



Pêches et Océans
Canada

Fisheries and Oceans
Canada

Garde côtière
canadienne

Canadian
Coast Guard



Examen des niveaux de service

Réponses aux commentaires des clients

Mise à jour de 2009-2010



Aides à la navigation



Aides à la navigation

Dotation des phares

COMMENTAIRES DU CLIENT

Des clients de la Région du Pacifique ont demandé «quel est le budget annuel requis dans le cas des phares qui ont du personnel. Quelques membres de l'industrie de la pêche ont remis en question le rendement de l'investissement pour ce service. » (Pacifique)

Un formulaire de commentaires a été reçu demandant que la GCC continue à fournir du personnel pour les phares et que le nombre sites de rapport météorologique soit accru.

RÉPONSE

En 2009, la Garde côtière canadienne (GCC) a proposé un plan afin d'automatiser les stations de phare et d'y retirer le personnel de façon graduelle en Colombie-Britannique et à Terre-Neuve-et-Labrador. Néanmoins, des préoccupations ont été soulevées quant aux services supplémentaires fournis par les gardiens de phare. Puis en septembre 2009, la ministre Shea a demandé à la GCC d'entreprendre un examen approfondi des services supplémentaires fournis par les gardiens de phare sur ces deux côtes. S'il est déterminé, après cet examen, que la présence des gardiens de phare est la seule manière de fournir ces services, cette option sera pleinement prise en considération. Aucun gardien ne sera retiré des phares avant cet examen.

Concernant le budget consacré à la dotation des phares, une analyse initiale menée par la GCC suggère qu'un montant d'au moins 10 M\$ soit mis de côté annuellement à l'échelle nationale dans le cas où toutes les stations de phare deviennent automatisées, ce qui, une fois la décision prise, pourrait prendre plusieurs années à se concrétiser.

La Garde côtière canadienne est déterminée à utiliser les deniers des contribuables canadiens de la façon la plus efficiente possible et à toujours utiliser ses budgets de la façon la plus efficiente afin de fournir les meilleurs services possibles aux navigateurs.

Date de publication: le 2 Juin 2010
Numéro de référence: A13-14



Aides à la navigation

LORAN-C (Pacifique, QC, Maritimes, T.-N.-L.)

COMMENTAIRES DU CLIENT

« L'industrie n'utilise pas le LORAN C et remet en question le fait que la GCC continue de soutenir ce système.... l'industrie de la pêche n'utilise pas le système LORAN C pour la navigation et que ses membres soient d'avis que la GCC ne devrait pas investir dans le LORAN C s'il n'est pas utilisé. Les clients ont indiqué que ce système n'est pas utilisé comme système de navigation auxiliaire ... Les plaisanciers n'utilisent pas le système LORAN C et ils recommandent que la GCC n'investisse pas davantage dans ce service. » (Pacifique)

Des clients du Côte Nord ont réitéré que personne n'utilise le système LORAN-C. (Pacifique, Rapport de suivi)

« Dans l'estuaire et dans le golfe [du Saint-Laurent], le système GPS est utilisé par tous les navires commerciaux et le DGPS et le LORAN C sont peu utilisés. Seuls les navires qui ont des routes fixes utilisent encore le LORAN C. Tous les pêcheurs ont un système GPS, avec en plus un LORAN C ou un DGPS. Le LORAN C serait de moins en moins utilisé, sauf à dans la baie des Chaleurs. » Au Québec, le LORAN C est utilisé par des bâtiments dont les routes sont fixes et certains pêcheurs (QC)

De plus en plus de plaisanciers ont un système GPS, dont le coût d'achat est très abordable. Le DGPS et le Loran-C ne sont pas utilisés. (QC, Rapport régional)

« ... ce service ne devrait plus être offert [par la GCC] et que la partie du budget rattachée au LORAN C devrait être allouée à d'autres besoins en matière d'aides à la navigation. » (Maritimes)

Dans la région des Maritimes, par exemple, « certains pêcheurs convertissent leurs coordonnées GPS en coordonnées LORAN C parce que ce système de coordonnées leur est plus familier en ce qui concerne l'emplacement de lieux de pêche traditionnels. » (Maritimes).

L'utilité et le coût du LORAN C ont été remis en question. Ce système n'est pas utilisé par les navigateurs dans cette Région." (T.-N.-L.)



Aides à la navigation

LORAN-C (Pacifique, QC, Maritimes, T.-N.-L.) (continué)

RÉPONSE

La Garde côtière américaine (USCG), après avoir évalué l'utilité du système Loran-C pour ses clients nationaux et internationaux, a décidé de cesser d'utiliser le système Loran-C américain le 8 février 2010. Lorsque les stations américaines seront hors service, la grande majorité des stations canadiennes ne devraient plus être opérationnelles. Par conséquent, compte tenu de la décision de la USCG et des commentaires recueillis lors des consultations sur les NDS de la GCC, le Canada mettra hors service le système Loran-C canadien. Les administrations du Canada et des États-Unis uniront leurs efforts afin d'élaborer des plans en vue de mettre fin à l'utilisation des systèmes Loran-C. La date officielle de fin de prestation de ce service n'a pas encore été fixée pour le moment, malgré qu'on s'attende à ce que le système soit mis hors service

le 1er octobre 2010 ou avant.

Date de publication: le 25 mars 2010
Numéro de référence: A31-17



Aides à la navigation

Détroit de Canso – inquiétude quant à la taille des nouvelles bouées en plastique

COMMENTAIRES DU CLIENT

Relativement à la modernisation, certaines préoccupations ont été exprimées en ce qui concerne la taille inadéquate de certaines nouvelles bouées en plastique. Ce détail préoccupait particulièrement les pilotes sur les ponts des TGTB dans le détroit de Canso. Il a également été mentionné que certains phares pourraient ne pas satisfaire aux critères de disponibilité de 75 % et qu'ils devraient être inspectés. (Maritimes, Rapport régional)

RÉPONSE

La GCC a mené d'autres consultations auprès des clients dans la Région des Maritimes afin d'obtenir des commentaires au sujet de la modernisation des aides à la navigation. Les questions de la taille des bouées et de la disponibilité des aides à la navigation sont examinées plus attentivement, y compris en ce qui a trait au détroit de Canso.

Date de publication: le 25 mars 2010

Numéro de référence: A10-8



Aides à la navigation

Mise en place plus hâtive des bouées dans le chenal de Shippigan (Mar)

COMMENTAIRES DU CLIENT

« L'installation plus tôt de bouées dans le chenal de Shippagan préoccupe les clients directement touchés. » Les clients voudraient que les aides à la navigation soient installées plus tôt dans la saison. (Maritimes)

RÉPONSE

Cette demande fera l'objet d'une discussion approfondie avec les navigateurs concernés à l'échelle régionale afin d'étudier sa faisabilité, y compris les coûts ainsi que les autres facteurs.

Date de publication: le 25 mars 2010
Numéro de référence: A10-10



Aides à la navigation

Pannes des bouées

COMMENTAIRES DU CLIENT

Le sujet des entrepreneurs du service des bouées a soulevé une vive discussion et la plupart de nos clients sont satisfaits du niveau de service présentement offert. Cependant, certains étaient préoccupés par le fait que certaines interruptions du service des bouées duraient trop longtemps, que des bouées n'étaient pas toujours installées au bon endroit et que d'autres étaient retirées trop tôt durant la saison. La responsabilité de ces interruptions n'est pas seulement attribuée aux entrepreneurs mais également à la GCC. (Maritimes, Rapport, régional)

RÉPONSE

Les clients peuvent continuer d'acheminer à la GCC tout rapport concernant les pannes afin qu'un AVNAV puisse être diffusé et que la GCC ou l'un de ses entrepreneurs corrige la lacune le plus rapidement possible suivant une évaluation des risques. Dès qu'une panne est signalée, la GCC fait tout en son possible pour régler le problème, dans l'intérêt de la sécurité maritime.

Date de publication: le 25 mars 2010

Numéro de référence: A10-12



Aides à la navigation

Restauration des anciens sites d'aides fixes

COMMENTAIRES DU CLIENT

- Certains se sont dits préoccupés par la restauration de certains des plus vieux sites d'aides fixes puisqu'ils estiment que celle-ci donne une image négative de nos processus environnementaux et ne transmet pas un message positif à nos touristes. D'autres encore craignent que notre système des aides à la navigation favorise les utilisateurs de la région au détriment des autres. (Maritimes Regional Report)
- Il est intéressant de mentionner que lors de nos discussions, aucune préoccupation n'a été exprimée en rapport avec le fait que nos stations de phares ne sont plus pourvues de personnel. (Maritimes, Rapport régional)

RÉPONSE

- Le système d'aides à la navigation est conçu pour répondre aux besoins des navigateurs qui se trouvent en eaux restreintes, empruntent les routes recommandées ou qui s'approchent du littoral. Les navigateurs concernés sont consultés avant que tout changement ne soit apporté aux aides à la navigation. La GCC estime que l'approche actuelle adoptée pour définir le système d'aides à la navigation répond aux besoins de tous les navigateurs. Pour ce qui est de certaines aides fixes moins récentes, la GCC collabore avec d'autres partenaires fédéraux en vue de mettre en œuvre la nouvelle *Loi sur la protection des phares patrimoniaux*.

Date de publication: le 25 mars 2010

Numéro de référence: A13-15



Aides à la navigation

Aides à la navigation supplémentaires à Charlottetown, Terre-Neuve

COMMENTAIRES DU CLIENT

Charlottetown en est un bon exemple où la Labrador Fishermen's Union Shrimp Co. utilise des navires de plus en plus gros pour son exploitation. Ces navires doivent naviguer dans un chenal étroit sans aucune aide à la navigation, et ne peuvent se fier actuellement qu'à leur connaissance des lieux. Ils ont indiqué que cette situation est potentiellement dangereuse, ce qui est aussi le cas à d'autres endroits sur la côte.

(T.-N.-L., Rapport régional)

RÉPONSE

Il y a des aides à la navigation à Charlottetown (Î.-P.-É.). Ces aides saisonnières ont été remplacées par des espars d'acier utilisées toute l'année. Les marins disposeront d'aides à la navigation durant toute l'année à cet endroit.

Date de publication: le 19 février 2010

Numéro de référence: A10-5



Aides à la navigation

Manque d'aides à la navigation sur la côte du Labrador

COMMENTAIRES DU CLIENT

Les pêcheurs « ont indiqué être préoccupés par le manque d'aides à la navigation sur la côte du Labrador. Il y a présentement une augmentation des activités de pêche et il y a beaucoup d'endroits où il n'y a aucune aide à la navigation. » (T.- N.-L.)
Lors de ces séances les pêcheurs ont indiqué être préoccupés par le manque d'aides à la navigation sur la côte du Labrador. Il y a présentement une augmentation des activités de pêche et il y a beaucoup d'endroits où il n'y a aucune aide à la navigation.
(T.- N.-L., Rapport régional)

RÉPONSE

La GCC a augmenté considérablement le nombre d'aides à la navigation le long de la côte du Labrador ces dernières années. Elle exécute actuellement un examen cyclique des niveaux de service en consultant les utilisateurs en activité dans la partie sud du Labrador et elle examinera les besoins en aides à la navigation dans la partie nord du Labrador l'année prochaine. Les utilisateurs seront consultés durant ces examens.

Date de publication: le 19 février 2010

Numéro de référence: A10-3



Aides à la navigation

Visibilité des normes de service sur la côte sud de Terre-Neuve

COMMENTAIRES DU CLIENT

Pêcheurs et plaisanciers : « Le niveau de service sur la côte sud de Terre-Neuve doit être accru. » Ce commentaire porte sur la difficulté de respecter la norme de service en ce qui concerne la visibilité sur la côte sud/sud-ouest de Terre-Neuve en raison des piètres conditions météorologiques (brouillard) dans cette zone. (T.-N.-L.)

RÉPONSE

Même si les niveaux de service actuels semblent causer une insatisfaction générale, durant les consultations tenues avec les clients sur la côte sud, des utilisateurs ont répondu qu'ils peuvent poursuivre leurs activités avec les niveaux de service actuels.

Date de publication: le 19 février 2010

Numéro de référence: A10-4



Aides à la navigation

Maintenir les NDS existants

COMMENTAIRES DU CLIENT

Les représentants de l'industrie de la pêche ont suggéré à la GCC de procéder avec prudence lorsqu'elle retire des aides visuelles et sonores. Ces dernières sont connues et utilisées comme outils de référence et sont particulièrement nécessaires lorsque la technologie fait défaut. (Pacifique)

RÉPONSE

La GCC examine périodiquement toutes les aides à la navigation pour s'assurer qu'elles continuent de répondre aux besoins des navigateurs. Ce processus d'examen comprend une importante consultation auprès des usagers avant que des modifications puissent être apportées à un système d'aides à la navigation ou à une aide individuelle.

COMMENTAIRES DU CLIENT

Des commentaires radicaux ont été formulés par la BC Coast Pilots Association et d'autres parties qui aimeraient que le financement pour l'entretien des aides existantes et des modifications ou ajouts aux aides dans les différents ports et les eaux de la côte de la C.-B. Du nouvel équipement de navigation et des améliorations à l'équipement existant ne justifient pas le retrait des aides à la navigation ou ne justifient pas le fait de ne pas mettre en place de nouvelles aides au besoin. (rapport de suivi de la Région du Pacifique)

RÉPONSE

La GCC s'est engagée à maintenir les aides à la navigation au niveau de fiabilité élevé mentionné dans le document publié sur les niveaux de service. Les aides à la navigation peuvent être enlevées ou ajoutées à la suite d'un examen détaillé des besoins et des risques et uniquement après une consultation exhaustive auprès des usagers. La GCC continuera d'évaluer et de mettre en place de nouvelles technologies pour s'assurer que les systèmes d'aides à la navigation sont conçus dans le but de satisfaire aux besoins de sécurité et aux normes de service établies. Au fur et à mesure que la technologie évolue et que des gains d'efficacité opérationnels sont enregistrés, les économies réalisées seront réaffectées aux services essentiels de la GCC.

Date de publication: le 31 décembre 2009

Numéro de référence: A10-00



Aides à la navigation

Maintenir les NDS existants (continué)

COMMENTAIRES DU CLIENT

Les niveaux de service doivent être améliorés et non pas réduits. Lors d'un voyage au tour de l'île de Vancouver l'été dernier, les rapports des phares et les bouées au large ont fait la différence entre une excursion sécuritaire et une excursion dangereuse. Veuillez maintenir le personnel en place dans les phares. (formulaire de commentaires – Région du Pacifique)

RÉPONSE

Le rôle premier des phares est l'entretien des aides à la navigation. Les progrès technologiques ont permis l'automatisation des phares sans compromettre la fiabilité des aides à la navigation ou la sécurité des navigateurs. Les autres services fournis par les gardiens de phare, comme les rapports, seront soumis à un processus d'examen, comme l'a annoncé le ministre des Pêches et des Océans en octobre 2009.

COMMENTAIRES DU CLIENT

Les représentants des plaisanciers ont proposé que le processus décisionnel pour l'examen cyclique des aides à la navigation soit amélioré. Ils recommandent que les conseils consultatifs maritimes locaux du bureau régional du Pacifique (GCC) soient consultés plus fréquemment afin de déterminer les besoins locaux et que les normes nationales soient utilisées uniquement à titre de lignes directrices. (Pacifique, Rapport régional)

RÉPONSE

Un examen périodique des aides à la navigation comprend une évaluation et une analyse détaillées des besoins, des dangers et des risques associés à la navigation d'une zone spécifique. Le type d'aide à la navigation fourni est déterminé au moyen d'une consultation exhaustive auprès des usagers et conformément aux lignes directrices ou aux normes applicables. La GCC reconnaît les conseils consultatifs maritimes locaux de la Région du Pacifique comme une ressource utile pour déterminer les besoins locaux relatifs aux aides à la navigation et il continuera de les utiliser.

Date de publication: le 31 décembre 2009

Numéro de référence: A10-00



Aides à la navigation

Arctique: Approvisionnement, des aides à la navigation prolongée, GPS différentiel et (DGPD)

COMMENTAIRES DU CLIENT

Approvisionnement des collectivités nordiques

Des membres de l'industrie du transport maritime « ont mentionné avoir soumis une demande depuis fort longtemps concernant des [aides à la navigation] supplémentaires afin de les aider à réapprovisionner les communautés et à soutenir d'autres activités tenues dans les régions des baies d'Ungava et d'Hudson. » (C&A)

Des demandes spécifiques d'amélioration du service sont aussi formulées : dans la région du nord du Québec, apporter des modifications au balisage afin de faciliter l'accès sécuritaire à un village inuit. (Québec, Rapport regional)

Saison des aides à la navigation prolongée dans l'Arctique

L'industrie du transport maritime et les gouvernements des Territoires du Nord-Ouest (T.N.-O.) et du Nunavut « ont tous indiqué s'attendre à ce que la saison du transport maritime en Arctique commencera plus tôt et se terminera plus tard au cours des cinq prochaines années ce qui nécessitera des aides à la navigation tout au long de cette saison prolongée. » (C et A)

Les pêcheurs du Grands lac des Esclaves (Great Slave Lake) sont préoccupés par le fait que la saison des aides à la navigation sur le Grand lac des Esclaves doit se prolonger puisque la période d'eau libre est de plus en plus longue en raison du réchauffement climatique. Cependant, il semble que leur préoccupation particulière soit liée à l'obtention d'une bouée météorologique du SEA en service pour une plus longue période pour leur permettre de recevoir en temps réel les bulletins météo pour une plus longue période durant l'année. (C et A, Rapport régional)

Les expéditeurs qui utilisent la Voie maritime du Saint-Laurent ont constaté les efforts accomplis sur la voie maritime afin d'ouvrir plus tôt et de fermer plus tard, en mentionnant qu'au cours des cinq prochaines années, les aides à la navigation de la GCC devront être offertes pendant une plus longue période. (C et A, Rapport régional)



Aides à la navigation

Arctique: Approvisionnement, des aides à la navigation prolongée, GPS différentiel et (DGPD) (continué)

COMMENTAIRES DU CLIENT

GPS différentiel et (DGPD) et cartes électroniques

En ce qui concerne la Région du Centre et de l'Arctique, il a été signalé que « les utilisateurs dans l'Arctique sont à la recherche d'un système électronique d'aides à la navigation comparable au système en place pour les utilisateurs du Sud muni d'un système de positionnement précis tel qu'un DGPS combiné à un système de cartes électroniques à jour. » (C&A)

Certains groupes de clients dans certaines Régions n'utilisent pas le DGPS. Les groupes de clients qui disent utiliser le DGPS sont les pilotes navigant dans des chenaux commerciaux et certains pêcheurs de la Région du Québec. Les pêcheurs et plaisanciers de la Région du Pacifique et les plaisanciers du Québec ont mentionné qu'ils ne se servent pas du DGPS (voir ci-haut pour plus d'informations concernant DGPS).

RÉPONSE

Un sous-comité pour le Conseil consultatif maritime de l'Arctique a été formé en novembre 2008 dans la Région de l'Arctique et du Nord afin de discuter des demandes d'aides à la navigation supplémentaires, de cartes hydrographiques et de prolongation des saisons dans les eaux de l'Arctique et de la baie d'Hudson provenant de l'industrie du transport maritime.

Un atelier a eu lieu en avril 2009, auquel participaient des représentants de l'industrie, du personnel de la GCC des Régions du Centre et de l'Arctique et du Québec, ainsi que des services hydrographiques de la Région du Centre et de l'Arctique pour :

- 1) examiner les aides à la navigation et les cartes hydrographiques existantes ainsi que les sondages remplis;
- 2) demander des documents pour les nouveaux services ou les services élargis dans des secteurs particuliers;
- 3) commencer à classer ces demandes par ordre de priorité.

Le prochain atelier est prévu pour le début de 2010 afin d'approfondir ces discussions. Si les fonds additionnels et la conception et la définition du programme le permettent, des services supplémentaires pourraient être mis en œuvre au besoin.

Date de publication: le 31 décembre 2009

Numéro de référence: A10-1, A10-9, A31-16 & A31-18



Aides à la navigation

Installation et entretien des aides à la navigation flottantes dans le port de Churchill

COMMENTAIRES DU CLIENT

Le port de Churchill se demande pourquoi les aides à la navigation flottantes n'ont pas été installées, enlevées ou entretenues par la GCC. La question se rapporte à un enjeu de longue date concernant la disposition des [aides à la navigation] dans les limites du port privé et à la capacité de la GCC à les fournir et à les entretenir conformément aux normes en matière de NDS. ... Le port de Churchill cherche à résoudre l'enjeu concernant la fourniture d'aides à la navigation au port. (C et A)

RÉPONSE

Au printemps 2009, le ministre a informé le port de Churchill que la GCC n'est pas en mesure de fournir des services d'aides à la navigation dans les régions où le service ne peut pas être maintenu en accord avec les niveaux de fiabilité établis. Le ministre a également indiqué que, selon la politique de la GCC, les aides à la navigation de courte portée ne sont pas habituellement fournies pour guider les navires vers des installations privées comme la HBPC.

Il a également été signalé que nonobstant ce qui précède, la Garde côtière a conservé une approche coopérative et continue d'exploiter les trois séries de portées lumineuses et une RACON (balise radar) pour appuyer la sécurité de la navigation au port. De plus, dix bouées lumineuses ont été remises à la HBPC gratuitement pour qu'elle puisse les utiliser.

La GCC a offert de tenir la HBPC au courant des travaux préparatoires de la GCC sur la conception des bouées-espar lumineuses résistantes aux glaces fonctionnant toute l'année dans le fleuve Saint-Laurent, parce qu'elle pourrait être pertinente pour le secteur de Churchill.

Date de publication: le 31 décembre 2009

Numéro de référence: A10-6



Aides à la navigation

Aides flottantes des transporteurs maritimes privés dans les Grands Lacs – Voie maritime

COMMENTAIRES DU CLIENT

Les aides flottantes à la navigation commerciale au sein du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime peuvent être réduites. Les membres de la CSA ont soumis des commentaires à la GCC relativement à des aides flottantes inutiles lors d'examen antérieurs des aides à la navigation, mais les recommandations liées aux réductions n'ont pas encore été menées à bien. On espère qu'un examen prévu en 2009 pourra permettre de procéder aux réductions nécessaires afin que les ressources de la GCC puissent être affectées à la modernisation du système de navigation. La Région du Québec est un chef de file mondial en ce qui a trait à l'introduction de la navigation électronique; ces initiatives devraient se poursuivre et être adoptées pour l'ensemble du système de navigation. De plus, si la GCC adopte la navigation électronique, les positions des « bouées virtuelles » pourraient être établies. (C et A, CSA, formulaire de commentaires)

Plaisanciers : De plus, ils sont préoccupés par le fait que les besoins des expéditeurs commerciaux ainsi que des pêcheurs l'emportent sur ceux des plaisanciers en ce qui concerne le retrait ou la réduction des aides à la navigation. Cette Région a pour objectif d'offrir un niveau de service approprié à tous les utilisateurs. (T.- N.-L., Rapport régional)

RÉPONSE

Un atelier de révision avec les intervenants ayant des intérêts commerciaux a eu lieu en février 2009. La totalité des quelque 800 aides à la navigation fournies aux utilisateurs commerciaux a été examinée. Des changements ont été suggérés pour environ 0,6 % de ces aides commerciales et les consultations des utilisateurs au sujet de ces changements proposés sont en cours.

Dans l'ensemble, l'atelier a indiqué que 99,4 % des aides à la navigation commerciales de la GCC étaient jugées nécessaires par les participants. Ces données indiquent clairement que la GCC fournit une quantité suffisante d'aides à la navigation aux utilisateurs commerciaux.

Date de publication: le 31 décembre 2009
Numéro de référence: A10-13



Aides à la navigation

La navigation électronique - technologie importante pour le futur

COMMENTAIRES DU CLIENT

L'industrie du transport maritime « considère que la navigation électronique est une technologie du futur et qu'elle devrait être considérée par la GCC. » (Pacifique)

Rendre accessible le système d'information maritime actuel de la Région du Québec jusqu'au Grands Lacs dans le cadre de la stratégie de navigation électronique de la GCC. Des améliorations devraient être apportées pour accroître la disponibilité en temps réel des données de navigation pour les navigateurs : niveau d'eau, courants, vents, hauts-fonds et données bathymétriques en haute définition. L'information devrait être entièrement intégrée dans un système Web facilement accessible au moyen du système VSAT, qui deviendra de plus en plus courants à bord des bâtiments naviguant dans la voie maritime du Saint-Laurent et sur les Grands Lacs. • (C et A, AAC, formulaire de commentaires)

« Par exemple, le recours à des systèmes de navigation électronique perfectionnés dans l'Arctique serait un moyen formidable d'améliorer la sécurité sans avoir à attendre des années pour mettre en place des biens d'infrastructure comme des navires, des structures matérielles et des aides à la navigation. » (C et A, ville de Churchill, formulaire de commentaires)

RÉPONSE

La GCC convient que la mise en œuvre coordonnée des technologies de navigation électronique de façon organisée au Canada pourrait considérablement améliorer la sécurité, avoir des effets économiques positifs et accroître la protection de l'environnement. En tant qu'organisme chargé de la prestation de services maritimes, la GCC est bien placée pour jouer un rôle de chef de file au Canada. En 2008, la GCC a élaboré un projet de vision et de stratégie pour la navigation électronique. En 2009 2010, la GCC a travaillé avec ses partenaires pour établir les exigences des navigateurs. En 2010 2011, nous mettrons la dernière main à la stratégie de mise en œuvre de la navigation électronique qui aidera à préciser l'étendue des services de navigation électronique à mettre en œuvre. Il convient de noter que ce travail doit se poursuivre en harmonie avec la communauté internationale.

Date de publication: le 31 décembre 2009
Numéro de référence: C40-22



Aides à la navigation

Continuer à publier les avis aux navigateurs en format papier

COMMENTAIRES DU CLIENT

« Maintenir la publication des avis en format papier, car de nombreux plaisanciers ne peuvent recevoir par courriel les modifications aux cartes marines. » (Québec)

RÉPONSE

Plusieurs améliorations récentes ont été apportées au site Web de NOTMAR et on cessera l'utilisation de versions papier en avril 2010 comme prévu.

Les abonnés à notre service en ligne peuvent maintenant recevoir l'édition électronique complète de nos Avis aux navigateurs. Si vous voulez vous abonner, veuillez visiter le site Web <http://www.notmar.gc.ca/abonner/>

Date de publication: le 31 décembre 2009

Numéro de référence: A50-20



Aides à la navigation

Utilisation de quatre bouées saisonnières supplémentaires et d'un aéro-nef

COMMENTAIRES DU CLIENT

« Pour l'industrie du transport maritime, le service de pose et d'enlèvement des bouées est satisfaisant. Il est toutefois important de disposer d'un chenal balisé et lumineux le plus rapidement possible au printemps et le plus longtemps possible à l'automne. À cet égard, la flotte de la Garde côtière ne comprend pas assez de navires pour assurer un service rapide de balisage, et le projet de remplacement des aides saisonnières par des bouées lumineuses quatre saisons doit être encouragé. Par ailleurs, l'utilisation d'aéroglesseurs pour le balisage, le contrôle des embâcles et le déglacage en eau peu profonde est une excellente initiative. » (QC)

Groupe Conseil Maritime: Maintien des aides actuelle et amélioration des bouées lumineuses d'hiver. (Lettre du 31 octobre, 2008)

Groupe Conseil Maritime : Avoir le navire, Tracy, pour permettre la pose et l'enlèvement des bouées d'été en fonction des conditions climatiques et ainsi permettre de diminuer les périodes de restriction de la navigation d'hiver. (Lettre du 31 octobre, 2008)

RÉPONSE

La mise en place de nouvelles technologies, comme des bouées quatre saisons, se fera si elles sont disponibles et abordables. La GCC a l'intention de déployer à l'avenir davantage de bouées utilisées durant toute l'année, afin que la flotte de la Région de Québec ait une meilleure marge de manœuvre à la tâche de mouiller et retirer des bouées.

Date de publication: le 24 novembre 2009

Numéro de référence: A10-11



Aides à la navigation

Meilleur marquage des chenaux secondaires

COMMENTAIRES DU CLIENT

Plaisanciers : « ...sur le plan de la sécurité nautique, on favorise la navigation des plaisanciers en dehors des chenaux principaux. À cette fin, on encourage le balisage des chenaux secondaires, car les plaisanciers n'ont pas tous des cartes électroniques et ont besoin de repères de navigation. » Demande spécifique : « Améliorer la qualité du balisage ...dans un chenal secondaire, en aval de l'île de Montréal afin de faciliter la navigation des plaisanciers. » (Québec)

RÉPONSE

Les aides à la navigation existantes dans ce secteur sont considérées adéquates, sauf en circonstances exceptionnelles lorsque les niveaux d'eau sont très bas.

Date de publication: le 18 novembre 2009
Numéro de référence: A10-2



Aides à la navigation

Signaux de brume au cap Beal et à l'île Leonard (région du Pacifique) – demande des pêcheurs sportifs

COMMENTAIRES DU CLIENT

Pêcheurs sportifs et plaisanciers : « Certains clients de la côte ouest de l'île de Vancouver semblent convaincus que les cornes de brume du cap Beale et de l'île Leonard doivent être remises en place. ... les cornes de brume sont très utiles lors des conditions météorologiques extrêmes qui se produisent sur la côte ouest. » (Pacifique)

« Un client aimerait que les 13 cornes de brume soient remises en service à des fins d'utilisation par les plaisanciers et croit qu'elles pourraient facilement reposer sur la liste des stations de phare dotées dans la Région du Pacifique. D'autres utilisateurs ne ressentent pas ce besoin avec les aides modernes disponibles » (CCPS – Détroit de Georgia nord). (rapport de suivi – Région du Pacifique)

RÉPONSE

Les Directives de la GCC autorisent la fourniture des signaux sonores tels que les cornes de brume à l'intention des petits bâtiments commerciaux dans des circonstances précises et uniquement dans le but d'améliorer l'ensemble des aides à la navigation existantes. Les nombres et types d'aides à la navigation fournis sont déterminés au moyen d'un examen officiel des aides maritimes et d'évaluations/analyses approfondies des besoins, y compris par la consultation des utilisateurs. Les aides à la navigation sont fournies ou retirées uniquement au terme d'un examen de ce genre.

Les examens et le calendrier des examens des aides à la navigation de la Région du Pacifique sont décrits à l'adresse <http://www.ccg-gcc.gc.ca/e0003862>.

Date de publication: le 28 octobre 2009

Numéro de référence: A10-7



Gestion des voies navigables



Gestion des voies navigables

Étendre la saison opérationnelle du canal Canso

COMMENTAIRES DU CLIENT

« Bien qu'ils soient satisfaits du service, les clients ont demandé s'il était possible que la saison opérationnelle du canal Canso coïncide avec les conditions des glaces à la suite des conditions climatiques observées au cours des dernières années. » (Maritimes)

RÉPONSE

En raison des difficultés associées à la planification dans des conditions de glaces, la GCC est d'avis que les dispositions prises à l'heure actuelle sont les meilleures. Toutefois, la GCC continuera de suivre l'évolution des conditions de glaces et pourrait revoir les dispositions actuellement prises.

Date de publication: le 25 mars 2010

Numéro de référence: W45-4



Gestion des voies navigables

Demande de services en français à Canso (Maritimes)

COMMENTAIRES DU CLIENT

De plus, nos clients du nord du Nouveau-Brunswick ont souligné le fait qu'il n'y avait aucun service offert en français dans le canal. (Maritimes, rapport régional)

RÉPONSE

Afin d'accroître la capacité bilingue, la GCC (Région des Maritimes) évaluera la possibilité d'embaucher du personnel bilingue à mesure que les employés partent à la retraite.

Date de publication: le 25 mars 2010

Numéro de référence: W45-5



Gestion des voies navigables

Dragage – ports et quais d'accès public

COMMENTAIRES DU CLIENT

Les administrations s'attendent à ce que « quelqu'un » au sein du gouvernement fédéral soit, ou devrait être, responsable du dragage dans les secteurs qui ne sont pas encore desservis par la GCC ou les administrations portuaires. Elles ont particulièrement fait référence aux environs des ports (c.-à-d. hors des limites des ports) et aux quais d'accès public tels que les quais du gouvernement. » (C et A)

RÉPONSE

Au milieu des années 90, le gouvernement du Canada a décidé que le secteur privé et les ports qui bénéficiaient des activités de dragage devaient assumer leur responsabilité financière. Par conséquent, la GCC a mis fin à son programme national de dragage en 1998, sauf sans les chenaux de navigation reliant les Grands Lacs, là où le Canada a pris un engagement avec les États-Unis pour entretenir les segments canadiens des chenaux. La GCC se livre également à des activités de dragage dans d'autres zones faisant l'objet d'un recouvrement intégral des coûts de l'industrie maritime (le chenal de navigation du Saint-Laurent entre le cap Gribane et le port de Montréal).

Date de publication: le 19 février 2010

Numéro de référence: OGD-6-A



Gestion des voies navigables

Importance des NDS existants

COMMENTAIRES DU CLIENT

« Les pilotes du fleuve Fraser et les représentants du port du fleuve Fraser ont émis des commentaires sur la valeur et l'importance des services de gestion des voies navigables pour la sécurité du transport des cargaisons sur le fleuve Fraser. » (Pacifique)« Les transporteurs maritimes des Grands Lacs reconnaissent l'importance de la participation de la GCC aux projets de dragage des voies navigables internationales (rivières Detroit, St. Clair et St. Marys). » (Centre et Arctique – C et A)« Ce programme est fort important pour l'industrie du transport maritime ... Les demandes suivantes sont formulées par les représentants de l'industrie du transport maritime : ...maintenir dans un état opérationnel les estacades et les îlots utilisés pour le contrôle des glaces, dans le lac Saint-Pierre... » (QC) Maintien du service. (Lettre du Groupe Conseil Maritime, QC)Les clients « étaient satisfaits des niveaux de service actuels. Dans l'ensemble ils considéraient que « plus » de services seraient souhaitables, mais qu'il y en ait « moins » serait inacceptable » (Maritimes)« En général, les clients sont satisfaits des niveaux de service en gestion des voies navigables offerts dans cette Région. ...Les clients souhaitent que le niveau de service actuel soit maintenu. » (T.-N.-L.)

RÉPONSE

Nous apprécions la rétroaction reçue de l'industrie maritime, qui réaffirme la valeur et l'importance des services des voies navigables.

Dans l'avenir immédiat, la GCC ne prévoit pas réduire ou modifier le niveau de service du programme. Toutefois, en regardant à l'horizon immédiat, et en se concentrant sur la technologie maritime de pointe, comme le SIA et la navigation électronique, certains ajustements pourraient s'avérer nécessaires puisque les niveaux de l'eau en temps réel et l'enregistrement des changements dans l'état du lit de nos chenaux maritimes sont des éléments qui influent sur le programme.

Ces services contribuent aussi au maintien de chenaux navigables particuliers, réduisent les risques pour la navigation et favorisent la protection de l'environnement.

Date de publication: le 31 décembre 2009

Numéro de référence: W00-00



Gestion des voies navigables

Inspections régulières de l'accès aux ports

COMMENTAIRES DU CLIENT

« Il a été mentionné qu'aucune enquête périodique n'est menée dans [les environs des ports]. » (C&A)

RÉPONSE

La GCC effectue des levés du fond des chenaux commerciaux afin de connaître l'état du fond et les restrictions ou dangers à la sécurité de la navigation, et communique cette information aux navigateurs, pilotes et autres intervenants.

Les efforts de la GCC dans le domaine des levés et de la surveillance du fond marin sont adressés aux principaux chenaux de navigation commerciale. Les chenaux maritimes en question ont habituellement une largeur et une profondeur restreintes et nécessitent des activités de surveillance fréquentes en raison de l'accumulation des sédiments et de la variation subséquente de la profondeur d'eau. Il faut que les chenaux soient utilisés par plus d'un utilisateur commercial et qu'ils aient, en fait, de multiples usagers.

Compte tenu des limites du havre portuaire, cette responsabilité peut incomber à l'administration portuaire et les demandes de levé devraient être exécutées par le Service hydrographique du Canada si des fonds sont disponibles à cette fin.

Date de publication: le 31 décembre 2009

Numéro de référence: W50-10



Gestion des voies navigables

Explorer les partenariats fédéral/industrie pour le dragage

COMMENTAIRES DU CLIENT

L'industrie se demande si des partenariats avec l'industrie fédérale seraient envisageables afin d'aider à assumer les coûts de dragage. C'est-à-dire que si les projets de dragage privés et fédéraux sont exécutés à proximité, un contrat attribué conjointement pourrait réduire l'ensemble des coûts du projet. (C&A rapport régional)

RÉPONSE

Au milieu des années 90, le gouvernement du Canada a décidé que le secteur privé et les ports qui bénéficiaient des activités de dragage devaient assumer leur responsabilité financière. Cette décision a été fondée sur une recommandation du Comité permanent des transports selon laquelle le dragage devrait être la responsabilité des ports et d'autres bénéficiaires s'ils pouvaient être identifiés. Par conséquent, la GCC a mis fin à son programme national de dragage en 1998, sauf dans les chenaux de navigation reliant les Grands Lacs, là où le Canada a pris un engagement avec les États-Unis pour entretenir les segments canadiens des chenaux. La GCC se livre également à des activités de dragage dans d'autres zones faisant l'objet d'un recouvrement intégral des coûts de l'industrie maritime (le chenal de navigation du Saint-Laurent entre le cap Gribane et le port de Montréal). La GCC serait disposée à envisager un accord semblable à celui visant la pratique actuelle des activités sur le fleuve du Saint Laurent, faisant l'objet d'un recouvrement intégral des coûts.

Date de publication: le 31 décembre 2009

Numéro de référence: W20-2



Gestion des voies navigables

Gestion efficace des voies navigables dans l'ouest de l'Arctique – dragage

COMMENTAIRES DU CLIENT

« la nécessité d'une gestion plus efficace des voies navigables dans l'Arctique de l'Ouest, y compris par meilleure gestion des profondeurs d'eau au port de Hay River et aux ports de ravitaillement de plusieurs communautés (Norman Wells et Tuktoyaktuk) » (C. et A., gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, Formulaire d'observations)

RÉPONSE

La GCC contribue à assurer la sécurité et l'accessibilité des chenaux de navigation du Canada. Elle veille également à ce qu'ils soient utilisés et entretenus tout en respectant l'environnement grâce à l'établissement de lignes directrices sur les chenaux, au sondage et la surveillance de l'état du fond des chenaux (notamment la Hay River), aux portails d'information et à la prestation d'aides maritimes à la navigation et d'autres services de sécurité. Plus particulièrement, le dragage dans les ports est la responsabilité des ports.

Date de publication: le 31 décembre 2009

Numéro de référence: W20-1



Gestion des voies navigables

Cartes de relevés de dragage haute résolution (électroniques)

COMMENTAIRES DU CLIENT

Des membres de l'industrie du transport maritime de la Région du Centre et de l'Arctique «souhaiteraient avoir accès à des cartes de relevé de dragage de haute résolution pour qu'ils puissent intégrer les dernières données dans leurs systèmes de navigation électroniques. » (C&A)

RÉPONSE

La GCC élabore actuellement une stratégie pour le concept de la navigation électronique, c'est-à-dire la collecte, l'intégration, l'échange, la présentation et l'analyse harmonisés de l'information maritime à bord et à terre, par voie électronique, pour améliorer la navigation d'un poste d'amarrage à l'autre et les services connexes, aux fins de la sûreté et de la sécurité en mer et de la protection de l'environnement marin. La demande d'accès aux cartes de relevé de haute résolution peut surgir dans le cadre du concept de la navigation électronique, le cas échéant, elle serait étudiée dans ce contexte. Dans le cas du réseau des rivières Detroit et St. Clair, la GCC travaille en collaboration étroite avec le US Corp of Engineers pour coordonner l'entretien du chenal et pour partager les résultats des levés avec les intervenants.

Date de publication: le 31 décembre 2009

Numéro de référence: W50-9



Gestion des voies navigables

Augmenter la fréquence des prévisions sur les niveaux d'eau

COMMENTAIRES DU CLIENT

Industrie du transport maritime : "...inclure la période hivernale dans le service de prévisions des niveaux d'eaux et diffuser l'information sur une base journalière. » (Québec).

RÉPONSE

Le service de prévision fourni par la GCC en aval du fleuve Saint-Laurent est fondé sur un modèle mathématique précis. Ce modèle intègre des données sur les débits sortants des Grands Lacs et de ses tributaires, la prédiction des marées, le volume de précipitations estimé et le niveau d'eau observé, qui proviennent d'autres instances comme le SHC, EC, la NOAA, et l'USACE. Ce service de prévision est offert une fois par semaine durant la saison sans glace. Selon l'expérience de la GCC, il serait difficile de modifier le modèle mathématique pour inclure la saison hivernale, et l'exactitude et la bonne qualité des résultats ne seraient pas garanties.

Date de publication: le 24 novembre 2009

Numéro de référence: W50-7 & W50-8



Gestion des voies navigables

Estacades et îlots de contrôle des glaces sur le lac Saint-Pierre

COMMENTAIRES DU CLIENT

Industrie du transport maritime : « Maintenir dans un état opérationnel les estacades et les îlots utilisés pour le contrôle des glaces, dans le lac Saint-Pierre, et ajouter des estacades dans la partie aval du lac. » (Québec)

RÉPONSE

Chaque année, les estacades sur le lac St-Pierre, à la hauteur de Lanoraie et Lavaltrie sont installées à l'automne et enlevées au printemps. Elles sont entretenues régulièrement, et les composantes en mauvais état sont aussitôt remplacées afin de répondre en toute efficacité aux besoins des marins. On ne prévoit pas pour l'instant d'ajouter des estacades dans la partie est du lac Saint-Pierre. Durant les grands embâcles de l'hiver 1992-1993, diverses études ont été effectuées en vue de déterminer une configuration optimale d'ouvrages maritimes pour le lac Saint-Pierre afin de gérer efficacement la couverture de glace. Suivant ces études, il a été établi que la combinaison actuelle, soit l'estacade de Yamachiche et les neufs îlots artificiels des deux côtés de la voie navigable, était la solution qui présentait le meilleur ratio coûts/avantages, et facilitait les opérations de déglacement au printemps.

Date de publication: le 24 novembre 2009

Numéro de référence: W40-3



Gestion des voies navigables

Développement et gestion des voies navigables

COMMENTAIRES DU CLIENT

« Ce programme est fort important pour l'industrie du transport maritime, qui considère que la Garde côtière doit non seulement gérer, mais également développer les voies navigables à des fins d'efficacité, de compétitivité et de protection de l'environnement. » (QC)

- Demande de l'industrie du transport maritime : « aménager les voies navigables pour permettre l'utilisation de navires de plus en plus larges, dans le chenal commercial et dans la voie maritime du Saint-Laurent ...
 - maintenir dans un état opérationnel les zones d'ancrages, en dehors du chenal commercial, particulièrement entre Bécancour et Grondines. » (QC)
 - En plus de la gestion de la voie navigable, on devrait voir à son développement. Le changement de nom du service, de développement des voies navigables à gestion des voies navigables, est évocateur de la direction prise par la GCC. (Lettre du Group Conseil Maritime, QC)
 - Favoriser la navigation des navires Post-Panamax dans le chenal en minimisant les délais autant pour ces navires que le reste du trafic. (Lettre du Group Conseil Maritime, QC)
 - Clarifier les rôles de la GCC dans la gestion de la voie navigable et assurer que celle-ci maintienne son rôle de gestionnaire dans l'optique d'une gestion intégrée de la navigation sur le fleuve. (Lettre du Groupe Conseil Maritime, QC)
- « Supporter l'implantation d'équipement et de technologies permettant d'optimiser l'utilisation de la colonne d'eau pour le transport maritime; (QC)
 - Revoir l'utilisation de la colonne d'eau. (Lettre du Group Conseil Maritime, QC)
 - Développer les technologies permettant la pleine utilisation de la colonne d'eau. (Lettre du Group Conseil Maritime, QC)



Gestion des voies navigables

Développement et gestion des voies navigables (continué)

RÉPONSE

Nous sommes heureux de constater l'importance que l'industrie maritime accorde à ce programme et nous allons poursuivre nos efforts pour satisfaire nos usagers des voies navigables du Canada

Au cours des prochains mois, une étude sera réalisée afin de revoir les besoins liés à l'entretien des zones d'ancrage. Cette question sera discutée lors d'une prochaine rencontre du comité aviseur sur le dragage

Le nom de ce programme a été modifié pour mieux refléter l'ensemble de ses activités dont celles liées aux fonctions d'entretien et de surveillance des chenaux. Ceci étant dit la composante développement et innovation demeure au cœur des activités de ce programme et de l'ensemble de la GCC

Une étude visant à établir la faisabilité de faire transiter, sur une base régulière, des navires de classe post Panamax dans la voie navigable du Saint-Laurent jusqu'au port de Montréal est présentement en cours. Les résultats devraient être connus d'ici quelques mois

La GCC continuera de participer aux activités du plan d'action St-Laurent et à d'autres initiatives visant la gestion intégrée du Saint-Laurent et son développement durable

La GCC poursuit les efforts entrepris depuis plusieurs années pour favoriser l'optimisation de la colonne d'eau. L'implantation de la technologie GPS-OTF au niveau des relevés bathymétrique et la révision de la norme de dégagement sous quille ne sont que deux exemples de notre engagement dans ce domaine

Date de publication: le 18 novembre 2009

Numéro de référence: W50-6



Gestion des voies navigables

Indicateurs de niveau d'eau et de courant additionnels – Grands Lacs et Voie maritime du Saint-Laurent

COMMENTAIRES DU CLIENT

En consultation avec les marins, effectuer des mesures additionnelles de niveau d'eau et de courant par l'entremise du SHC ou avec celui-ci dans des voies navigables critiques de la Voie maritime des Grands Lacs et du Saint Laurent.

La GCC devrait aider/soutenir le SHC lors de l'exécution de levés de haute résolution dans des voies navigables critiques du réseau des Grands Lacs, y compris par l'élaboration de nouveaux produits cartographiques détaillés des écluses et de leurs approches pour lesquelles aucune carte de navigation de grande précision ou carte de navigation électronique n'a été produite.

Lors d'une séance, une préoccupation a été exprimée en ce qui concerne le niveau de coordination et de collaboration entre la GCC et les Services hydrographiques du Canada (SHC) ainsi que Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) en matière de mises à jour des relevés et de la cartographie des fonds marins.

RÉPONSE

Le Service hydrographique du Canada (SHC) recueille les données sur le niveau de l'eau au moyen d'un réseau de jauges installées dans la voie maritime du Saint-Laurent de Sept-Îles, au Québec à Sault-Sainte-Marie, en Ontario. On peut avoir accès aux stations d'observation du SHC de Summerstown à Sault-Sainte-Marie par téléphone pour obtenir le niveau de l'eau en temps réel. Ces données sont disponibles sur le site web du SHC au quotidien. Dans le réseau des écluses de la voie maritime du Saint-Laurent, entre Saint-Lambert et le canal Welland, les niveaux sont mis à jour chaque heure sur le site Web de la voie maritime du Saint-Laurent. Quant aux données recueillies par les stations de la Région du Québec, elles sont mises à jour toutes les 15 minutes sur le site Web des niveaux d'eau du SHC. Le SHC est en train de mettre en œuvre un logiciel de levé et commence à explorer la possibilité d'afficher sur le site Web les données sur le niveau de l'eau en temps quasi réel.



Gestion des voies navigables

Indicateurs de niveau d'eau et de courant additionnels – Grands Lacs et Voie maritime du Saint-Laurent (continué)

En ce qui concerne les cartes électroniques de navigation, SHC en a produit plusieurs pour les ports situés dans la Région de l'Arctique et les eaux du Sud. Il a également effectué un levé multifaisceaux du canal Welland pour fournir à la voie maritime du Saint-Laurent et à ses utilisateurs des données bathymétriques de haute densité.

De plus, la GCC effectue des levés du fond des chenaux commerciaux afin de connaître l'état du fond et les restrictions ou dangers à la sécurité de la navigation, et communique cette information aux navigateurs, pilotes et autres intervenants. Les chenaux commerciaux sondés dans la région C&A sont:

- Lac Erie / Rivière Detroit (Passage Pelee)
- Rivière St.Mary's
- Rivière St. Clair
- Rivière Hay
- Rivière Red
- Rivière Mackenzie

En ce qui a trait au niveau de coordination et de collaboration entre la Garde côtière canadienne (GCC) et le Service hydrographique du Canada ainsi que Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC), nous apprécions le commentaire et nous continuerons à assurer de bonnes relations de travail avec la GCC et TPSGC tout en cherchant des moyens de les améliorer davantage.

Date de publication: le 13 octobre 2009

Numéro de référence: W50-11



Gestion des voies navigables

Recouvrement des coûts et portée des activités de dragage

COMMENTAIRES DU CLIENT

Les membres **de l'industrie de la pêche commerciale** sont préoccupés par la réduction de la profondeur des chenaux dans les faux chenaux plus petits du fleuve Fraser. Les pêcheurs locaux ont l'impression qu'il y a moins de secteurs de mouillage, et même dans ces secteurs, leurs plus gros bâtiments touchent maintenant le fond ou s'échouent. Les représentants des pêcheurs ont indiqué qu'il est irréaliste de s'attendre à ce que des services comme le dragage soient cédés aux utilisateurs et payés par ces derniers car il s'agit d'un fardeau financier trop lourd qui ne peut être soutenu par l'industrie de la pêche.

Nécessité que la GCC soit le premier organisme canadien responsable du dragage des eaux canadiennes dans les chenaux de liaison et les eaux portuaires des Grands Lacs. Actuellement, la situation ressemble à une couverture rapiécée de responsabilités réparties entre divers organismes et administrations portuaires, ce qui explique l'absence d'uniformité de l'entretien des voies navigables. La GCC devrait jouer un rôle de direction pour s'assurer que nous avons un réseau intégré de voies navigables gérées uniformément.

Absence de normes communes – Responsabilité

« L'industrie du transport maritime a noté que, en l'absence de normes et de gestion de financement de projet communes, les activités de dragage sont éparpillées et varient d'un port à l'autre et selon qu'il s'agit de ports ou de voies navigables dont le dragage est assuré par le gouvernement fédéral. Ce problème, ainsi que le manque d'uniformité des données de relevés de dragage (c.-à-d. variabilité de la qualité des données selon le port et l'entrepreneur) viennent s'ajouter à la charge de travail liée à la planification des voyages et aux préoccupations concernant la sécurité. » (C et A)

« ...Le document contient un certain nombre de références à la « gestion des voies navigables » et cette expression est interprétée de diverses façons dans les sens de la gestion, de la promotion, de l'aménagement ou de l'entretien (ou une combinaison de ces activités). Toutefois, aucun organisme gouvernemental ne semble vouloir prendre en charge ce programme intégralement et le résultat est l'existence de niveaux de service qui varient d'une région à l'autre au pays. » (C. et A., Fédération maritime canadienne, Lettre)



Gestion des voies navigables

Recouvrement des coûts et portée des activités de dragage (continué)

RÉPONSE

Au milieu des années 90, le gouvernement du Canada a décidé que le secteur privé et les ports qui bénéficiaient des activités de dragage devaient assumer leur responsabilité financière.

Par conséquent, la GCC a mis fin à son programme national de dragage en 1998, sauf sans les chenaux de navigation reliant les Grands Lacs, là où le Canada a pris un engagement avec les États-Unis pour entretenir les segments canadiens des chenaux. La GCC se livre également à des activités de dragage dans d'autres zones faisant l'objet d'un recouvrement des coûts de l'industrie maritime (le chenal de navigation du Saint-Laurent entre le cap Gribane et le port de Montréal).

La GCC contribue à assurer la sécurité et l'accessibilité des chenaux de navigation du Canada. Elle veille également à ce qu'ils soient utilisés et entretenus tout en respectant l'environnement grâce à l'établissement de lignes directrices sur les chenaux, au sondage et la surveillance de l'état du fond des chenaux, aux portails d'information et à la prestation d'aides maritimes à la navigation et d'autres services de sécurité. L'édition en vigueur des normes s'appliquant aux lignes directrices est actuellement en cours de révision en fonction des normes internationales. Une fois révisée, elle sera distribuée à toutes les administrations concernées par les activités de dragage et d'entretien des voies navigables.

Date de publication: le 13 octobre 2009

Numéro de référence: OGD-12-A, OGD-12-B, OGD-12-C



INTERVENTION ENVIRONNEMENTALE



Intervention Environnementale

Améliorer la capacité et les temps d'intervention

COMMENTAIRES DU CLIENT

« Compte tenu de l'augmentation du trafic maritime, particulièrement des transporteurs de pétrole brut, des transporteurs de condensat et des porteconteneurs, et de l'augmentation du nombre d'épaves de navires, les risques sont accrus et les clients aimeraient que des changements soient apportés au chapitre du programme d'intervention environnementale, notamment que la formation soit accrue tout comme la préparation et l'intervention. » (Pacifique)

“Les principales préoccupations concernaient la « capacité » et les « délais d'intervention » de la GCC et des organismes d'intervention (OI). ...La question de la capacité est revenue à plusieurs reprises. Il semble que Saint John et le détroit de Canso fassent l'objet d'une grande préoccupation (3 millions de tonnes métriques de marchandise par mois) compte tenu des augmentations actuelles et prévues dans les niveaux de trafic pétrolier dans ces secteurs...Il a également été signalé que même si toutes les organisations d'intervention (OI) et les effectifs de la GCC étaient réunis, ils ne seraient pas suffisants pour gérer un déversement dans ces secteurs si un très gros transporteur de brut (TGTB) était impliqué. » (Maritimes).

« Les intervenants du nord de l'île du Cap-Breton ont souligné que l'industrie de la pêche représente la principale force économique dans cette zone et ont ajouté que l'équipement disponible ainsi que les délais d'intervention ne semblent pas tenir compte de cet élément. » (Maritimes)

« continuer de coordonner les capacités d'intervention d'urgence dans la Région (en particulier dans les collectivités éloignées du T.-N.-O.) et d'assurer la disponibilité d'un équipement d'intervention efficace en cas de déversement dans l'ouest de l'Arctique » (C et A, GTNO, formulaire des commentaires)



Intervention Environnementale

Améliorer la capacité et les temps d'intervention (continué)

RÉPONSE

La GCC est chargée de surveiller l'efficacité de l'intervention du secteur privé en cas de déversements causés par les navires dans les eaux canadiennes, de prendre en charge l'incident au besoin ou de déployer les ressources de la GCC, lorsque le pollueur n'est pas connu ou qu'il ne veut/ne peut pas intervenir. Étant donné que la GCC s'occupe essentiellement de l'intervention en cas de pollution, elle n'affecte pas de ressources importantes à l'éducation et à l'état de préparation pour aider l'industrie à prévenir la pollution. Toutefois, la GCC a pris des mesures pour augmenter le nombre d'employés formés en matière d'intervention en cas de pollution et elle continuera de le faire pour apporter une aide efficace lors d'incidents de pollution causés par les navires.

La GCC examine sa capacité et détermine si celle-ci atténue efficacement et constamment les risques connexes. Par exemple, les régions surveillent les changements dans le trafic maritime et adaptent leur plan d'intervention en conséquence afin d'offrir des temps d'intervention appropriés.

La GCC entreprend des activités afin de préparer les collectivités de l'Arctique à intervenir en cas d'incidents de pollution importants. L'Équipe nationale d'intervention, qui est composée de l'ensemble du personnel et des ressources d'IE de la GCC, a été constituée pour offrir une intervention nationale coordonnée en cas d'incident de pollution en milieu marin.

La GCC offre également une formation dans l'Arctique sur la façon efficace d'intervenir en cas d'urgences. Les collectivités reçoivent également des sacs de confinement pour renforcer leurs capacités d'intervention.

Date de publication: le 2 Juin 2010
Numéro de référence: E10-1 to E10-5



Intervention Environnementale

Examiner l'équipement d'intervention environnementale pour cerner les chevauchements et les double-emplois

COMMENTAIRES DU CLIENT

Industrie du transport maritime : « Considérer une rationalisation de certains services et équipement, qui peuvent constituer un dédoublement de ceux assurés par l'industrie pétrolière ». (Québec)

RÉPONSE

La GCC continuera de s'assurer que sa capacité en matière d'intervention correspond aux exigences compte tenu des services et de l'équipement désormais offerts par l'industrie. Même si certains équipements de la GCC ressemblent à ceux des organismes d'intervention, il y a des possibilités de complémentarité entre leurs services. Il est inévitable que certains de ces équipements se recoupent puisque la GCC doit avoir en sa possession les équipements nécessaires en cas de déversements qui relèvent de son mandat et ainsi être prête à intervenir en cas de déversement d'origine inconnue, ou à prendre des mesures d'intervention initiales et à déployer des efforts d'intervention dans le cas d'un déversement pour lequel un pollueur est inconnu, est incapable d'intervenir ou n'est pas disposé à le faire.

Date de publication: le 2 Juin 2010

Numéro de référence: E10-10



Intervention Environnementale

Élaborer un plan de partage des coûts pour les activités et l'équipement de dépollution entre la GCC et les entreprises à Placentia Bay

COMMENTAIRES DU CLIENT

« La Garde côtière doit rencontrer les représentants des grandes entreprises de la baie Placentia et élaborer un plan de dépollution environnementale et d'équipement, dont les coûts seraient partagés. »

RÉPONSE

Le Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin repose sur un partenariat fructueux entre le gouvernement et l'industrie. La *Loi sur la marine marchande du Canada* et ses règlements et normes connexes exigent que les pollueurs éventuels maintiennent en tout temps un degré de préparation minimal. Les pollueurs éventuels doivent donc assumer les coûts de préparation et d'intervention pour leurs propres incidents de pollution. Dans le cas des installations de manutention d'hydrocarbures, chaque installation doit avoir sur place des plans, de l'équipement, du personnel et des programmes de formation et d'exercices leur permettant d'intervenir immédiatement dans le cas d'un déversement d'hydrocarbures.

La Garde côtière canadienne (GCC) est chargée d'observer l'intervention du pollueur de tous leurs incidents de pollution causés par un navire ou d'origine inconnue et supervise son intervention en le conseillant et en le guidant au besoin, afin de s'assurer que l'intervention est adéquate. La GCC maintient également une capacité de préparation en vue d'interventions dans les incidents de pollution marine au Canada dans les cas où le pollueur ne veut pas intervenir ou ne peut le faire ou lorsqu'il est inconnu. La GCC conserve des plans et de l'équipement d'urgence et possède un personnel compétent, localisé stratégiquement pour intervenir en cas d'incident de pollution marine par un navire dans des eaux de compétence canadienne.



Intervention Environnementale

Élaborer un plan de partage des coûts pour les activités et l'équipement de dépollution entre la GCC et les entreprises à Placentia Bay (continué)

RÉPONSE

Dans le cadre du régime canadien d'intervention en cas de pollution du milieu marin, réglementé par Transports Canada, la baie Placentia a été désignée comme un secteur primaire d'intervention. À la baie Placentia, la GCC entrepose de l'équipement à trois endroits : la station SAR Burin, les installations de la Argentinia Management Authority et à Come-by-Chance. Pour obtenir des renseignements sur cette désignation et d'autres questions relatives au Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin, veuillez communiquer avec la Direction de l'exploitation et des programmes environnementaux de Transports Canada.

Date de publication: le 2 Juin 2010

Numéro de référence: E10-7



Intervention Environnementale

Examiner/établir des accords d'intervention permanents

COMMENTAIRES DU CLIENT

« L'organisme d'intervention de la Région du Pacifique (Western Canada Marine Response Corporation) aimerait signer une entente contractuelle permanente d'intervention avec la GCC.» (Pacifique)

RÉPONSE

Conformément à la réglementation du gouvernement du Canada régissant les marchés et la *Loi sur la gestion des finances publiques*, la GCC ne peut pas signer le contrat actuel avec les OI. Des efforts sont déployés pour établir des offres à commandes avec les organisations d'intervention dans chaque Région de la GCC à hauteur de 10 millions de dollars maximum pour chaque intervention.

Date de publication: le 25 mars 2010

Numéro de référence: E20-13



Intervention Environnementale

Aligner les plans d'intervention environnementale sur ceux de la province et d'Environnement Canada

COMMENTAIRES DU CLIENT

« L'industrie a suggéré que les plans et les systèmes d'intervention de la GCC soient comparés et harmonisés avec les plans de la province et d'Environnement Canada. Par exemple, le système de commandement en cas d'incident (SCI) est une norme internationale en matière de gestion que la GCC devrait utiliser au lieu de son propre système de gestion des interventions (SGI) » (Pacifique)

RÉPONSE

Le Système de gestion des interventions (SGI) de la GCC est un système de gestion d'incident qui a été conçu en vue d'aider le personnel de l'Intervention environnementale à jouer un rôle de surveillance ou d'intervention en cas d'incidents de pollution marine ou d'autres catastrophes naturelles ou causées par l'homme. La GCC a commencé à harmoniser le SGI avec les systèmes de gestion des autres organismes participants, notamment le Système de commandement en cas d'incident (SCI) et d'autres systèmes reconnus par la communauté internationale. Une activité complémentaire à ce projet sera la fourniture de protocoles de participation et de consultation destinés à harmoniser les fonctions semblables des divers systèmes en fonction des autorités compétentes. La GCC tient à utiliser le SGI dans toutes les activités de surveillance et d'intervention durant les incidents et les exercices afin de réduire les coûts et les besoins en formation dans le cas des petits déversements nécessitant une intervention de routine. Le personnel de la Région du Pacifique de la GCC a acquis une formation de base à l'utilisation du SCI et il peut jouer son rôle dans le cadre du SCI si c'est nécessaire. La gestion des grands déversements d'hydrocarbures en milieu marin sera assurée au moyen d'un système de gestion à la hauteur de l'intervention. Le SGI de la GCC est décrit plus en détail au site Web http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/IE_Systeme_gestion_interventions.

Date de publication: le 19 février 2010
Numéro de référence: E20-12



Intervention Environnementale

Rendre disponible l'information et les rapports sur la capacité d'intervention et les incidents

COMMENTAIRES DU CLIENT

« Dans l'ensemble, tous les utilisateurs aimeraient avoir davantage de renseignements sur les emplacements, le nombre de déversements ainsi que sur l'équipement utilisé pour chaque catégorie de déversements dans la Région du Pacifique. Ces renseignements devraient être divulgués une fois l'an. » (Pacifique)

Les clients aimeraient avoir des précisions sur le plan d'intervention environnementale maritime pour la côte nord, notamment en ce qui a trait aux bâtiments, aux équipements, à la capacité d'intervention ayant fait l'objet d'exercices et aux plans établis pour composer avec les catastrophes environnementales maritimes, et en ce qui a trait au volume et au type de déversements que ces équipements et cette capacité d'intervention seraient en mesure de contrôler. Les clients remettent en question les moyens actuels de divulgation de la capacité d'intervention et des normes concernant la récupération étant donné les distances à parcourir et les conditions climatiques dans le nord. Les clients estiment que les normes publiées en matière de récupération des hydrocarbures sont trompeuses et représentent des scénarios de réussite. (Pacifique, rapport régional)

Enfin, l'industrie a recommandé que la GCC assure une meilleure gérance des résultats du rapport fourni à l'industrie. » (Pacifique)

RÉPONSE

Les normes de service en matière d'intervention environnementale sont en cours de préparation et seront disponibles pour la republication du document « Niveaux de service et Normes de service » en 2009-2010.

La GCC examinera les possibilités de présenter des renseignements plus détaillés sur les plans d'intervention et de préparation, les emplacements des navires, le matériel, la capacité d'intervention par du personnel ayant une formation, les lieux des déversements et le nombre des déversements.



Intervention Environnementale

Rendre disponible l'information et les rapports sur la capacité d'intervention et les incidents (continué)

RÉPONSE

Les normes d'intervention prévues pour les organismes d'intervention agréés sont établies et évaluées par Transports Canada et sont uniquement des normes de planification. Il est reconnu que les conditions du temps peuvent être extrêmes sur la côte nord, en particulier durant la saison hivernale. Il est admis également que le matériel d'intervention disponible actuellement n'est pas efficace et ne peut pas être déployé dans ces conditions.

La GCC fait les comptes rendus d'incidents précis qui présentent des problèmes/questions uniques en leur genre. Son but est de tirer des leçons de ces événements pour mieux réagir aux situations semblables par la suite. Parmi les 1 000 rapports de pollution recueillis dans la Région du Pacifique (50 % de tous les rapports au Canada), environ 300 ont entraîné une intervention physique sur place, la majeure partie étant des cas routiniers.

Il est reconnu que les conditions du temps peuvent être extrêmes sur la côte nord, en particulier durant la saison hivernale. Il est reconnu également que le matériel d'intervention disponible actuellement n'est pas efficace et ne peut pas être déployé dans ces conditions. Toutefois, le maximum d'effort sera déployé dans le but de limiter le plus possible les répercussions de tous les incidents maritimes signalés.

Sur la scène internationale, on remarque l'absence de guides fonctionnels sur la manière d'élaborer des normes en fonction des aspects géographiques et des conditions du temps, car les variables sont trop complexes. Il est reconnu que l'intervention en mer est limitée aux périodes de beau temps et de conditions modérées. Les normes d'intervention décrites par Transports Canada dans la LMMC ne rendent pas compte – et ne peuvent pas rendre compte – des conditions du temps. Un exercice récent (CANUSPAC 2008) a permis de conclure que dans les conditions du temps survenues (vents avec rafales jusqu'à 40 nœuds), il serait préférable que les ressources rassemblées en mer et le matériel de récupération mécanique soient affectés à la protection et à l'assainissement du rivage, plutôt qu'à des activités en eaux exposées.

Date de publication: le 19 février 2010
Numéro de référence: E20-15, E20-16, E20-17



Intervention Environnementale

Assurer un transfert de savoir-faire entre la GCC et l'industrie au moyen de séances de formation (QC)

COMMENTAIRES DU CLIENT

- « Le Conseil consultatif régional de l'Arctique a mentionné qu'une formation accrue en intervention environnementale devrait être offerte aux communautés de l'Arctique. » (C&A)

RÉPONSE

- Les activités de formation et les exercices associés à la mise en place de trousse d'intervention environnementale pour les collectivités de l'Arctique, sont actuellement réévaluées et mises à jour afin de refléter les changements apportés à la conception des trousse ainsi que les avancées dans la planification de la région au cours des deux dernières années.
- À ce jour, le recrutement de bénévoles au sein des collectivités n'a pas permis d'obtenir un nombre constant de personnes permettant l'application d'un programme cyclique de formation et d'exercices. Le nombre limité d'occasions propices en eau libre, ainsi que les pressions budgétaires, limitent le temps pouvant être consacré à la formation et aux exercices.
- La GCC explore des possibilités de financement à long terme pour appuyer la formation au sein des collectivités de l'Arctique.

Date de publication: le 19 février 2010

Numéro de référence: E10-8



Intervention environnementale

Accorder plus d'attention aux petits déversements

COMMENTAIRES DU CLIENT

Les clients demandent que la GCC accorde plus d'attention aux petits déversements :

Nous sommes préoccupés de voir que la GCC fait peu de cas des petits déversements. Quoique les grands déversements attirent l'attention des médias, selon les recherches, chaque année, les petits déversements en Amérique du Nord comptent pour environ 15 fois le déversement de l'Exxon Valdes. Le dommage énorme causé à nos milieux marins, en raison de la pollution chronique par les hydrocarbures, pourrait être réduit de beaucoup si la GCC prenait cette question plus au sérieux. (Région du Pacifique, rapport de suivi)

RÉPONSE

Lorsqu'un rapport d'accident est reçu, la GCC évalue le type de produit et le volume du rejet et se renseigne sur le lieu et sur les conditions météorologiques locales. Une mesure d'intervention initiale est déterminée une fois qu'elle a acquis toute l'information disponible. Si la réponse est considérée être efficace, la GCC mobilise des ressources d'intervention internes ou extérieures et elle assure une présence sur place. Toutefois, la technologie actuelle ne permet pas de récupérer la plupart des petits rejets en raison, souvent, des distances géographiques à parcourir et de la dispersion rapide des produits non persistants. La prévention et l'éducation offrent les meilleurs possibilités de réduire ou de prévenir tous les incidents de pollution.

Date de publication: le 5 novembre 2009
Numéro de référence: E20-11



Intervention environnementale

Fournir de la formation aux collectivités de l'Arctique

COMMENTAIRES DU CLIENT

Industrie du transport maritime : « Assurer le transfert d'expertise entre la Garde côtière et l'industrie, par exemple, à l'aide de sessions de formation. » (Québec)

RÉPONSE

L'Arctique est sous la responsabilité de la région C&A. Cependant la région du Québec peut très bien représenter la région C&A auprès des communautés de la partie septentrionale de la province de Québec soit la région du Nunavik.

Date de publication: le 28 octobre 2009
Numéro de référence: E10-9



Déglaçage



Déglçage

NDS/NS existants

COMMENTAIRES DU CLIENT

« Les transporteurs maritimes ont qualifié les services de déglçage de hautement prioritaires. » (C et A)

« Les clients considèrent que les NDS ne sont pas atteints dans le lac Ontario et la Voie maritime, et au cours des intersaisons en Arctique. » (C et A)

Les NDS publiés ne sont pas atteints sur les Grands Lacs et rien n'indique dans les plans d'immobilisations futurs de la Flotte qu'ils le seront. (C et A, CSA – formulaire de commentaires)

« Il faut assurer la disponibilité des services de déglçage dans l'ouest de l'Arctique pour le réapprovisionnement essentiel et le commerce maritime sur la mer de Beaufort, dans le golfe Admunsen, le golfe Coronation, le détroit de Victoria et le détroit de Peel Sound/Bellot ». (C et A, T.N.-O. – formulaire de commentaires)

« Augmenter le niveau de service car les ressources sont jugées insuffisantes en tout temps et, en particulier, au printemps. » (QC)

L'industrie du transport maritime est « généralement satisfaite de la gestion des activités de déglçage dans la Région du Québec. ... On demande que les priorités soient revues et les ressources augmentées afin de soutenir les activités commerciales et le développement économique. » (QC)

« La flotte de la Garde côtière ne comprend que quatre navires pour le déglçage, ce qui semble nettement insuffisant compte tenu de l'ensemble des besoins, notamment en période de pointe, à la fin de l'hiver. Aussi, les unités sont de plus en plus âgées et, même si elles sont bien entretenues, elles deviennent de moins en moins fiables. » (QC)

- L'âge des unités de brise-glaces fait en sorte que nous croyons que la GCC devrait assurer la pérennité de la situation actuelle en rajeunissant sa flotte. (Lettre du groupe Conseil Maritime, QC)



Déglçage

NDS/NS existants (continué)

COMMENTAIRES DU CLIENT

La tendance générale des discussions semblait indiquer que le niveau de service actuel était approprié. Les intervenants directement touchés par ce service étaient préoccupés par les frais du brise-glace et ceux n'étant pas directement touchés (p.ex. le port de Saint John) étaient également préoccupés par les frais et se sont questionnés sur la nécessité de payer des frais pour un brise-glace étant donné la disponibilité de ports libres de glaces toute l'année sur la côte est. (Maritimes, rapport régional)

Durant les discussions portant sur le déglçage, les priorités ont fait l'objet de questions au sujet de notre définition d'une « cargaison vulnérable ». En l'absence d'une directive écrite précise, il a été suggéré que chaque cas soit étudié au moment de l'incident, et que lorsque deux cargaisons vulnérables étaient concernées, une décision soit prise au cas par cas. (Maritimes, rapport régional)

RÉPONSE

Le Programme de déglçage de la GCC fait actuellement l'objet d'un examen de ses niveaux de service de concert avec les partenaires de l'industrie membres de la Commission consultative maritime nationale. Cette consultation examinera le renouvellement des exigences de l'industrie maritime envers le programme et établira des options, au besoin, pour la résolution de toute question en suspens.

Date de publication: le 19 février 2010

Numéro de référence: B-00



Déglaçage

Veiller à ce que les priorités en matière de déglaçage soient appliquées de façon uniforme dans l'ensemble des régions (C&A, QC, Maritimes)

COMMENTAIRES DU CLIENT

Sous-comité d'examen du déglaçage de la CCM pour les Grands Lacs : « Recommander la mise en oeuvre d'un processus opérationnel par la Garde côtière afin d'atteindre les niveaux de service pour le déglaçage dans l'Est du Canada, y compris dans les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent. Ce processus devra tenir compte des différences régionales ainsi que des priorités, prévoir une gestion paritaire des ressources par les Centres des opérations existants, et fournir un mécanisme de prise de décisions pour régler les problèmes et les conflits. » (C et A)

Une coopération et une coordination accrues sont requises entre les régions – il faut absolument élaborer un plan de déglaçage national qui permet le mouvement dynamique des brise-glaces entre les régions en fonction des priorités changeantes. Il faut ajuster le processus décisionnel afin d'optimiser l'utilisation des ressources de la Flotte dans l'ensemble du système, non seulement au sein d'une région particulière. (C et A, CSA, formulaire de commentaires)

« La liste de priorités pour le service de déglaçage semble être appliquée différemment d'une Région à l'autre au Canada, et on s'inquiète du manque de flexibilité dans le transfert d'unités pour répondre à des situations imprévues. » (QC)

- Définir clairement les priorités des unités de déglaçage en fonction des périodes et voir à ce que ces unités soient disponibles pour assurer le niveau de service entendu avec la navigation commerciale. (Lettre du Groupe Conseil Maritime, QC)
- Permettre facilement le transfert d'une région à l'autre des unités de déglaçage en fonction des priorités opérationnelles. (Lettre du Groupe Conseil Maritime, QC)
- Maintien de la gestion par Glace Québec du corridor central comme actuellement appliquée. (Lettre du Groupe Conseil Maritime, QC)



Déglaçage

Veiller à ce que les priorités en matière de déglaçage soient appliquées de façon uniforme dans l'ensemble des régions (C&A, QC, Maritimes) (continué)

COMMENTAIRES DU CLIENT

« Les pêcheurs notent que la Garde côtière de la Région de Terre-Neuve semble accorder une plus grande priorité aux services de déglaçage des ports de pêche que la Région du Québec. Cette situation causerait préjudice notamment aux résidents de la Basse-Côte-nord, en particulier lors de l'ouverture de la chasse aux phoques. » On demande donc « de s'assurer que le même niveau de service est fourni dans chacune des Régions du Canada; assurer une meilleure coordination entre les activités de déglaçage de la Garde côtière et les activités de surveillance des pêches du ministère des Pêches et des Océans. » (QC)

« Les pêcheurs de crabe et les chasseurs de phoque dans le Golfe se sont dits préoccupés par le fait que les ports de pêche du Québec, tels que ceux des Îles-de-la-Madeleine et de la Gaspésie, sont déglacés avant d'autres ports semblables au Nouveau-Brunswick et à l'île du Cap-Breton. Ils estiment que cette situation donne un avantage indu à une flotte en particulier lors des pêches du printemps et ils observent un écart dans les NDS entre les Régions desservies par la GCC. » (Maritimes)

RÉPONSE

Le Programme de déglaçage de la GCC a mis en place des lignes directrices afin de clarifier les priorités et de veiller à ce que ces priorités et les niveaux de services soient appliqués de la même façon dans toutes les régions.

Date de publication: le 19 février 2010

Numéro de référence: B10-1



Déglçage

Navire Supplémentaires / Location de Brise-glace

COMMENTAIRES DU CLIENT

Une capacité supplémentaire quant aux ressources affectées au déglçage est nécessaire pour les Grands Lacs pour assurer le service au cours de périodes vitales en ce qui a trait aux besoins liés à l'infrastructure de transport. Voir la suggestion détaillée dans le « rapport du sous-comité sur le déglçage du CCM – Grands Lacs, 23 octobre 2007 » pour les recommandations concernant les NS actuels pour le déglçage sur les Grands Lacs (voir l'annexe pour d'autres détails).

Le sous-comité d'examen du déglçage de la Commission Consultative Maritime (CCM) pour les Grands Lacs recommande la mise en service « d'un troisième navire équipé pour le déglçage des Grands Lacs. » (C et A)

Déglçage sur les Grands Lacs – les dernières saisons ont démontré que le besoin clair d'un brise-glace désigné pour la partie inférieure de la Voie maritime et le lac Ontario. (C et A, CSA – formulaire de commentaires)

« Nous nous sommes récemment retrouvés dans une situation où le port de Churchill a dû refuser l'accès à un navire céréalier, car les ressources de la GCC n'étaient pas adéquates pour répondre à nos besoins. Surtout en raison de l'absence d'un brise-glace de taille adéquate pour naviguer dans notre port afin de veiller à ce que la voie navigable demeure ouverte en cas d'englacement. On nous a répondu que le seul brise-glace disponible était sur la côte est et qu'il était beaucoup trop gros pour se déplacer sur nos voies navigables afin d'assurer qu'elles demeurent ouvertes pendant que le navire céréalier était dans notre port. Cela signifie que nous avons raté une expédition de 45 000 tonnes de grain ». (C et A, ville de Churchill – formulaire de commentaires)

« Dans le secteur de Trois-Rivières, prévoir la présence d'un brise-glace de type T-1200 et maintenir le lac Saint-Pierre clair d'embacles, en particulier la nuit, car il y aura navigations dans les deux sens durant l'hiver 2008. » (Québec)

« dans le Saguenay, informer l'industrie du calendrier de déglçage. On souligne par ailleurs que l'utilisation d'un brise-glace de type T-1100 augmente les délais et le coût de navigation pour les navires de type Panamax. » (Québec)



Déglçage

Navire Supplémentaires / Location de Brise-glace (continué)

COMMENTAIRES DU CLIENT

« L'impression était que l'utilisation de brise-glaces supplémentaires provenant d'autres Régions a été une raison significative pour laquelle la Garde côtière de Terre-Neuve a été en mesure de maintenir son service au cours de l'hiver dernier. Pour la région des Maritimes, le commentaire concernait la décision de réaffecter deux brise-glaces du port d'Halifax à la Région de Terre-Neuve. Si leur propre Région avait eu besoin de ces navires, l'impression était que le service offert aurait été extrêmement réduit. » (T.-N.-L.)

« Les représentants du port de Corner Brook sont d'avis que l'absence d'un brise-glace à Corner Brook était nuisible pour le port et qu'ils ont été très chanceux qu'il n'y ait pas eu davantage de glace dans le Golfe au cours des dernières années. Un déglçage au moment opportun est essentiel à leurs activités. » (T.-N.-L.)

L'industrie du transport maritime : La principale question soulevée concernait la capacité de la Garde côtière à offrir des services d'escorte lors de la saison des glaces aux ports de Botwood et de Corner Brook. Les entreprises de pâtes et papiers d'Abitibi Bowater et de Corner Brook estiment que nos ressources sont trop dispersées et doivent réaliser un trop grand nombre de tâches prioritaires, et que nous ne serons pas en mesure d'offrir une escorte lors de la saison des glaces au moment opportun lorsqu'ils en ont besoin, ce qui leur causera des problèmes, notamment pour la capacité de stockage. Les représentants du port de Corner Brook sont d'avis que l'absence d'un brise-glace à Corner Brook était nuisible pour le port et qu'ils ont été très chanceux qu'il n'y ait pas eu davantage de glace dans le Golfe au cours des dernières années. Un déglçage au moment opportun est essentiel à leurs activités. (T.-N.-L. rapport régional).

Dans la Région des Maritimes : « À plusieurs reprises, les intervenants ont exprimé leur insatisfaction en ce qui concerne la décision de la GCC de relocaliser les deux principaux brise-glaces du port de Halifax vers la Région de Terre-Neuve-et-Labrador. Ils ont exprimé leur frustration en ce qui a trait à la justification d'une telle décision et estiment qu'elle aurait en définitive des répercussions négatives sur les services de déglçage offerts dans leurs zones d'opérations. » (Maritimes)



Déglçage

Navire Supplémentaires / Location de Brise-glace (continué)

RÉPONSE

Le Programme de déglçage de la GCC fait actuellement l'objet d'un examen de ses niveaux de service de concert avec les partenaires de l'industrie membres de la Commission consultative maritime nationale. Cette consultation examinera le renouvellement des exigences de l'industrie maritime envers le programme et établira des options, au besoin, pour la résolution de toute question en suspens.

Date de publication: le 19 février 2010

Numéro de référence: B10-2, B10-3, B10-4, B10-5, B10-6, B10-7



Déglaçage

Saison de navigation prolongée dans l'Arctique, sur les Grands Lacs et dans le golfe

COMMENTAIRES DU CLIENT

« Les transporteurs maritimes de l'Arctique et des Grands Lacs ont mentionné qu'ils s'efforcent d'augmenter la durée de leur saison et sont préoccupés par le fait que la GCC ne sera pas en mesure de prolonger la période de NDS de déglaçage afin de couvrir la saison plus longue. » (C&A)

Industrie du transport maritime : « dans la voie maritime, prévoir la disponibilité d'un brise-glace dès le 20 mars et assurer que le déglaçage réalisé permette aux convois de se rencontrer. » (Québec)

« Les clients considèrent que les NDS ne sont pas atteints ... au cours des intersaisons en Arctique. » (C&A)

« Le gouvernement du Nunavut a précisé qu'il entend établir sa pêcherie locale et s'attend à ce que ses navires auront besoin des services de déglaçage, à leur départ des ports du Nunavut ou à leur arrivée, de juillet jusqu'en décembre.

Le gouvernement du Nunavut prévoit le début du transport à l'année associé avec l'exploitation des ressources au cours des cinq prochaines années et croit qu'un service accru en matière de déglaçage sera nécessaire. (C&A)

« Les représentants du port de Churchill ont mentionné qu'ils font la promotion active du port et prévoient que les activités des navires au début novembre, continueront d'augmenter, et donc qu'un service de déglaçage... sera nécessaire. » (C&A)

Pêcheurs : « le déglaçage doit être effectué plus tôt, par exemple 10 jours avant le Nordik Express, pour permettre aux bateaux de sortir dès la date prévue d'ouverture de

la chasse aux phoques. » (Québec)



Déglacement

Saison de navigation prolongée dans l'Arctique, sur les Grands Lacs et dans le golfe (continué)

RÉPONSE

Le Programme de déglacement de la GCC fait actuellement l'objet d'un examen de ses niveaux de service de concert avec les partenaires de l'industrie membres de la Commission consultative maritime nationale. Cette consultation examinera le renouvellement des exigences de l'industrie maritime envers le programme et établira des options, au besoin, pour la résolution de toute question en suspens.

Date Added: le 19 février 2010

Reference Number: B10-8, B11-10, B15-11, B15-12, B15-13, B15-14, B21-9



Déglaçage

Cartes des glaces – qualité, accès et nouvelles technologies

COMMENTAIRES DU CLIENT

Des clients de la Région du Québec ont demandé que la GCC « facilite l'accès aux cartes des glaces sur le site Web Marinfo. » (Québec)

« Certains [clients] s'interrogent sur la qualité des images des cartes des glaces. » (Maritimes)

Encourager l'introduction de nouvelles technologies et mesures favorisant un meilleur routage dans les zones de glaces. (Lettre du groupe Conseil Maritime, Québec)

RÉPONSE

En 2007-2008, la Région du Québec a rendu disponibles toutes les cartes des glaces. Elles sont facilement accessibles par lieu et par date.

La meilleure source pour les cartes des glaces courantes et archivées est le [site Web](#) du Service canadien des glaces, en suivant les étapes mentionnées.

Le portail MARINFO de la Région du Québec fournit également l'information la plus courante sur les glaces, mais les anciennes cartes ne sont pas archivées. Voici le [lien](#) vers le site Internet.

Date de publication: le 24 novembre 2009

Numéro de référence: B61-15, B61-16, B61-17



Services de communications et trafic maritimes



Services de Communication et de Trafic Maritimes

Saison prolongée dans le Nord

COMMENTAIRES DU CLIENT

« Le gouvernement du Nunavut a exprimé la nécessité que la saison opérationnelle des SCTM coïncide avec les activités économiques ... plutôt qu'avec des dates prédéterminées. ... La pratique antérieure et actuelle était de fermer les centres des SCTM à des dates prédéterminées, ce qui a souvent eu comme conséquence que les centres étaient fermés alors que des activités de pêche et de trafic maritime étaient encore en cours à l'intérieur des secteurs dont les centres étaient responsables. » (C&A)

RÉPONSE

Le financement des programmes de la Garde côtière canadienne (GCC) est fondé sur les niveaux de services et de ressources actuels. La GCC convient que les besoins du client liés à SAR et aux SCTM devraient être traités lors de la discussion sur l'Arctique à l'échelle gouvernementale. En 2007, la GCC a entrepris une analyse des besoins en SAR portant sur le système canadien de recherche et de sauvetage maritime au cours de la période 2000-2004 afin de déterminer les possibilités d'amélioration. Cette demande se rapporte à l'une des recommandations qui proposait que les besoins en SAR soient pris en compte dans le cadre des stratégies relatives à l'Arctique. Puisque le financement supplémentaire et la conception du programme le permettent, les niveaux de services actualisés peuvent être mis en œuvre comme il se doit.

Date Added: le 18 juin 2010

Reference Number: C90-23



Services de Communication et de Trafic Maritimes

Contrôle accru port de Saint John (Maritimes)

COMMENTAIRES DU CLIENT

« Certaines préoccupations ont été soulevées relativement aux directives actuelles sur le contrôle du trafic exercé par les SCTM de Saint John au port de Saint John. Le niveau de contrôle dans la baie de Fundy a été jugé adéquat. On considère que l'information sur le trafic fournie par le port de Saint John est adéquate, mais que le contrôle actuel a diminué par rapport à ce qu'il était par le passé. D'après ces discussions, il est apparent que les clients veulent que les SCTM exercent un contrôle accru du trafic dans le port. »
(Maritimes)

RÉPONSE

La GCC a pris bonne note des commentaires et examinera cette question avec les clients locaux qui utilisent le port. Des discussions sont actuellement en cours entre la GCC et les clients afin de mieux répondre aux besoins des grands bateaux de croisière.

Cette question peut également être soulevée.

Date Added: le 25 mars 2010

Reference Number: C30-16



Services de Communication et de Trafic Maritimes

Bouée « monobuoy » de Canaport (angles morts près du terminal GNL) (Maritimes)

COMMENTAIRES DU CLIENT

« ...dans le secteur de Saint John, une couverture radar accrue ou améliorée était nécessaire surtout dans le secteur près de la bouée « monobuoy » de Canaport... Il y a actuellement des angles morts dans une aire de trafic important adjacente au terminal GNL. » (Maritimes)

RÉPONSE

La GCC examinera cette question avec les utilisateurs locaux et évaluera les données opérationnelles dans ce secteur.

Date Added: le 25 mars 2010

Reference Number: C30-12



Services de Communication et de Trafic Maritimes

Proposition de regroupement des services VHF - Churchill et Coral Harbour (C&A)

COMMENTAIRES DU CLIENT

« Le port de Churchill a exprimé sa préoccupation en ce qui concerne la proposition de la GCC de regrouper les sites périphériques de Churchill et de Coral Harbour à Coral Harbour ... étant donné que cette proposition prévoit l'arrêt du service VHF à Churchill. »
(C&A)

RÉPONSE

Après avoir examiné attentivement les services fournis à Churchill, la GCC a décidé de maintenir les services VHF.

Date Added: le 19 février 2010
Reference Number: C10-3



Services de communications et trafic maritimes

Accès plus facile à INNAV

COMMENTAIRES DU CLIENT

Industrie du transport maritime : « faciliter l'accès au system INNAV, car les restrictions d'utilisation soulèvent beaucoup d'insatisfaction. L'accès à INNAV en dehors du bureau (à partir du domicile ou ailleurs en voyage d'affaires) est impératif pour pouvoir suivre les positions de nos navires en eaux canadiennes. » (Québec)

RÉPONSE

La GCC travaille actuellement à améliorer le service Web INNAV. La nouvelle application sera disponible au printemps 2010.

Date de publication: le 31 décembre 2009

Numéro de référence: C40-21



Services de communications et trafic maritimes

AIS disponible dans toutes les eaux canadiennes

COMMENTAIRES DU CLIENT

Industrie du transport maritime : « assurer que la position SIA des navires soit disponible, au large des eaux canadiennes ... » (Québec)

RÉPONSE

Des mesures ont déjà été prises par rapport à cette demande concernant les eaux à l'exception de l'Arctique canadien.

Date de publication: le 31 décembre 2009

Numéro de référence: C40-18



Services de communications et trafic maritimes

Demandes de couverture VHF

COMMENTAIRES DU CLIENTS

Secteurs dont la couverture est inadéquate dans la région du Québec : lac Saint-François et Richelieu, estuaire du Saint-Laurent, Gaspésie, Îles-de-la-Madeleine, Basse-Côte-Nord

- Les pêcheurs et plaisanciers de la Région du Québec ont signalé des zones de couverture inadéquate et demandé une meilleure couverture dans certaines zones : « dans le lac Saint-François et sur la rivière Richelieu, la couverture devrait être améliorée ... dans l'estuaire, on souligne que la couverture est mauvaise par endroits ... ainsi que dans certaines baies le long de la côte nord de la Gaspésie ... aux Îles-de-la-Madeleine, on demande que le service d'une station radio soit rétabli car la couverture VHF n'est adéquate qu'autour des îles, ce qui entraîne des difficultés de communication en particulier lors de mauvaises conditions météorologiques ... sur la Basse-Côte-Nord, on demande de déplacer ou d'ajouter un répéteur, car la couverture présente une discontinuité dans la région de Saint-Augustin et les navigateurs doivent communiquer à l'aide de CBs. On souligne par ailleurs que le signal VHF, provenant de l'équipement localisé à Terre-Neuve, ne peut être capté qu'à Blanc-Sablon » (Québec)

La couverture VHF actuelle dans la région du Pacifique est inacceptable – trop de zones non couvertes (Pacifique)

- Les pêcheurs se trouvent souvent en mer par mauvais temps et la communication VHF est alors cruciale. À l'unanimité, les intervenants de ce secteur ont indiqué que la couverture VHF est inappropriée dans la Région du Pacifique. Les pêcheurs estiment que le niveau de couverture actuel est inférieur au niveau signalé comme étant opérationnel, soit le niveau ciblé de 95% ... Les intervenants de l'industrie de la pêche considèrent cette lacune comme préoccupante sur le plan de la sécurité et ont souligné qu'il y a beaucoup trop de zones aveugles (zones de non réception) » (Pacifique)



Services de communications et trafic maritimes

Demandes de couverture VHF (continué)

COMMENTAIRES DU CLIENT (continue)

Couverture à Terre-Neuve et dans l'Arctique – rivière Koksoak (QC)

- « ... dans l'Arctique, on demande d'installer des répéteurs le long de la rivière Koksoak, car les navigateurs (surtout des pêcheurs) ne peuvent pas communiquer avec la Garde côtière par VHF et doivent s'équiper de CB. » (Québec)

Couverture dans les environs de Charlottetown (Mar)

- Certains plaisanciers se sont dits préoccupés par la couverture VHF à Charlottetown et ses alentours en raison de la « difficulté à communiquer avec les SCTM de Sydney, ce qui serait problématique lors d'une situation de détresse. » (Maritimes)

Côte du Labrador (T.-N.-L.)

« Une inquiétude a été exprimée en ce qui concerne le manque de couverture VHF sur la côte du Labrador, et les interruptions de couverture entre la baie des Îles, la baie Blanche et la côte sud. ... l'absence d'un service VHF au Labrador était très problématique. Ils estiment que cette situation représente un problème de sécurité majeur et que des vies peuvent éventuellement être perdues en raison d'un manque de service. » (T.-N.-L.)

- Plaisanciers : Les représentants du Labrador étaient également inquiets par la couverture VHF de la région. Ils estiment que cette situation représente un problème de sécurité majeur et que des vies peuvent éventuellement être perdues en raison d'un manque de service. Le nombre de plaisanciers sur le lac Melville, le long de la côte du Labrador, augmente, ainsi que le nombre de plaisanciers qui traversent la zone pour se rendre en Arctique ou au Groenland. (T.-N.-L., Rapport régional)

RÉPONSE

Les clients peuvent continuer d'envoyer à la GCC toutes les préoccupations à l'égard des zones desservies, y compris au sujet d'une zone géographique précise et de la fréquence VHF utilisée. Ces renseignements aideront à déterminer les zones et les sites à examiner.



Services de communications et trafic maritimes

Demande de rapport annuel sur les pannes de VHF

COMMENTAIRES DU CLIENT

« La communication VHF est essentielle à l'industrie du transport maritime et on a proposé de produire un rapport annuel sur les interruptions des services VHF. »
(Pacifique)

RÉPONSE

La GCC n est pas en mesure pour l instant de produire un rapport détaillé des pannes.

Date de publication: le 31 décembre 2009

Numéro de référence: C10-1



Services de communications et trafic maritimes

AIS amélioré – communiquer les renseignements sur la sécurité de la navigation et assurer la liaison avec les systèmes d'information sur la gestion du trafic

COMMENTAIRES DU CLIENT

« Les transporteurs maritimes des Grands Lacs voudraient qu'un SIA soit mis en place afin de transmettre les renseignements de sécurité maritime et que les systèmes d'information sur la gestion du trafic maritime du GCC, de la Voie maritime du Saint-Laurent et de la [United States Coast Guard] soient reliés afin de fournir un service intégré et ininterrompu. L'industrie a investi en matière de technologie de navigation électronique afin d'augmenter l'efficacité de ses opérations, et souhaiterait pouvoir profiter pleinement de son investissement. » (C et A)

Système ASN à Sarnia – doit permettre le soutien de la navigation commerciale et pas seulement la Sûreté maritime. Le système ASN doit fonctionner de façon intégrée lors de la transmission à des systèmes existants de la Voie maritime du Saint-Laurent et de la Garde côtière américaine également. De plus, l'ASN doit être développé comme un système binational plutôt que régional. (C et A, AAC, formulaire de commentaires)

Le système ASN de Sarnia doit faire partie intégrante d'un système de navigation électronique ou du système d'information maritime des Grands Lacs. (C et A, AAC, formulaire de commentaires)

Les clients de la région de Prince Rupert le besoin du système ASN, mais pas comme un système autonome visant à remplacer le radar (CCML de la côte Nord). (Pacifique)

RÉPONSE

La GCC se chargera de clarifier les questions relatives au mandat pour cette zone grise. La GCC continuera d'examiner de nouvelles technologies dans le contexte de l'amélioration des services aux clients.

Date de publication: le 31 décembre 2009

Numéro de référence: C40-19



Services de communications et trafic maritimes

Information dans MarInfo

COMMENTAIRES DU CLIENT

Shipping industry: "De plus y ajouter les cartes de glace, les marées, les courants et la météo pour avoir toute l'information sur la même page. » Marinfo

RÉPONSE

Cette demande est considérée comme une priorité secondaire en ce moment, étant donné les coûts éventuels associés. Cependant, elle est reliée au développement du concept de « e-navigation » et elle sera considérée dans le plan d'action à cette fin. Par ailleurs, certaines informations demandées sont déjà disponibles le site Marinfo.

Date de publication: le 18 novembre 2009

Numéro de référence: C40-20



Services de communications et trafic maritimes

Activer immédiatement et consigner les communications

COMMENTAIRES DU CLIENT

Le Bureau de la sécurité des transports (BST) demande de déclencher sans délai le [réseau d'alerte], même si toutes les informations pertinentes ne sont pas connues, et enregistrer toutes les communications lorsqu'une alerte est déclenchée. (Québec)

RÉPONSE

Les SCTM consignent et communiquent au réseau d'alerte tous les renseignements reçus par communications téléphoniques et radiocommunications officielles pour tous les incidents dans leur zone de responsabilité. Après réception de toutes les informations pertinentes, le réseau d'alerte averti les partenaires des détails de l'événement.

Date de publication: le 28 octobre 2009

Numéro de référence: C10-9



Services de communications et trafic maritimes

Communication entre les SCTM et Transports Canada en ce qui concerne la disponibilité des inspecteurs de la Voie maritime

COMMENTAIRES DU CLIENT

« On dénote certaines difficultés de communications entre les centres SCTM et Transports Canada, notamment pour les délais d'avis aux inspecteurs dans la voie maritime, le soir et les fins de semaine. On suggère la tenue d'une rencontre réunissant la Garde côtière, Transports Canada et la Corporation de gestion de la Voie maritime [du Saint-Laurent] pour revoir, le cas échéant, les protocoles d'ententes concernant les communications maritimes. » (Québec).

RÉPONSE

La voie maritime du St-Laurent souhaite que les inspecteurs en devoir de TC avisent le centre de contrôle de la VMSL lorsqu'un inspecteur est affecté sur un navire en attente d'inspection dans la voie maritime les soirs et les fins de semaines. Cette requête sera redirigée vers Transports Canada.

Date de publication: le 28 octobre 2009
Numéro de référence: C10-8



Services de communications et trafic maritimes

Relier l'ASN aux bases de données ISMM

COMMENTAIRES DU CLIENT

Les membres de l'industrie de la pêche demandent que la connexion de l'ASN aux bases de données ISMM soient une priorité de la GCC. Ils croient que l'utilisation du nom du bâtiment au lieu du numéro ISMM permettrait à la GCC d'améliorer son intervention en situation d'urgence (Rapport de suivi de la Région du Pacifique)

RÉPONSE

On reconnaît la valeur d'interfacer l'ordinateur de l'ASN avec la base de données des ISMM, ce qui rendra possible l'affichage immédiat des données sur les bâtiments pour les agents des SCTM, et la GCC continue d'examiner de nouvelles technologies pour ajouter cette capacité. Les agents des SCTM utiliseront le numéro des ISMM du bâtiment et le nom du bâtiment ou l'indicatif d'appel pendant une procédure d'intervention s'il est disponible dans la base de données des ISMM.

Transports Canada et la Garde côtière canadienne demandent à tous les navigateurs d'inscrire leur numéro des ISMM avec Industrie Canada et de fournir les renseignements nécessaires concernant le bâtiment en ce qui a trait à l'équipement radio installé et aux personnes-ressources à contacter en cas d'urgence. De plus, si le navire est équipé d'un récepteur GPS, il est fortement recommandé de le connecter à leur radio ASN. Cette façon de procéder assurera que la position du bâtiment est envoyée automatiquement lorsqu'une alerte de détresse est reçue.

Date de publication: le 28 octobre 2009
Numéro de référence: C40-17



Services de communications et trafic maritimes

Avis aux pêcheurs plus fréquents

COMMENTAIRES DU CLIENT

Les intervenants de l'industrie de la pêche ont mentionné que les bulletins AVPECHE étaient utiles, mais ils souhaiteraient recevoir les messages cruciaux plus fréquemment et en temps réel. (Pacifique, Rapport régional)

RÉPONSE

La Direction générale de la gestion des pêches du MPO fournit des renseignements sur les ouvertures et les fermetures aux pêcheurs par téléphone, sur internet et par les canaux VHF établis. Périodiquement, des bureaux locaux du MPO font des demandes spéciales aux centres SCTM pour la transmission de renseignements sur les pêches. Les SCTM offrent des radiodiffusions régulières qui portent normalement sur les ouvertures et les fermetures. Les SCTM de Prince Rupert et de Tofino fournissent quatre radiodiffusions régulières par jour alors que les SCTM de Comox et de Victoria en fournissent trois. Les quatre centres diffusent un « compte rendu hebdomadaire sur les mollusques et crustacés » chaque mardi. Le SCTM de Victoria diffuse des renseignements sur la pêche du saumon du Fraser sur son service de diffusion maritime continu aux fins de sécurité et de gestion du trafic maritime.

La GCC a transféré les commentaires des clients par rapport à cette demande à la direction de la Gestion des pêches et de l'aquaculture du MPO puisqu'elle s'insère dans le mandat de la Direction.

Date de publication: le 28 octobre 2009
Numéro de référence: C10-10



Services de communications et trafic maritimes

Nombre de points d'appel

COMMENTAIRES DU CLIENT

Les représentants de l'industrie du transport maritime ont également demandé si on a besoin d'autant de points d'appel. (Pacifique)

Pêcheurs : Dans l'ensemble, ils aimeraient que les communications radio soient axées sur le trafic radio nécessaire. La formulation de cette priorité répond à une préoccupation relative à la sécurité puisque plusieurs pêcheurs baissent le volume de leur appareil radio ou le ferment en raison d'un nombre d'utilisateurs excessif. ... Un bruit de fond important a été signalé à plusieurs reprises lors de la diffusion des bulletins météorologiques à Prince Rupert. (Pacifique)

RÉPONSE

Les SCTM effectueront un examen des points d'appel une fois que le SIA fonctionne pour une période de 12 mois dans la Région du Pacifique.

La garde côtière canadienne encourage l'utilisation efficace de la radiocommunication et demande à tous les utilisateurs de limiter les communications le plus possible sur les fréquences réservées à la GCC.

L'enregistrement des conditions météorologiques est colocalisé à la même position à laquelle les SCTM diffusent leurs services/communication de détresse et de sécurité. Des procédures sont en place pour minimiser le bruit ambiant le plus possible. Comme cette position fait partie du centre des opérations, il est extrêmement difficile d'éliminer complètement le bruit ambiant.

Date de publication: le 28 octobre 2009
Numéro de référence: C30-14



Services de communications et trafic maritimes

Couverture radar améliorée dans le nord de la C.-B.

COMMENTAIRES DU CLIENT

Beaucoup de personnes ont fait des commentaires concernant la couverture radar insuffisante dans le nord de la C.-B. Durant la réunion du CCML de Prince Rupert, les clients ont reconnu que le trafic de gros bâtiments de haute mer augmente considérablement à Prince Rupert dans la région de Kitimat et qu'il est inacceptable que la région ne bénéficie pas de couverture radar (PACMAR, CCML de la côte Nord). (Rapport de suivi de la Région du Pacifique)

RÉPONSE

La Garde côtière canadienne déploie actuellement le réseau national du Système d'identification automatique (AIS), qu'elle mettra en service au printemps 2010. Ce nouveau système rehaussera la sauvegarde de la vie humaine en mer et améliorera la sécurité et l'efficacité de la navigation. Son utilité pour les Services du trafic maritime améliorera également la qualité des renseignements accessibles aux officiers des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) dans le domaine de la gestion du trafic. La GCC examinera les besoins en couverture radar des Services du trafic maritime une fois que le AIS aura été utilisé durant 12 mois dans la région de Prince Rupert.

Date de publication: le 28 octobre 2009

Numéro de référence: C30-13



Services de communications et trafic maritimes

Planification de la route

COMMENTAIRES DU CLIENT

Des clients du Québec ont souligné « l'excellence du service de plan de route offert»; demandent « que les plaisanciers soient mieux informés des procédures de communications par VHF, et de les sensibiliser à l'importance de se rapporter (plan de route) auprès des centres SCTM. » (Québec)

RÉPONSE

Les plaisanciers sont encouragés à laisser un plan de route avec une tierce partie responsable (p. ex. un ami ou un membre de la famille). On devrait aussi insister sur l'importance d'aviser la tierce partie de son retour. Un oubli pourrait déclencher le système SAR inutilement, ce qui entraînerait d'importants coûts et rendrait ces ressources indisponibles pour répondre à une réelle situation de détresse.

Date de publication: le 28 octobre 2009
Numéro de référence: C30-15



Recherche et sauvetage



Recherche et sauvetage

NDS incohérents entre les Régions

COMMENTAIRES DU CLIENT

À plusieurs reprises, les pêcheurs du golfe du Saint-Laurent ont manifesté leurs inquiétudes à savoir que les pêcheurs dans les zones du golfe situées au Québec bénéficiaient d'un plus haut niveau de services SAR de la part de la GCC. Bien que des exemples aient rarement été présentés, ils ont prétendu que la station d'embarcations de sauvetage des Îles-de-la-Madeleine était en service plus tôt durant l'année que les stations de la région des Maritimes. (Maritimes, Rapport régional)

RÉPONSE

En règle générale, la capacité d'intervention immédiate du poste SAR dépend des conditions de glace. La saison d'exploitation est établie en fonction du moment où la glace disparaît et du moment où les navires sont mis à l'eau

Date de publication: le 2 Juin 2010

Numéro de référence: R50-12



Recherche et sauvetage

Plateforme SAR de la GCC dans le détroit de Davis (T.-N.-L.)

COMMENTAIRES DU CLIENT

De plus, les activités de pêche sont en croissance dans le détroit de Davis, et les pêcheurs qui naviguent dans cette zone sont préoccupés par l'absence d'une plateforme de la Garde côtière qui pourrait les aider lors d'opérations de recherche et sauvetage ou d'autres incidents maritimes. (T.-N.-L. Rapport régional)

RÉPONSE

La couverture SAR est assurée par la flotte de la GCC et d'autres navires de passage. Selon l'analyse des besoins SAR de 2007, le système SAR dans le Nord devrait être examiné. La GCC participe aux discussions du gouvernement du Canada sur une stratégie dans l'Arctique et elle soulèvera cette question.

Date de publication: le 2 Juin 2010

Numéro de référence: R05-8



Recherche et sauvetage

Saison SAR prolongée

COMMENTAIRES DU CLIENT

« Les exploitants de traversiers du Nouveau-Brunswick aimeraient que davantage de services SAR soient disponibles afin de soutenir leur exploitation de traversiers tout au long de l'année sur le fleuve Saint-Jean, particulièrement au cours de l'hiver. » (Maritimes)

« Les Escadrilles canadiennes de plaisance aimeraient que la saison soit prolongée et qu'il y ait davantage de navires performants pour le service d'embarcation de sauvetage côtier (ESC) afin de desservir leur secteur au cours de l'automne. » (Maritimes)

Certains plaisanciers ont « suggéré que la saison des embarcations de sauvetage côtier (ESC) soit prolongée. [jusqu'à la fin d'octobre]. » (T.-N.-L.)

RÉPONSE

La prolongation des saisons de recherche et sauvetage (SAR) et du programme d'embarcation de sauvetage côtier (ESC) au-delà des niveaux de services actuels nécessiterait des ressources additionnelles. Présentement, la Garde côtière canadienne (GCC) n'est pas en mesure de les ajouter, car elle doit fonctionner avec les ressources existantes. Toutefois, ces demandes seront conservées et considérées dans le futur, si

l'occasion de faire des changements opérationnels se présente.

Date de publication: le 25 mars 2010

Numéro de référence: R60-13, R70-14, R70-15



Recherche et sauvetage

Recrutement dans les Maritimes pour la GCAC

COMMENTAIRES DU CLIENT

En général, les participants ont estimé que la GCAC constitue un organisme efficace et qu'elle devrait recruter davantage de propriétaires et d'exploitants de navires dans le secteur de la Baie de Fundy, de la rive nord de l'Î.-P.-E., de la rivière Saint-Jean, de la baie Chedabucto et dans le secteur semi-hauturier. (Rapport de la Région des Maritimes)

RÉPONSE

En 2007, la Garde côtière canadienne (GCC) a entrepris une analyse des besoins en recherche et sauvetage (SAR) portant sur le système canadien de SAR maritime au cours de la période 2000-2004 afin de déterminer les possibilités d'amélioration. Cette demande reflète la recommandation que la GCC collabore avec la Garde côtière auxiliaire canadienne au recrutement d'un plus grand nombre de bâtiments de propriétaires et d'exploitants (voir l'analyse SAR : <http://www.ccg-gcc.gc.ca/f0003782>). La GCC termine en ce moment un plan d'action pour mettre en œuvre les recommandations appropriées de l'analyse SAR, selon l'engagement énoncé dans le plan d'activités 2009-2010 de la GCC. Ce plan d'action sera communiqué au public et la GCC rendra des comptes de façon continue à partir de 2010-2011.

Date de publication: le 25 mars 2010

Numéro de référence: R14-11



Recherche et sauvetage

Ressources SAR établies sur la côte du Labrador

COMMENTAIRES DU CLIENT

« Une ressource de la Garde côtière devrait être mobilisée sur la côte du Labrador l'absence du SAR de la Garde côtière au Labrador est inacceptable. » (T.-N.-L.)

L'industrie du transport maritime : « la Région de Terre-Neuve-et-Labrador est responsable de la plus grande zone; connaît la plus grande activité de pêche (tant côtière qu'extracôtière), une augmentation du nombre d'activités d'exploitation et d'exploration extracôtières, les pires conditions climatiques et de glaces, et que pourtant il semble que nous n'ayons pas les ressources nécessaires pour couvrir la zone adéquatement. » (T.-N.-L.)

On s'inquiète du fait que la Garde côtière n'a pas une présence régulière permanente sur la côte du Labrador. Le niveau d'activités sur la côte augmente, et les pêcheurs estiment qu'ils ont droit au même niveau de service que leurs collègues plus au sud. (Rapport régional de Terre-Neuve)

RÉPONSE

En 2007, la Garde côtière canadienne (GCC) a entrepris une analyse des besoins en recherche et sauvetage (SAR) portant sur le système canadien de SAR maritime au cours de la période 2000-2004 afin de déterminer les possibilités d'amélioration. Cette demande est en lien avec la recommandation qui suggère de tirer profit des ressources pour assurer un service de SAR adéquat sur la côte du Labrador (voir l'analyse SAR : <http://www.ccg-gcc.gc.ca/f0003782>). La GCC termine en ce moment un plan d'action pour mettre en œuvre les recommandations appropriées de l'analyse SAR, selon l'engagement énoncé dans le plan d'activités 2009-2010 de la GCC. Ce plan d'action sera communiqué au public et la GCC rendra des comptes de façon continue à partir de 2010-2011.

Date de publication: le 25 mars 2010

Numéro de référence: R05-7



Recherche et sauvetage

Île-du-Prince-Édouard (Î.-P.-É.) – saison SAR prolongée

COMMENTAIRES DU CLIENT

Pêcheurs: « niveau élevé d'activités de pêche au nord de l'Î.-P.-É. qui n'est pas desservi de façon adéquate par les SAR, et par la nouvelle pêche expérimentale de thon à l'automne qui retient les pêcheurs en mer jusqu'en décembre. Ils s'inquiètent du fait que la GCC n'aura pas les ressources disponibles afin d'intervenir en cas d'urgence à cette période de l'année. » (Maritimes)

RÉPONSE

En 2007, la Garde côtière canadienne (GCC) a entrepris une analyse des besoins en recherche et sauvetage (SAR) portant sur le système canadien de SAR maritime au cours de la période 2000-2004 afin de déterminer les possibilités d'amélioration. Cette demande est en lien avec les recommandations visant à atténuer les risques pour les clients en saison intermédiaire (voir l'analyse SAR : <http://www.ccg-gcc.gc.ca/f0003782>). La GCC termine en ce moment un plan d'action pour mettre en œuvre les recommandations appropriées de l'analyse SAR, selon l'engagement énoncé dans le plan d'activités 2009-2010 de la GCC. Ce plan d'action sera communiqué au public et la GCC rendra des comptes de façon continue à partir de 2010-2011.

Date de publication: le 25 mars 2010

Numéro de référence: R05-6



Recherche et sauvetage

Unité d'intervention primaire pour les Îles-de-la-Madeleine

COMMENTAIRES DU CLIENT

« Sur la Basse-Côte-Nord on demande ... d'ajouter une unité d'intervention primaire... aux Îles de la Madeleine, l'unité SAR ... est trop lente et trop petite pour intervenir efficacement du côté nord des îles, lors de mauvaises conditions météorologiques. » (QC)

RÉPONSE

En 2007, la Garde côtière canadienne (GCC) a entrepris une analyse des besoins en recherche et sauvetage (SAR) portant sur le système canadien de SAR maritime au cours de la période 2000-2004 afin de déterminer les possibilités d'amélioration. Cette demande est en lien avec l'une des recommandations visant à assurer une capacité SAR adéquate dans le centre du golfe du Saint-Laurent (voir l'analyse SAR : <http://www.ccg-gcc.gc.ca/f0003782>). La GCC termine en ce moment un plan d'action pour mettre en œuvre les recommandations appropriées de l'analyse SAR, selon l'engagement énoncé dans le plan d'activités 2009-2010 de la GCC. Ce plan d'action sera communiqué au public et la GCC rendra des comptes de façon continue à partir de 2010-2011.

Date de publication: le 25 mars 2010

Numéro de référence: R05-3



Recherche et sauvetage

Maintenir le programme SAR à un niveau élevé/rapports clairs sur les normes de service

COMMENTAIRES DU CLIENT

Des membres de l'industrie de la pêche ont « souligné le fait que les services SAR sont essentiels et devraient être maintenus au plus haut niveau. » (Pacifique)

« continuer d'appuyer la fonction de recherche et sauvetage fédérale dans l'Ouest de l'Arctique ainsi que les autres organismes responsables (c.-à-d. MDN et GRC). » (C et A, GTNO, formulaire de commentaires)

« Les participants estiment que le programme de recherche et sauvetage est très important et ne devrait surtout pas être réduit. » (QC)

« Dans l'ensemble, les participants étaient satisfaits et bien informés des services de recherche et sauvetage (SAR) offerts par la GCC et la Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC). » (Maritimes)

Les clients considèrent que les niveaux de service et les normes de services SAR actuels ne sont ni clairs ni mesurables. L'industrie souhaite que l'accent soit mis sur les « résultats » en ce qui a trait aux niveaux et aux normes de service pour les services SAR. Des clients ont indiqué que l'utilisation de ressources pré-positionnées en fonction d'une intervention calculée était utile et pourrait servir d'outil de mesure pour les normes de service. Les clients désirent être informés davantage en ce qui concerne les statistiques SAR, y compris le lieu des incidents, la gravité des incidents, l'organisme d'intervention, etc.. Ils proposent que ces données soient indiquées dans le document sur les NDS et fassent l'objet d'un compte rendu à chaque mois. (Pacifique, Rapport régional)

RÉPONSE

Les services de recherche et de sauvetage (SAR) canadiens sont reconnus mondialement comme étant parmi les meilleurs à l'échelle internationale grâce au dévouement de nombreuses personnes qui risquent leur vie chaque jour. En effet, entre 2000 et 2004, en moyenne 96 % des vies en danger ont été sauvées au Canada.

La méthode d'analyse des besoins SAR fait l'objet d'un examen et permet à la GCC d'évaluer les besoins SAR, notamment au chapitre de l'aptitude, de la capacité, de la coordination et des communications.

Le niveau et les normes de service SAR maritime sont examinés et révisés pour que les normes soient mesurables et réalistes.



Recherche et sauvetage

GCAC – équipement

COMMENTAIRES DU CLIENT

« Fournir la GCAC avec davantage d'équipement SAR, tel que des remorques, de l'équipement de récupération pour une personne à l'eau (une sangle de sauvetage ou un engin de sauvetage Jason) et des pompes SAR. » (Maritimes)

À plusieurs reprises, les clients ont soulevé la question concernant le fait que la GCAC devrait fournir davantage d'équipement SAR tel que des remorques, de l'équipement de récupération pour une personne à l'eau (une sangle de sauvetage ou un engin de sauvetage Jason) et des pompes SAR. Un représentant de l'industrie de la pêche du nord de l'île du Cap-Breton a mentionné que sa zone s'implique grandement au sein de la GCAC et que la plupart des pêcheurs se fient à eux-mêmes pour offrir des services SAR, en raison d'une lacune considérable dans les services de la GCC offerts dans cette zone. Il a alors suggéré que cette situation pouvait les empêcher de recevoir un plus haut niveau de service direct? de première ligne provenant de la GCC, et que si c'était le cas, beaucoup de bénévoles au sein de la GCAC menaceraient de démissionner. (Maritimes, Rapport régional)

La GCAC devrait être soutenue autant que possible puisqu'elle intervient de manière efficace et efficiente dans les cas d'incidents maritimes. (Pacifique, Rapport régional)

RÉPONSE

La Garde côtière continue à respecter la relation solide qu'elle entretient avec la GCAC. Celle-ci aide au programme SAR en intervenant de manière efficiente et efficace aux incidents maritimes.

Dans des circonstances exceptionnelles, la GCC peut fournir l'équipement, comme le stipulent les ententes de contribution, qui peuvent être consultées en suivant http://www.ccg-gcac.com/publications/2008/ContributionAgreement_en.pdf lien.

La GCC, en collaboration avec la GCAC, détermine la nécessité des membres de la GCAC et des bâtiments à répondre aux exigences SAR locales.

Date de publication: le 31 décembre 2009

Numéro de référence: R14-10



Recherche et sauvetage

Améliorer la couverture dans l'estuaire et le partenariat entre les Régions

COMMENTAIRES DU CLIENT

Dans l'estuaire, la couverture SAR n'est pas adéquate du printemps à l'automne, et on demande d'améliorer le partenariat entre la Gaspésie et les Maritimes. Aussi, les pêcheurs qui portent assistance à un navire en difficulté demandent que la vedette de sauvetage de la Garde côtière accepte de venir les rencontrer, à la limite de son rayon d'action, afin de leur éviter d'avoir à se rendre jusqu'à Rivière-au-Renard (Québec, rapport régional)

RÉPONSE

L'Analyse des besoins SAR de 2007 portait sur cette question et a donné lieu à diverses recommandations. On y donnera suite lorsque le plan d'action sur l'analyse des besoins SAR sera établi.

Date de publication: le 31 décembre 2009

Numéro de référence: R05-5



Recherche et sauvetage

Unité d'intervention primaire sur la Basse-Côte-Nord

COMMENTAIRES DU CLIENT

Sur la Basse-Côte-Nord, on demande d'améliorer le partenariat avec Terre-Neuve et d'ajouter une unité d'intervention primaire, préférablement à La Tabatière. La région ne dispose d'aucun accès par voie terrestre, de huit à dix mois par année, et les services SAR sont assurés principalement par les pêcheurs, dont la disponibilité n'est pas suffisante pour assurer la sécurité des navigateurs (Québec, Rapport régional)

La GCC fournisse un navire capable d'assurer des interventions SAR adéquates sur la Basse-Côte-Nord du Québec du 1er mai au 30 novembre. (Analyse 2007 des besoins recherche et sauvetage)

RÉPONSE

Le poste de sauvetage de Kégaska devrait être opérationnel au cours de l'été 2010.

Date de publication: le 18 novembre 2009

Numéro de référence: R05-4



Recherche et sauvetage

Améliorer les protocoles et la communication entre la GCC, la Sûreté du Québec et les services d'intervention d'urgence municipaux

COMMENTAIRES DU CLIENT

« Établir des protocoles de communication efficaces entre la Garde côtière, la Sûreté du Québec et les services municipaux de sécurité publique et de protection incendie. En effet, l'utilisation par les riverains du service d'urgence 911, au lieu du numéro 1-800-sauvetage de la Garde côtière, est très problématique. » (Québec)

RÉPONSE

Pour répondre à cette demande, la GCC a rétabli le comité de consultation SAR dans la Région du Québec. Ce comité travaillera en vue d'améliorer les communications entre les partenaires et les intervenants SAR.

Date de publication: le 28 octobre 2009

Numéro de référence: R13-9



Recherche et sauvetage

Capacité SAR – côte nord de la Colombie-Britannique – hélicoptère

COMMENTAIRES DU CLIENTS

« L'industrie est insatisfaite des services SAR offerts sur la côte nord et a insisté sur la nécessité d'un hélicoptère de sauvetage dans cette région. » (Pacifique)

« Les pêcheurs de la côte nord ont aussi indiqué qu'ils ne sont pas satisfaits des services SAR offerts. Les clients de ce secteur estiment que l'éloignement ainsi que les conditions météorologiques extrêmes de ce secteur justifient qu'on poste un hélicoptère de sauvetage exclusivement pour la côte nord. De plus, l'augmentation du trafic de pétroliers justifie d'autant plus le fait que de meilleurs bâtiments doivent être postés par la GCC ou l'industrie dans le secteur de la côte nord, bâtiments qui pourront fournir de l'aide en cas d'urgence et qui seront en mesure d'escorter et de remorquer d'autres bâtiments. » (Pacifique)

Les membres de l'industrie de la pêche sont d'avis que, pour des raisons de sécurité, il faut doter Port Hardy d'un hélicoptère qui desservirait la côte ouest de la Colombie-Britannique (CCML de Vancouver). (Pacifique)

« Les plaisanciers reconnaissent le haut niveau de qualification des membres du personnel SAR mais ils soutiennent que ces derniers ont besoin de bâtiments de sauvetage, d'hélicoptères et d'un équipement modernes. ...ils sont très préoccupés par le fait qu'aucun bâtiment SAR spécialisé n'est posté à Victoria. » (Pacifique)

Les clients ne sont pas satisfaits du manque de couverture sur la côte sud de l'île de Vancouver et la plupart d'entre eux ont indiqué qu'un bâtiment d'intervention de la GCC devrait être posté à Victoria. Les pêcheurs de la côte nord ont aussi indiqué qu'ils ne sont pas satisfaits des services SAR offerts. Les clients de ce secteur estiment que l'éloignement ainsi que les conditions météorologiques extrêmes de ce secteur justifient qu'on poste un hélicoptère de sauvetage exclusivement pour la côte nord. De plus, l'augmentation du trafic de pétroliers justifie d'autant plus le fait que de meilleurs bâtiments doivent être postés par la GCC ou l'industrie dans le secteur de la côte nord, bâtiments qui pourront fournir de l'aide en cas d'urgence et qui seront en mesure d'escorter et de remorquer d'autres bâtiments. (Pacifique, Rapport régional)



Recherche et sauvetage

Capacité SAR – côte nord de la Colombie-Britannique – hélicoptère (continué)

RÉPONSE

- En 2007, la Garde côtière canadienne a effectué une analyse des besoins SAR à l'échelle nationale qui examinait le niveau des services de recherche et sauvetage dans l'ensemble du pays. L'analyse a révélé que les niveaux de service SAR actuels sont satisfaits dans la région de Prince Rupert et à Victoria.
- Sur la côte Ouest, la couverture SAR résulte d'un effort de divers organismes, coordonné par le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS) du ministère de la Défense nationale (MDN) à Esquimalt, C.-B. Le réseau SAR intègre divers éléments que le CCCOS peut solliciter afin de répondre à un appel de recherche et sauvetage le long du littoral de la C.-B. de plus de 27 000 km.
- Le MDN est responsable des aéronefs et la GCC a envoyé au MDN une demande pour un hélicoptère de sauvetage sur la côte Nord.
- Dans la région de Victoria où il y a beaucoup de trafic et d'activités maritimes, il y a une vaste gamme de ressources du gouvernement et de compagnies privées qui, lorsqu'elles sont disponibles, peuvent intervenir à la suite d'un incident. En plus de ces ressources, les bâtiments exploités par la Garde côtière auxiliaire canadienne dans la région peuvent également se voir attribuer des tâches par le CCCOS au besoin.
- Soucieuse d'appliquer de saines pratiques de gestion, la Garde côtière analyse régulièrement les besoins SAR de tout le Canada, y compris ceux de la région de Victoria, et elle continuera de le faire. Nous travaillons constamment à l'amélioration de nos capacités SAR, au besoin, et nous sommes pleinement engagés à analyser les futurs besoins en collaboration avec le MDN, qui est responsable de toutes les activités de recherche et sauvetage au Canada.

Date de publication: le 28 octobre 2009

Numéro de référence: R05-2



Responsabilités partagées



Responsabilités partagées

Préparation en vue de la saison de navigation prolongée dans l'Arctique

COMMENTAIRES DU CLIENT

« La préoccupation porte sur le fait que l'augmentation de la durée de la saison de transport maritime en Arctique et l'établissement éventuel d'un service de transport à l'année associé à l'exploitation des ressources pourraient amener une augmentation des besoins en matière de services SAR au cours des cinq prochaines années. » (C et A)

Sous la direction du ministère de la Défense nationale (MDN) (la première autorité SAR gouvernementale), la Garde côtière canadienne collabore avec les autres partenaires à l'étude détaillée du Nord du Canada avec pour objectif la création de critères de service SAR propres à la région, y compris la côte du Labrador et le Nord du Québec. (Analyse 2007 des besoins recherche et sauvetage)

Jusqu'à ce que cette étude soit achevée, la GCC devrait prendre en considération la demande en services SAR durant les périodes au cours desquelles l'organisme dispose de navires qu'il peut stationner dans les secteurs où des clients sont actifs. (Analyse 2007 des besoins recherche et sauvetage)

Finalement, les besoins en matière de SAR devraient être pris en compte dans l'élaboration de toute stratégie relative à l'Arctique. (Analyse 2007 des besoins recherche et sauvetage)

RÉPONSE

Des discussions sont déjà entreprises avec la Garde côtière au sujet des répercussions de l'augmentation du trafic et des activités maritimes dans le Nord sur tous ses programmes en collaboration avec d'autres partenaires. Les besoins du programme de recherche et sauvetage (SAR) dans le Nord devront être examinés par tous les partenaires qui ont des responsabilités en matière de SAR et des capacités d'intervention, comme les autres ministères et ordres de gouvernement et les autres pays. L'analyse 2007 des besoins en SAR présentait cinq recommandations concernant la capacité de tout le système de SAR du Nord du Canada. Plus particulièrement, il était recommandé que la Garde côtière canadienne (GCC) collabore avec d'autres partenaires pour mener une étude complète du Nord du Canada afin de déterminer des critères de service de SAR particuliers pour cette région. La GCC se penchera sur les enjeux soulevés lors de discussions sur le rôle de la GCC dans l'Arctique, à l'interne, avec les partenaires en SAR au ministère de la Défense nationale (MDN) et dans le cadre d'autres comités interministériels.



Responsabilités partagées

Équipes communautaires/unités de première intervention – accord sur l'accès d'urgence avec la GCC

COMMENTAIRES DU CLIENT

Administrations portuaires : « Il a été suggéré que les ports munis d'équipes communautaires d'IE ou d'unités de première intervention devraient conclure une entente avec la GCC afin d'avoir accès à l'équipement en cas de nécessité lorsque aucune autre solution immédiate n'est envisageable. » (C&A)

RÉPONSE

La GCC est l'organisme responsable pour l'intervention en cas de pollution par des navires et de déversements de source inconnue. Les entreprises de transport maritime ont la responsabilité prévue par la loi (TC) d'intervenir lors d'incidents causés par eux dans le cadre du régime d'intervention de la LMMC.

Les situations d'urgence maritime nécessitant une intervention qui dépasse le cadre actuel sont prises en considération au moment/compte tenue des circonstances exceptionnelles.

De l'aide peut être fournie lors d'incidents ne relevant pas du mandat de la GCC au moyen d'une demande de services d'un organisme responsable, c.-à-d. déversement d'origine terrestre relevant de la compétence d'un organisme responsable provincial.

Il reste à préciser dans quelles circonstances ou en vertu de quelle autorité une administration portuaire aurait besoin d'une entente ou d'un accès au matériel d'intervention de la GCC, en dehors du cadre actuel.

Un mécanisme visant à clarifier les rôles et les responsabilités des administrations portuaires et de la GCC est en place sous la forme d'une lettre d'entente, ce qui pourrait permettre de répondre à une demande, si le besoin est justifié.

Date de publication: le 25 mars 2010
Numéro de référence: E10-6



Responsabilités partagées

Pollution et prévention

COMMENTAIRES DU CLIENT

Pêcheurs : assurer que le contrôle de la qualité des eaux de ballast et la gestion des activités de dragage permettent de prévenir la contamination du milieu par des espèces envahissantes. (QC)

RÉPONSE

Transports Canada a établi une réglementation sur les eaux de ballast afin d'atténuer davantage le risque de rejet d'espèces aquatiques nuisibles et de pathogénies dans les eaux canadiennes par le biais des eaux de ballast des navires. En vertu du règlement, qui a été publié pour la première fois en 2005 et révisé en 2006, tous les exploitants de navire doivent élaborer un plan de gestion des eaux de ballast pour chacun de leurs navires.

Environnement Canada (EC) et Transports Canada (TC) participent à un groupe de travail sur les eaux de ballast qui traite de la question des eaux de ballast, notamment d'autres activités connexes, comme le programme de recherche et développement et les questions internationales. Par exemple, un programme d'échantillonnage biologique de deux ans visant à examiner l'efficacité de la norme régissant la salinité à laquelle on fait référence dans le programme d'échange d'eau de ballast a permis de conclure que ce programme est très efficace pour réduire le risque d'introductions d'espèces envahissantes exotiques dans les Grands Lacs. On peut trouver les rapports connexes sur le site Web du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) de TC (<http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/sraq/ccmc/menu.htm>).



Responsabilités partagées

Pollution et prévention (continué)

COMMENTAIRES DU CLIENT

Au cours de chacune des séances, les clients ont mis l'accent sur la nécessité croissante de la préparation et de la prévention. Le problème des épaves de navires et le rôle des services d'intervention d'urgence (IU) dans les situations de menace potentielle de pollution revêtent une grande importance pour les clients. (Pacifique)

RÉPONSE

Les navires abandonnés qui posent une menace à la navigation relèvent de la compétence de la *Loi sur la protection des eaux navigables* et du Receveur d'épave.

Étant donné que la Garde côtière canadienne (GCC) a la responsabilité d'assurer le nettoyage en cas de déversement d'hydrocarbures ou d'autres polluants par les navires dans les eaux canadiennes, advenant qu'un navire abandonné devienne une source ou une menace de pollution et que son propriétaire soit inconnu ou qu'il refuse ou soit incapable d'intervenir, la GCC a le pouvoir de prendre les mesures qui s'imposent.

En vertu de la législation canadienne, les pollueurs doivent assumer les frais de nettoyage de leurs déversements. La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires les aide à compenser le coût de mesures raisonnables prises pour le nettoyage des déversements et des risques de pollution par les hydrocarbures. Pour obtenir de plus amples renseignements, consultez la brochure d'intervention environnementale (IE) de la GCC à l'adresse :

<http://www.ccg-gcc.gc.ca/folios/00025/docs/environmental-response-fra.pdf>. [Awaiting Translation]

Dans la région du Pacifique, la GCC est en voie d'identifier et d'évaluer les navires abandonnés, en plus de déterminer ce qui pourrait être fait de façon proactive et dans la mesure du possible.



Responsabilités partagées

Pollution et prévention (continué)

COMMENTAIRES DU CLIENT

Les représentants de l'industrie des mollusques et des crustacés sur l'Île-du-Prince-Édouard (Î.-P.-É.) se sont montrés très préoccupés par la pollution de l'eau et ses répercussions sur leur subsistance. Ils sont préoccupés non seulement par le nettoyage, mais également par l'enquête et les mesures judiciaires subséquentes qui seront nécessaires pour combler leur perte de revenu si les bancs coquilliers deviennent pollués et impropres à la consommation. (Maritimes, rapport régional)

RÉPONSE

En ce qui trait à l'effet possible de la pollution de l'eau sur les bancs de mollusques à l'Î.-P.-É., l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA), le ministère des Pêches et Océans (MPO) et Environnement Canada (EC) sont engagés directement dans le contrôle sanitaire de l'industrie des mollusques par l'entremise du Programme canadien de contrôle de la salubrité des mollusques. Plus particulièrement, il incombe à Environnement Canada de surveiller la qualité de l'eau des secteurs coquilliers, de repérer et d'évaluer les sources de pollution et de classer les secteurs coquilliers en fonction des analyses de l'eau de ces secteurs, en vertu de la *Loi sur les pêches* et de ses règlements d'application. L'ACIA, l'organisme responsable du Programme, est responsable du contrôle de la manutention, de l'entreposage, du transport, de la transformation et de l'étiquetage des mollusques y compris les importations; du Programme de contrôle des biotoxines marines; et fait la liaison avec les gouvernements étrangers sur les questions relatives à la salubrité des mollusques. Le MPO est responsable de l'application des règlements relatifs à la fermeture des secteurs coquilliers; il lui incombe d'ordonner l'ouverture et la fermeture des secteurs coquilliers en vertu de la *Loi sur les pêches* et de ses règlements d'application. Plus de renseignements sur le Programme canadien de contrôle de la salubrité des mollusques se trouvent sur le site Web de l'ACIA :

<http://www.inspection.gc.ca/francais/fssa/fispoi/csspccsmf.shtml>.

La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et le Fond international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) permettent tous deux le recouvrement des coûts de nettoyage de la pollution par les hydrocarbures. Pour de plus amples renseignements, consulter le dépliant sur l'intervention environnementale (IE) de la GCC au <http://www.ccg-gcc.gc.ca/folios/00025/docs/environmental-response-fra.pdf>.

Date Added: le 19 février 2010

Reference Number: OGD-5A, 5B, 5E



Responsabilités partagées

Information sur les normes relatives aux bouées privées – Trent-Severn

COMMENTAIRES DU CLIENT

« Plusieurs informations sont demandées concernant les normes de balisage, car on observe une augmentation importante de bouées privées, qui parfois ne répondent pas aux normes en vigueur, dans les eaux intérieures et à l'approche des marinas. On souligne que l'utilisation d'une logique différente pour le balisage des chenaux, dont la gestion a été cédée par la Garde côtière à un organisme tiers, peut entraîner de la confusion chez les plaisanciers, comme par exemple dans le chenal de Trent-Severn. » (Québec)

RÉPONSE

Ce commentaire a été transmis à Transports Canada car le Règlement sur les bouées privées est administré par le Programme de protection des eaux navigables de Transports Canada qui en assure également l'exécution. La réponse suppose que l'expression « normes de balisage » utilisée dans ce commentaire a rapport avec la nature matérielle de la bouée (construction, taille, systèmes d'ancrage et de numérotation) ou avec la conception du système de navigation (p. ex. le nombre de bouées et d'autres marques de navigation, l'emplacement).

Le Règlement sur les bouées privées établit des normes minimales pour la taille et les exigences liées au marquage. Le règlement exige aussi que toute bouée privée soit placée de façon à ne pas gêner la navigation d'un navire ni de le renseigner de façon erronée. Le règlement permet aux particuliers de placer des bouées privées sans approbation préalable de TC du moment que toutes les normes sont satisfaites (taille minimale, couleur et marques appropriées, etc.). Toutefois, le ministre des Transports a toujours le pouvoir d'obliger un particulier à retirer une bouée non conforme ou de faire retirer la bouée en l'absence de son propriétaire.



Responsabilités partagées

Information sur les normes relatives aux bouées privées – Trent-Severn (continué)

RÉPONSE

Le Règlement sur les bouées privées s'applique uniquement aux bouées qui ne sont pas du gouvernement. Par conséquent, dans le cas de la voie navigable Trent Severn, le règlement ne s'applique pas au système de navigation ni aux bouées car c'est l'Agence Parcs Canada, un organisme du gouvernement canadien, qui en est propriétaire et en assume l'entretien.

Pour obtenir des renseignements généraux sur le Règlement sur les bouées privées, les clients peuvent consulter le site <http://www.tc.gc.ca/marinesafety/tp/tp14799/regulations.htm>. Pour signaler un besoin individuel ou la non conformité possible d'une bouée, les clients peuvent contacter le bureau régional le plus proche du Programme de protection des eaux navigables à l'adresse <http://www.tc.gc.ca/marinesafety/oep/nwpp/offices.htm>.

Date Added: le 19 février 2010

Reference Number: A35-19



Responsabilités partagées

Préparatifs pour les expéditions de gaz naturel liquéfié

COMMENTAIRES DU CLIENT

En parallèle, les clients se sont interrogés à savoir si nos effectifs étaient suffisants maintenant que les expéditions de gaz naturel liquéfié (GNL) vont commencer dans un avenir proche à Saint John. (Maritimes)

RÉPONSE

La GCC, en collaboration avec ses partenaires fédéraux et provinciaux, assurera une réaction efficace à l'égard de tous les événements de pollution causés par un navire incluant ceux causés par des méthaniers et travaille à l'élaboration de stratégies d'intervention plus rapides et plus efficaces.

Date de publication: le 31 décembre 2009

Numéro de référence: OGD 12-D



Responsabilités partagées

Rôles et responsabilités pour l'intervention environnementale

COMMENTAIRES DU CLIENT

Certains participants étaient confus en ce qui concerne les rôles de la Garde côtière et de Transports Canada en tant qu'organisme d'intervention du régime d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures. (T.-N.-L., rapport régional)

Ces séances nous ont permis de renseigner nos clients sur nos rôles et nos responsabilités en ce qui concerne nos capacités d'intervention environnementale. Bon nombre de nos clients avaient l'impression que notre attention était encore orientée sur la responsabilité du nettoyage en tant que tel (c.-à-d. « l'équipe affectée au nettoyage » plutôt que « les surintendants » dans la plupart des cas). L'explication fournie a été appréciée et bien reçue. Les principales préoccupations concernaient la « capacité » et les « délais d'intervention » de la GCC et des organismes d'intervention (OI). Une brève explication du rôle de Transports Canada (TC) et d'Environnement Canada (EC) a également été fournie afin de compléter les précisions apportées en ce qui concerne nos rôles et nos responsabilités. (Rapport de la Région des Maritimes)

RÉPONSE

Transports Canada est l'organisme responsable de la réglementation du régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin. Le Ministère élabore la réglementation, procède à l'agrément des organismes d'intervention et des installations de manutention des hydrocarbures en plus de fixer les normes auxquelles ils sont assujettis. La Garde côtière canadienne (GCC) constitue l'organisme fédéral responsable des interventions dans le cadre du Régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin du Canada. Lorsqu'un déversement d'origine inconnue ou provenant d'un navire identifié a lieu dans des eaux de compétence canadienne, le Programme d'intervention environnementale permet de s'assurer qu'une intervention efficace et convenable est exécutée, soit par la surveillance de l'intervention soit par la gestion et exécution des travaux d'assainissement. De plus amples renseignements sur les rôles et responsabilités se trouvent à l'adresse suivante : <http://www.ccg-gcc.gc.ca/f0005567>

Date de publication: le 31 décembre 2009

Numéro de référence: OGD-9-A



Responsabilités partagées

Coordination avec Transports Canada (Sûreté maritime, questions liées à la réglementation, inspections des navires pour les espèces envahissantes)

COMMENTAIRES DU CLIENT

Les membres du CCML de Prince Rupert aimeraient que la coordination et la consultation avec Transports Canada et d'autres organismes gouvernementaux soient améliorés en ce qui a trait aux questions de sécurité maritime, notamment la sûreté, les questions réglementaires et l'inspection des bâtiments pour déterminer la présence d'espèces envahissantes. (CCML de la côte Nord). (Rapport de suivi de la Région du Pacifique)

RÉPONSE

Dans la Région du Pacifique, les Conseils consultatifs maritimes locaux (CCML) offrent une tribune où la GCC peut recevoir les avis et les conseils des intervenants concernant des questions maritimes locales pertinentes touchant la prestation des services maritimes de la GCC.

La GCC s'est engagée à offrir une tribune où d'autres organismes du gouvernement peuvent participer et parler des questions maritimes d'intérêt. La GCC a transféré le commentaire à Transports Canada (TC) et a transmis une invitation à TC pour la prochaine réunion du CCML de la côte Nord.

Date de publication: le 28 octobre 2009
Numéro de référence: OGD-4-E



Hors des programmes de la GCC



Hors des programmes de la GCC

Établissement d'une carte de la côte du Labrador

COMMENTAIRES DU CLIENT

Même si l'établissement de cartes maritimes ne fait pas partie du rôle de la Garde côtière, les clients ont indiqué être préoccupés par le manque de cartes sur la côte du Labrador. (T.-N.-L., Rapport régional)

Même si ce n'est pas du ressort de la Garde côtière, ce groupe tenait à lui faire savoir que le manque de cartes sur la côte du Labrador représente un problème de sécurité. (T.-N.-L., Rapport régional)

RÉPONSE

Nous avons transmis ces commentaires au Service hydrographique du Canada (SHC), division du ministère des Pêches et des Océans responsable de la production de cartes marines et produits de navigation qui contribuent à assurer une navigation sécuritaire dans les voies navigables du Canada. Nous savons que le SHC a récemment effectué plusieurs levés multifaisceaux le long de la côte du Labrador et a produit une série de nouvelles éditions à cet effet, offertes présentement sur le marché. Pour de plus amples renseignements, nous vous suggérons de contacter directement le SHC. Vous trouverez les coordonnées dont vous avez besoin sur le site : <http://www.charts.gc.ca/help-aide/contact-fra.asp>

Date de publication: le 25 mars 2010

Numéro de référence: OGD-1-A



Hors des programmes de la GCC

Disponibilité des instructions nautiques

COMMENTAIRES DU CLIENT

Les plaisanciers aimeraient avoir accès aux instructions nautiques en ligne avec l'option de télécharger les sujets d'intérêt particuliers. (Pacifique, Rapport régional)

RÉPONSE

Nous avons transmis ce commentaire au Service hydrographique du Canada (SHC), division du ministère des Pêches et des Océans responsable de la fourniture de cartes et de produits, comme des instructions nautiques à l'intention de la communauté des plaisanciers, qui contribuent à assurer une navigation sécuritaire dans les voies navigables du Canada.

Bien que les instructions nautiques ne soient pas présentement fournies en direct, le SHC convertit toutes ces instructions nautiques au format d'impression sur demande en réponse aux demandes reçues dans le cadre de sa propre initiative sur les niveaux de service. Les nouvelles copies sont disponibles auprès des [dépositaires autorisés](#). Pour plus d'information, nous vous suggérons de contacter directement le SHC. Vous trouverez les coordonnées dont vous avez besoin sur le site :

<http://www.charts.gc.ca/help-aide/contact-fra.asp>

Date de publication: le 25 mars 2010

Numéro de référence: OGD-1-B



Hors des programmes de la GCC

Examiner les bulletins météorologiques

COMMENTAIRES DU CLIENT

« L'industrie de la pêche n'est pas satisfaite de la diffusion des renseignements météorologiques et a demandé qu'on procède à un examen global des services de renseignements météorologiques. Dans les secteurs de la Colombie-Britannique adjacents à frontière avec les États-Unis, les clients écoutent les bulletins météorologiques des États-Unis et ils sont d'avis que les renseignements fournis sont très supérieurs. » (Pacifique)

Accroître le nombre de stations d'observations météorologiques, particulièrement dans les régions difficiles d'accès, comme la côte ouest de la Colombie-Britannique. (Pacifique, plaisancier, formulaire de commentaires)

Des clients de la Région du Québec (Chevery) ont mentionné que la fréquence des mises à jour des bulletins météorologiques de l'Environnement Canada n'était pas suffisante. (QC)

RÉPONSE

Cette réponse a été préparé par Environnement Canada, le ministère responsable de la diffusion des renseignements et des observations météorologiques.

Les prévisions météorologiques pour les régions adjacentes à la frontière canado-américaine sont fournies par la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) et Environnement Canada. Chaque organisme s'occupe des eaux territoriales de son pays. Étant donné que les vents et les autres conditions du temps peuvent être différents de chaque côté d'un détroit tel que le détroit Juan de Fuca, les utilisateurs sont avisés de consulter les prévisions concernant leur propre région. Par exemple, si vous naviguez sur le côté américain du détroit Juan de Fuca, veuillez consultez les prévisions américaines.



Hors des programmes de la GCC

Examiner les bulletins météorologiques (continué)

RÉPONSE

Les rapports sur les conditions météorologiques courantes proviennent de diverses stations terrestres et maritimes appartenant à plusieurs organismes. Environnement Canada ne projette pas actuellement d'accroître le nombre de centres de rapport sur la côte ouest.

Les prévisions du temps et les rapports sur les conditions courantes sont accessibles par divers moyens tels que les services Internet, www.weatheroffice.gc.ca, la radio commerciale, le service radio de la Garde côtière canadienne, le service Radiométéo d'Environnement Canada ainsi que la United States Coast Guard Radio et le service Weatheradio de la NOAA. Le format et l'information varient d'un service à l'autre.

La rétroaction des utilisateurs est très appréciée. Les commentaires et les questions relatives aux fréquences, services téléphoniques, prévisions ou centres de rapport maritime du service Radiométéo d'Environnement Canada peuvent être exprimés par courriel à l'adresse Weather.INFO.Meteo@ec.gc.ca

ou par téléphone au 1-877-789-7733.

Environnement Canada est responsable de fournir des renseignements et des bulletins d'information météorologiques. Ce commentaire a été envoyé au Service météorologique du Canada (SMC) situé dans la Région du Québec. Afin d'obtenir de plus amples renseignements, nous vous suggérons de

communiquer directement avec le SMC au 1-800-463-4311.

Date de publication: le 14 juin 2010

Numéro de référence: OGD-3-A, B, C



Hors des programmes de la GCC

Étendre la disponibilité de l'information sur les glaces

COMMENTAIRES DU CLIENT

« Les transporteurs maritimes de l'Arctique ont souligné qu'ils ont encore des besoins en matière de renseignements sur les glaces et de cartes même une fois que les brise-glaces de la GCC ont quitté le Nord. » (C et A)

RÉPONSE

Certaines années, en raison de la variabilité des conditions de glaces de la période de débâcle à la prise des glaces, les navires commerciaux peuvent rester plus longtemps dans l'Arctique. Toutefois, la GCC doit quitter le Nord à un certain moment afin d'entreprendre des travaux d'entretien sur les brise-glaces avant leur déploiement dans le Sud. Le Service canadien des glaces (SCG) du SMC continue de surveiller l'Arctique à l'année et fournit des cartes des glaces hebdomadaires de toutes les eaux canadiennes, sauf de janvier à mars où ces dernières sont produites aux deux semaines. Pendant l'hiver, l'information sur la lisière de glaces est diffusée quotidiennement de diverses façons (p. ex. SCTM, sites Web). Enfin, le SCG prépare également des prévisions de 30 jours toutes les deux semaines.

COMMENTAIRES DU CLIENT

« Les exploitants de bateaux de pêche naviguant dans le détroit de Davis étaient préoccupés par le fait qu'ils sont incapables d'obtenir de l'information sur les glaces (cartes et prévisions) ou des prévisions météorologiques puisqu'ils opèrent en dehors de la période d'activité habituelle en Arctique et qu'Environnement Canada ne fournit pas ces données. » (T.-N.-L.)



Hors des programmes de la GCC

Étendre la disponibilité de l'information sur les glaces (continué)

RÉPONSE

Le Service météorologique du Canada (SMC) publie des prévisions maritimes lorsqu'il est avisé des activités maritimes, comme la pêche dans le détroit de Davis. Les prévisions météorologiques maritimes sont diffusées par le SMC de la même façon qu'elles le sont lorsque les SCTM d'Iqaluit sont ouverts. L'information est affichée sur les circuits de télécommunications mondiaux et sur le site Web du bureau météorologique. Toutefois, les spécialistes des prévisions météorologiques ne sont souvent pas mis au courant des activités puisque les utilisateurs n'informent habituellement pas le bureau de leur présence. Afin d'obtenir des prévisions météorologiques hors de la saison régulière, les utilisateurs peuvent informer EC de leur présence dans l'Arctique en allant sur le lien « Contactez-nous » du site Web http://www.meteo.gc.ca/canada_f.html, et en fournissant certains détails comme l'emplacement, la durée ainsi que les coordonnées des responsables dans le cas où les spécialistes des prévisions météorologiques

auraient besoin de plus de renseignements.

Date de publication: le 25 mars 2010
Numéro de référence: OGD 2-A, B



Hors des programmes de la GCC

Vérification environnementale des embarcations de plaisance

COMMENTAIRES DU CLIENT

Des plaisanciers ont demandé que « les bateaux de plaisance soient soumis à une vérification environnementale, comme c'est le cas aux États-Unis. »

RÉPONSE

Transports Canada (TC) est responsable des règlements et des normes applicables aux plaisanciers et il ne projette pas, actuellement, de consacrer des vérifications environnementales aux embarcations de plaisance. Le Bureau de la sécurité nautique de TC fournit des renseignements aux plaisanciers sur la manière de respecter et de protéger le milieu aquatique. Dans certaines zones, les embarcations de plaisance doivent être équipées de réservoirs de retenue et les eaux usées ne peuvent pas être rejetées à l'eau (par exemple, en Ontario; au Manitoba : la rivière Assiniboine à Winnipeg, la rivière Rouge et le lac Shoal; en Colombie Britannique : plusieurs zones réglementées – Consulter l'annexe du *Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux*). Ce règlement permettra d'établir des exigences à l'égard des rejets d'eaux usées de tous les bâtiments dans toutes les eaux

de compétence canadienne d'ici mai 2012.

Date de publication: le 25 mars 2010

Numéro de référence: OGD-5C



Hors des programmes de la GCC

Rendre NORDREG obligatoire (C&A)

COMMENTAIRES DU CLIENT

« Maintenir au niveau existant les services de communications et de trafic maritimes dans l'Ouest de l'Arctique et exiger que tous les bâtiments exploités dans les eaux arctiques canadiennes ou y circulant se conforment au NORDREG » (C&A, GTNO, formulaire de commentaires)

Proposition de la GCC d'apporter des modifications au secteur NORDREG (Voir pièce jointe 2, C et A Rapport régional)

RÉPONSE

Transport Canada est responsable pour l'élaboration de règlements et de normes en transport maritime touchant la sécurité. Le Canada tient à mettre en application un règlement pour obliger certains navires qui se trouvent dans les eaux du Nord canadien à transmettre des rapports. Cette initiative appuie la stratégie canadienne pour le Nord. Transports Canada prévoit que le règlement entrera en vigueur pour la saison de navigation dans l'Arctique de 2010.

Date de publication: le 25 mars 2010

Numéro de référence: C20-11



Hors des programmes de la GCC

Accroître la sensibilisation et l'éducation pour la sécurité et la prévention

COMMENTAIRES DU CLIENT

Le nombre de cas de recherche et sauvetage n'a pas diminué depuis l'instauration du programme de compétence et le transfert du Bureau de la sécurité nautique à Transports Canada. La GCAC « souligne que les activités de sensibilisation et de prévention auprès des plaisanciers ont une incidence directe sur le nombre de cas SAR. ...considérer la possibilité que la Garde côtière reprenne la responsabilité du volet prévention en matière de sécurité nautique. (QC)

RÉPONSE

Le Bureau de la sécurité nautique (BSN) ne relève plus de la GCC, mais de Transports Canada, lorsque toute la politique et les responsabilités réglementaires associées à la sécurité maritime ont été transférées à Transports Canada par l'entremise d'un décret en conseil le 12 décembre 2003. Les responsabilités du BSN ont été transférées du MPO à TC afin d'assurer qu'il continue d'axer ses efforts sur les règlements et les programmes d'éducation publique et de sensibilisation.

La GCC et le BSN conviennent que les efforts d'accroître la sensibilisation du public à l'égard des questions de sécurité nautique, notamment les programmes axés sur la prévention, ont des répercussions positives sur la réduction de certains incidents SAR impliquant des plaisanciers. Ces programmes sont particulièrement importants sur les voies navigables intérieures (p. ex. lacs, rivières) où les incidents mettant en cause des embarcations de plaisance sont plus élevés que dans les eaux relevant de la compétence de la Garde côtière et où les ressources de sauvetage sont limitées.



Hors des programmes de la GCC

Accroître la sensibilisation et l'éducation pour la sécurité et la prévention (continué)

COMMENTAIRES DU CLIENT

Les organismes qui soutiennent le programme SAR notent que le nombre de cas de recherche et sauvetage n'a pas diminué, depuis l'instauration du programme de compétence et le transfert du Bureau de la sécurité nautique à Transports Canada, et formulent les demandes suivantes :

- faciliter la formation des propriétaires de petites embarcations, car plusieurs navigateurs n'ont pas leur carte de Conducteur de bateau et ne sont pas familiers avec Internet, pour y suivre le cours de sécurité nautique (QC Rapport régional)
- prévoir une formation spécifique pour les interventions SAR auprès des canoéistes et des kayakistes, et procéder à des exercices pratiques avec les sauveteurs. (QC Rapport régional)
- « ...appuyer la formation en matière de sécurité maritime » (C et A, GTNO, formulaire de commentaires) Le nombre de cas de recherche et sauvetage n'a pas diminué depuis l'instauration du programme de compétence et le transfert du Bureau de la sécurité nautique à Transports Canada. La GCAC « souligne que les activités de sensibilisation et de prévention auprès des plaisanciers ont une incidence directe sur le nombre de cas SAR. ...considérer la possibilité que la Garde côtière reprenne la responsabilité du volet prévention en matière de sécurité nautique. (QC)

RÉPONSE

Puisque la GCC est chargée de fournir des navires d'intervention maritime et du personnel à l'appui du système fédéral de recherche et sauvetage (SAR), elle axe actuellement ses efforts sur la coordination SAR et sa capacité d'intervention dans les eaux côtières et les Grands Lacs. Étant donné son mandat, le BSN se concentre sur la promotion de la sécurité nautique dans toutes les eaux fédérales. Bien que leur mandat respectif diffère, le BSN et la GCC reconnaissent le besoin d'une communication améliorée afin de mieux comprendre les liens entre leurs activités respectives et prennent des mesures en vue d'améliorer le dialogue et la communication au sujet des programmes actuels d'éducation publique et de sensibilisation pour mieux comprendre les répercussions de ces programmes sur les cas SAR.



Hors des programmes de la GCC

Accroître la sensibilisation et l'éducation pour la sécurité et la prévention (continué)

RÉPONSE

En ce qui a trait à la formation, Transports Canada est responsable des règlements et des normes visant les plaisanciers. Le *Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance* (RCCEP) oblige les conducteurs d'embarcations de plaisance motorisées à détenir à bord la preuve de leurs compétences, la forme la plus commune étant la carte de compétence de conducteur d'embarcation de plaisance qu'on peut obtenir en réussissant un test de connaissances accrédité, préférablement après avoir suivi un cours. Actuellement, 65 fournisseurs de cours sont accrédités pour fournir les cours et les tests dans divers formats. Par l'entremise du Programme de compétence des conducteurs d'embarcations de TC, un système national de surveillance a été mis en œuvre afin de surveiller étroitement les activités de tous les fournisseurs de cours et d'assurer la conformité réglementaire.

Afin de respecter l'uniformité et la responsabilisation dans la prestation du Programme de compétence des conducteurs d'embarcations, l'approche générale à l'accréditation est renforcée par TC en ajoutant une exigence en matière de gestion de la qualité au processus d'accréditation. La surveillance active des fournisseurs de cours est également renforcée. Ces processus seront reflétés dans les prochaines modifications apportées au RCCEP. Grâce à ces mesures, TC vise à assurer une éducation améliorée et des services d'examen au public, ce qui fera en sorte que les plaisanciers soient plus informés sur les voies navigables.

COMMENTAIRES DU CLIENT

•La Garde côtière auxiliaire souligne que les activités de sensibilisation et de prévention auprès des plaisanciers ont une incidence directe sur le nombre de cas SAR. Elle dénote une certaine incompréhension à cet égard au niveau national car, depuis 2005, l'appui gouvernemental tend à être limité aux inspections préventives. À cet égard, elle formule les demandes suivantes :

- établir, avec Transports Canada, les moyens de soutenir les activités de sensibilisation et de prévention auprès des plaisanciers, sur la base d'un partenariat à long terme . (QC, rapport régional)
- considérer le rapatriement, à la Garde côtière, du volet prévention en matière de sécurité nautique. (QC, rapport régional)



Hors des programmes de la GCC

Accroître la sensibilisation et l'éducation pour la sécurité et la prévention (continué)

RÉPONSE

Le BSN gère également un nouveau Programme de contribution par catégorie pour la sécurité nautique (PCCSN) de cinq ans, approuvé en juin 2008, qui distribue des fonds chaque année envers des projets qui font progresser la sensibilisation à l'égard de la sécurité nautique et qui sont axés sur l'importance de suivre les pratiques sécuritaires. Par l'intermédiaire du PCCSN, le BSN a aussi fait participer des organisations comme le Conseil canadien de la sécurité nautique et les Escadrilles canadiennes de plaisance afin de lui permettre d'offrir plus efficacement son programme aux plaisanciers partout au Canada.

Date Added: le 19 février 2010

Reference Number: OGD-4-A



Hors des programmes de la GCC

Système de plainte pour les situations conflictuelle de plaisanciers

COMMENTAIRES DU CLIENT

Représentants des pilotes du St. Laurent : instaurer un système de suivi des plaintes formulées par les pilotes commerciaux, faire connaître la procédure et s'assurer qu'une action immédiate soit prise. Les représentants des pilotes du Saint-Laurent soulignent que l'augmentation du nombre de plaisanciers occasionne de plus en plus de situations conflictuelles avec les navires commerciaux. On déplore le manque de présence et le peu d'interventions sur les plans d'eau, de la part de la Garde côtière et de tout autre organisme habilité à émettre des constats d'infraction. À cet égard, la demande suivante est formulée :

- instaurer un système d'intervention et de suivi des plaintes formulées par les pilotes concernant la navigation de plaisance, dans le chenal commercial. . (QC, rapport régional)

RÉPONSE

La GCC ne joue aucun rôle dans le signalement des infractions contre les règlements sur la navigation. Bien qu'on ne prévoit pas actuellement d'établir un système afin de régler les plaintes des pilotes concernant les embarcations de plaisance et d'y donner suite, les programmes et les activités d'éducation et de sensibilisation menées par le BSN de Transports Canada sont en place afin de traiter des questions de sécurité sur les eaux, notamment en cas de conflit entre les plaisanciers et les navires commerciaux. On s'attend à ce que ces programmes, comme le nouveau Programme de contributions par catégorie pour la sécurité nautique, protègent davantage les plaisanciers et leurs passagers des risques et des dangers.

Le Programme de contribution par catégorie pour la sécurité nautique, approuvé en juin 2008, distribue des fonds chaque année à des projets qui promeuvent la sensibilisation à la sécurité nautique et l'importance de respecter des pratiques sécuritaires. Pour de plus amples renseignements, visitez le site Web suivant : <http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/desn/bsn/prgm-contrib/menu.htm>.

Date Added: le 19 février 2010
Reference Number: OGD-4B



Hors des programmes de la GCC

Éducation sur les radiobalises de localisation des sinistres (RLS)

COMMENTAIRES DU CLIENT

« La Garde côtière devrait jouer un rôle proactif pour sensibiliser les pêcheurs aux [radiobalises de localisation des sinistres (RLS)] et aux autres technologies visant à avertir les ressources SAR. » (T.-N.-L.)

- La GCC continue à promouvoir la présence d'une RLS à bord des navires (bâtiments). (Analyse 2007 des besoins recherche et sauvetage)

RÉPONSE

Les RLS sont exigées sur les navires, les bateaux de pêche et les remorqueurs dépassant une certaine longueur et un certain poids, comme le prescrit *la Loi sur la marine marchande du Canada*. Le site Web du Secrétariat national Recherche et sauvetage (http://www.nss.gc.ca/site/Emergency_Beacons/EPIRB_f.asp) donne des renseignements sur les exigences en matière de RLS. Les navires qui ne sont pas tenus de transporter de RLS (par exemple, petite embarcation de plaisance) sont encouragés à le faire sur une base volontaire.

Puisque l'utilisation des RLS est réglementée par Transports Canada, l'application de la loi et l'éducation à ce sujet ne relèvent pas de la GCC.

Date Added: le 19 février 2010

Reference Number: OGD-4-D



Hors des programmes de la GCC

Présence SAR accrue sur les lacs intérieurs de la Colombie-Britannique

COMMENTAIRES DU CLIENT

Les plaisanciers des secteurs Okanagan et Shuswap de l'intérieur de la Colombie-Britannique ont fait part de leurs préoccupations relativement à la faible présence de la GCC sur les lacs et à l'augmentation considérable du nombre de plaisanciers et d'incidents SAR. Dans l'ensemble, ils ont beaucoup de respect pour le travail accompli par la GCC et ils croient que la présence de bâtiments de la GCC sur les lacs intérieurs de la Colombie-Britannique serait un bon outil de prévention. (Pacifique)

Les clients de ce secteur sont d'avis que le programme [de navigation de plaisance responsable (RRB)] devrait être réinstauré. (Pacifique)

RÉPONSE

La sécurité nautique est une responsabilité partagée et Transports Canada collaborera étroitement avec la Gendarmerie royale du Canada (GRC) et le Conservation Officer Service provincial en vue d'accroître l'éducation et l'application de la loi sur les lacs et rivières dans ce secteur. Les autorités locales resserrent la surveillance de la sécurité nautique et le bureau de la GRC à Kelowna a pris des mesures récemment pour rehausser sa présence et l'application de la loi sur le lac Okanagan. Un objectif prioritaire lors de la prochaine saison consistera à accroître l'éducation des plaisanciers près des rampes de mise à l'eau locales dans le cadre de vérifications conjointes de sécurité menées par la GRC et Transports Canada, pour s'assurer que les plaisanciers accordent la priorité à la sécurité avant de quitter la rive. Ce programme est semblable au Programme de navigation de plaisance responsable (RRB) mené par la GCC, avant le transfert des responsabilités du BSN de la GCC à TC le 12 décembre 2003.

En cas d'incidents, la GCC n'est pas présente sur les lacs intérieurs de la Colombie-Britannique puisque les autorités locales et la GRC sont responsables d'intervenir en cas d'incidents SAR dans cette région.

Date Added: le 19 février 2010
Reference Number: OGD-4-F



Hors des programmes de la GCC

Sûreté maritime – Coordination avec autres ministères fédéraux

COMMENTAIRES DU CLIENT

Bien que ce sujet ne relève pas du mandat de l'examen des NDS, il faut mentionner que les clients ont fait mention de leurs préoccupations quant à l'efficacité de la coordination et de la collaboration entre les divers ministères du gouvernement fédéral s'occupant de la sûreté maritime.

RÉPONSE

Quoique la coordination et la liaison entre les ministères fédéraux peuvent toujours être améliorées, il convient de souligner que la sûreté maritime au Canada est basée sur une approche multi-organismes qui a officiellement été reconnue lors de la formation du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime (GTISM) en octobre 2001. Le GTISM est présidé par Transports Canada et compte des représentants de la Gendarmerie royale du Canada (GRC), des Forces canadiennes, de la Garde côtière canadienne (GCC), de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), du ministère de la Justice (MJ), du Conseil privé (CP), du Conseil du Trésor (CT) ainsi que d'autres organismes et ministères intéressés.

Le GTISM a adopté une approche pangouvernementale intégrée qui met l'accent sur des solutions de collaboration dans l'utilisation des ressources fédérales afin de protéger la population canadienne. Cette approche comporte de nombreux avantages, notamment la rentabilité, l'efficacité, la faisabilité et la précision. Grâce à cette approche axée sur la collaboration, chaque ministère et organisme peut concentrer ses efforts sur ses rôles et ses responsabilités actuels en tirant parti de la formation et les forces existantes.

Au niveau régional dans la Région de l'Atlantique, le Comité interministériel des opérations maritimes de l'Est du Canada (un comité semblable est également établi dans la Région du Pacifique) appuie les efforts des ministères fédéraux qui s'occupent du milieu maritime, des renseignements de sécurité et de l'application de la loi qui s'emploient à l'amélioration des partenariats et l'amélioration du coordination.



Hors des programmes de la GCC

Sûreté maritime – Coordination avec autres ministères fédéraux (continué)

De plus, le CTISM a mis sur pied des Centres des opérations de la sûreté maritime (COSM) à Halifax, à Victoria et dans les Grands Lacs. Les COSM sont des centres de renseignements qui diffusent l'information et qui comptent des représentants des Forces canadiennes, de la GRC, de TC, de l'ASFC, de la GCC et de Sécurité publique Canada (SP).

Date de publication: le 13 octobre 2009

Numéro de référence: OGD-10-A



Hors des programmes de la GCC

Sûreté maritime - Les évaluations complètes des risques liés à la sûreté

COMMENTAIRES DU CLIENT

Le représentant du port de Saint John aimerait que la GCC ou le gouvernement fédéral, en plus de l'analyse des risques SAR dans cette Région, procède à une analyse exhaustive des risques en matière de sécurité pour le secteur sud de la baie de Fundy, afin de déterminer les risques de divers types d'accidents ou de menaces terroristes potentielles, ainsi que leurs répercussions.

RÉPONSE

La GCC n'a pas le mandat d'entreprendre des évaluations complètes des risques liés à la sûreté. Cependant, s'il le désire, le groupe de la Sûreté maritime de la GCC peut porter la préoccupation exprimée par le représentant du port de Saint John à l'attention de TC, de la GRC et de SP par l'intermédiaire du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime.

Date de publication: le 13 octobre 2009

Numéro de référence: OGD-10B

