance à un navire, entre les équipes d'opérations dans les glaces et les équipes SAR, et doit les transmettre à tous les bureaux régionaux.

---

- 5) Il est nécessaire que la Garde côtière se dote d'un logiciel national de traitement des incidents semblable au programme SARMaster utilisé dans les centres de sauvetage du pays. Ce logiciel permettrait à tous les CRO, bureaux des opérations dans les glaces, CCCOS et CSSM de la région, ainsi qu'à l'Administration centrale, de gérer les incidents interrégionaux et de partager l'information plus facilement. L'Administration centrale de la Garde côtière canadienne devrait étudier la possibilité d'utiliser un programme existant comme INNAV, SARMaster ou CANSARP, ou élaborer un nouveau programme national pour gérer ses interventions de recherche et sauvetage.

#### Disponibilité des navires de la Garde côtière pour les opérations SAR - GCC

- 6) La GCC, région des Maritimes, devrait étudier la question du point de vue des ressources, des procédures de mobilisation pour des missions multiples et des priorités des programmes. Il est indispensable de respecter les exigences de l'analyse des besoins en SAR, sinon, un incident grave se produira un jour dans les eaux de la Nouvelle-Écosse sans qu'un navire de la Garde côtière soit en mesure de répondre dans des délais et des conditions de sécurité raisonnables.

---

- 7) Il faudrait des rapports plus précis sur la qualité de la couverture SAR en haute mer pour pouvoir évaluer l'étendue des pertes de couverture SAR en mer, afin de s'assurer que la Région des Maritimes répond bien aux exigences énoncées dans l'analyse des besoins en SAR, et pour avoir une idée de la qualité réelle de la couverture SAR en haute mer dans la Région des Maritimes.

#### Salle des opérations du CCCOS / échanges entre les membres du personnel - MDN

- 8) La salle des opérations devrait être rénovée avec la collaboration d'un spécialiste en ergonomie qui connaît bien les besoins d'une telle installation.

---

- 9) Tout le personnel des opérations devrait suivre une formation semblable au cours de gestion des ressources à la passerelle ou

dans le poste de pilotage.

### Fiabilité des aéronefs SAR

- 10) Les FC devraient examiner cette question particulièrement en ce qui a trait aux ressources disponibles et aux exigences du programme, ainsi qu'à la disponibilité, à la fiabilité et à la maintenance des appareils, afin de savoir s'il s'agit d'un problème systémique.

### Sauvetage de navires chavirés - GCC

- 11) La Garde côtière devrait mettre en œuvre un programme de formation et mettre au point des procédures à l'intention des équipages des navires et du personnel SAR pour qu'ils puissent faire face à ce type d'incident. Elle devrait également entreprendre l'étude, l'évaluation et l'acquisition de matériel adéquat pour permettre aux équipages de mener à bien les opérations de sauvetage impliquant des navires chavirés.

- 12) Il n'existe actuellement pas de directives ou de procédures nationales de la Garde côtière pour le sauvetage de survivants d'un navire chaviré. Il est recommandé que l'Administration centrale de la Garde côtière étudie, évalue et achète de l'équipement adéquat pour aider les équipages à mener à bien les opérations de sauvetage après un chavirage et qu'elle mette au point des directives opérationnelles pour ce type de situation.

### Trousse d'assistance aux navires chavirés des tech SAR

- 13) Le groupe des tech SAR devrait évaluer l'équipement qui doit être utilisé durant les opérations de plongée dans les eaux glaciales.

- 14) La trousse d'assistance aux navires chavirés devrait être conçue de façon à pouvoir être parachutée ou larguée par hélicoptère.

### Problèmes de communications - GCC et MDN

- 15) Les services techniques de la Garde côtière devraient examiner les problèmes rencontrés durant cet incident et prendre des mesures pour améliorer la fiabilité des communications entre le CCCOS et les navires de la Garde côtière.

- 16) Les FC devraient installer des appareils de communication par satellite à bord de tous les aéronefs SAR. Ces appareils devraient permettre les communications orales ainsi que le transfert de données et l'envoi de documents par fax.

### Système de localisation des navires de la Garde côtière et des aéronefs SAR des FC – GCC et MDN

- 17) Tous les navires de la Garde côtière et les aéronefs SAR des FC devraient être équipés de ce dispositif. Il y a un besoin immédiat de pouvoir localiser en temps réel toutes les ressources de la Garde côtière dans la Région des Maritimes.

### Problèmes techniques au CCCOS

- 18) Au cours des dix dernières années, le CCCOS est passé des registres et des cartes sur papier au traitement quasi exclusivement électronique des incidents. En conséquence, un grand nombre de technologies et systèmes nouveaux ont été installés au Centre, mais aucun budget, aucun plan de gestion global et aucun poste n'a été affecté à l'entretien et à la gestion de ces systèmes. On recommande qu'un examen et une vérification de la technologie soient entrepris avec pour objectif la mise en œuvre, à l'échelle nationale et à l'échelle du CCCOS, d'un plan exhaustif d'entretien, de formation et de financement.

- 19) La description de travail de l'officier de soutien des systèmes SAR fait actuellement l'objet d'une révision de classification. Cette révision doit être terminée dès que possible afin que toute lacune en matière de dotation et de qualifications puisse être détectée. Des problèmes de dotation liés à l'administration avant l'incident qui nous préoccupe ont empêché l'officier de soutien des systèmes SAR de se consacrer aux problèmes techniques au CCCOS.

### Annnonce aux familles

20) Le Manuel national SAR et les procédures normales d'opérations du CCCOS et des CSSM devraient préciser que, en plus d'annoncer à l'avance une réduction prévue des opérations de recherche, le coordonnateur de la mission SAR doit vérifier au moment réel de la réduction des opérations de recherche que toutes les familles en ont été informées.

---

21) Le cours de coordonnateur de mission de recherche offert au Collège de la Garde côtière canadienne devrait être révisé de façon à ce que le processus d'annonce aux familles fasse l'objet d'une instruction en salle de classe et soit mis en pratique lors d'exercices de simulation.