

Plan d'action de gestion
Rapports du Bureau du vérificateur général du Canada
Rapport — Gestion de la Surveillance des Eaux Arctiques
La date de publication prévue : automne 2022

Le rapport complet sur la Surveillance des eaux arctiques se trouve [ici](#).

Recommandation de l'audit	Réponse ministérielle	Actions prévues	Description du résultat final attendu	Secteur responsable de l'action/point de contact	Date de mise en œuvre prévue du PAG
<p>Recommandation 1. Paragraphe 6.36, page 14</p> <p>La Défense nationale, Transports Canada, Pêches et Océans Canada et la Garde côtière canadienne, travaillant ensemble, devraient prendre des mesures concrètes pour combler les lacunes de longue date dans la connaissance du domaine maritime de l'Arctique, notamment les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'incapacité de suivre les navires en permanence et d'identifier les navires non émetteurs; <p>Les obstacles qui empêchent l'échange et l'intégration efficaces des renseignements pertinents sur le trafic maritime dans les eaux arctiques.</p>	<p>Entendu. La Défense nationale, Transports Canada, Pêches et Océans Canada et la Garde côtière canadienne sont d'accord avec la recommandation et continueront à prendre des mesures pour réduire les lacunes dans la connaissance du domaine maritime de l'Arctique, les limites des capacités de surveillance existantes, y compris celles des petits navires, et les obstacles à l'échange de l'information.</p> <p>Nous adopterons une approche axée sur le risque pour la connaissance du domaine maritime dans l'Arctique, comme nous le faisons pour les côtes est et ouest, les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent. Dans le cadre du protocole d'échange de l'information des Centres d'opérations de sécurité maritime (COSM) et de l'examen du COSM par un tiers, nous intégrerons des mesures visant à cerner les lacunes en matière de surveillance, d'évaluation et de rapport sur la connaissance du domaine maritime et la voie à suivre en matière de flexibilité opérationnelle, d'options et d'outils. Les obstacles législatifs, réglementaires et</p>	<p>1. Transports Canada (à la tête du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime) mettra à jour le cadre stratégique de la sûreté maritime du Canada et les stratégies connexes, notamment la stratégie de sûreté maritime dans l'Arctique et la stratégie de connaissance du domaine maritime.</p> <p>2. Transports Canada examine actuellement la législation et la réglementation afin de combler les lacunes éventuelles et de s'assurer que le cadre de sûreté du transport maritime continue d'être adapté aux menaces et aux risques modernes pour le système de transport maritime.</p>	<p>1. Le cadre stratégique pour la sûreté maritime permettra d'adopter une approche coordonnée pour faire face à une série de défis et d'intérêts en matière de sûreté maritime. La stratégie de sûreté maritime de l'Arctique fournira une approche unifiée et intégrée de la sûreté maritime de l'Arctique qui reconnaît les efforts et les contributions des ministères et organismes associés au Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime (notamment Pêches et Océans Canada, la Garde côtière canadienne, la Défense nationale et Transports Canada). La stratégie de connaissance du domaine maritime décrira un processus visant à organiser et à utiliser les capacités nationales</p>	<p>Mesure de suivi no 1 – Sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada</p> <p>Mesure de suivi no 2 – Sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada</p>	<p>Approbation du cadre stratégique de la sûreté maritime par le Comité des sous-ministres adjoints sur la sûreté maritime – mars 2023</p> <p>Approbation de la stratégie de la sûreté maritime dans l'Arctique par le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime – juin 2023</p> <p>Approbation de la stratégie de connaissance du domaine maritime par le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime – juin 2023</p> <p>Modernisation de la <i>Loi sur la sûreté du</i></p>

	<p>autres seront également pris en compte dans les efforts de renouvellement. Les stratégies de mise en œuvre de la connaissance du domaine maritime et de la sûreté maritime dans l'Arctique du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime permettront de mieux cibler nos efforts collectifs pour l'élaboration d'une approche de gestion des risques qui définit les risques importants et les mesures d'atténuation correspondantes. Nous préparerons des plans d'action qui détermineront clairement nos responsabilités respectives à cet égard.</p>		<p>actuelles afin de cerner, d'évaluer et de traiter les problèmes de connaissance du domaine maritime grâce à la collaboration des parties prenantes au pays et à l'étranger.</p> <p>2. Les lacunes potentielles en matière de législation et de réglementation sont cernées et traitées, ce qui permet de s'assurer que la sûreté du réseau de transport maritime du Canada reconnaît les menaces et les risques et y fait face.</p>		<p><i>transport maritime</i> (inclus dans le cadre du Projet de loi C-33 : <i>Loi visant à renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada</i>) – déposé au Parlement en novembre 2022</p> <p>L'initiative de la modernisation de la <i>Loi sur la sûreté du transport maritime</i> – prépublication du printemps 2024</p>
<p>Recommandation 2. Paragraphe 6.66, page 23</p> <p>Pour remédier aux retards de livraison de l'équipement destiné à remplacer et à améliorer les principales capacités fédérales utilisées pour la surveillance maritime dans l'Arctique canadien et au risque que plusieurs types d'équipement cessent de fonctionner avant d'être remplacés, la Défense nationale, Transports Canada, Pêches et Océans Canada, la Garde côtière canadienne et Services publics et</p>	<p>Entendu. La Défense nationale, Transports Canada, Pêches et Océans Canada et la Garde côtière canadienne, ainsi que Services publics et Approvisionnement Canada conviennent qu'il est important d'acquérir l'équipement dans les meilleurs délais et de gérer les risques de capacité associés à la surveillance des eaux arctiques.</p> <p>En ce qui concerne la capacité des actifs aériens de Transports Canada, le Ministère utilise actuellement l'aéronef Dash 7 pour effectuer la surveillance dans l'Arctique et n'a pas élaboré de plan de remplacement du cycle de vie. Toutefois, le Ministère est en train de se procurer un système d'aéronef télépiloté, dont la livraison est prévue au début de 2023. Le système devrait</p>	<p>3. Transports Canada a exercé des options pour acquérir de l'équipement plus rapidement et élaborer des plans de contingence pour faire face au risque posé par la défaillance d'équipement critique à l'appui du Programme national de surveillance aérienne. Transports Canada continuera à utiliser l'aéronef Dash 7 comme aéronef principal pour la surveillance de l'Arctique en attendant une stratégie à long terme pour la flotte.</p> <p>Transports Canada travaille à l'élaboration d'une stratégie visant à acquérir un stock important de pièces de Dash 7 afin d'accroître la facilité d'entretien de l'aéronef. En</p>	<p>3. Accroissement des stocks de pièces de l'aéronef Dash 7. Cela aidera à résoudre les problèmes actuels et à optimiser la disponibilité des pièces pendant la saison opérationnelle (de mai à décembre), au cours des prochaines années.</p>	<p>Mesure de suivi no 3 – Direction générale des services des aéronefs de Transports Canada</p> <p>Mesure de suivi no 4 – Direction générale des services des aéronefs de Transports Canada</p> <p>Mesure de suivi no 5 – Direction générale des services des aéronefs de Transports Canada</p> <p>Mesure de suivi no 6 – Direction générale des services des aéronefs de Transports Canada</p>	<p>Mesure de suivi n° 3 – septembre 2023</p> <p>Mesure de suivi n° 4 – 2026/27</p> <p>Mesure de suivi n° 5 – 31 mars 2025</p> <p>Mesure de suivi n° 6 – 31 mars 2025</p>

<p>Approvisionnement Canada devraient :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Déterminer les options et prendre les mesures nécessaires pour acquérir l'équipement dans les meilleurs délais; <p>Élaborer et approuver des plans de contingence pour faire face au risque de voir les capacités de surveillance réduites dans le cas où des satellites, des navires ou des aéronefs clés cesseraient de fonctionner avant d'être remplacés.</p>	<p>augmenter la capacité de surveillance du Ministère dans l'Arctique.</p>	<p>raison de la disponibilité limitée des pièces, Transports Canada a l'intention de se procurer un grand nombre de pièces de rechange actuellement disponibles pour augmenter son stock actuel. De plus, Transports Canada continuera à utiliser ses services d'ingénierie internes et commerciaux pour mettre au point et faire approuver des pièces de rechange, des modifications d'aéronefs et des conceptions de réparation pour résoudre les problèmes.</p> <p>4. En ce qui concerne l'élaboration et l'approbation de plans d'urgence pour faire face au risque de réduction des capacités de surveillance au cas où des satellites, des navires ou des aéronefs importants cesseraient de fonctionner avant d'être remplacés, la DMPS de Transports Canada continuera de demander des fonds pour actualiser l'avionique des autres aéronefs du PNSA, afin de leur permettre de fonctionner dans l'espace aérien intérieur du Nord. Grâce à cette capacité accrue, la flotte de Dash 8 pourra servir de solution de rechange aux aéronefs Dash 7.</p> <p>5. Le système d'aéronef télépiloté (SATP), dont la livraison est</p>	<p>4. Mise à niveau de l'avionique de la flotte du PNSA (en fonction du financement de l'Initiative Baleines 2.0). Un aéronef modernisé par an, à compter de 2024-2025, pendant trois ans.</p> <p>5. En tant que capacité de développement, suite la formation du personnel et l'élaboration de règlements</p>		
---	--	---	--	--	--

		<p>prévue en 2023, devrait augmenter la capacité de surveillance de Transports Canada dans l'Arctique.</p> <p>6. Transports Canada a déjà désigné le manque d'infrastructures comme un problème dans l'Arctique, et a soumis et obtenu un financement dans le cadre du Plan de protection des océans pour construire un hangar à Iqaluit.</p> <p>La demande de propositions pour le hangar sera publiée au quatrième trimestre de l'année fiscale 22/23. Si elle est économiquement réalisable, la construction commencera au cours de l'année fiscale 2023/24 et sera complétée en 2024/25. Le nouveau hangar facilitera l'entretien des aéronefs exploités dans la région et permettra d'étendre les opérations de surveillance à la fin de l'automne ou en hiver.</p> <p>L'installation soutiendra également les opérations du nouveau système d'aéronef télépiloté.</p> <p>Cette infrastructure peut également renforcer le soutien apporté aux opérations dans l'Arctique des autres ministères.</p>	<p>et de normes, il est prévu que le SATP soit ajouté à la flotte du NASP en tant qu'atout opérationnel en 2025</p> <p>6. Complexe du PNAS à Iqaluit.</p>		
--	--	---	---	--	--