



**Commentaires liminaires au
Comité sénatorial permanent des pêches et océans
par Christine Collins, présidente nationale
Union canadienne des employés des transports (UCET)
Mardi 21 juin 2016**

Je tiens tout d'abord à vous remercier de m'avoir donné la possibilité de vous entretenir de la question de la Garde côtière canadienne et de la vision que nous en avons. La recherche et le sauvetage maritime est une fonction clé de la Garde côtière, et constitue une partie substantielle de ma présentation d'aujourd'hui. Notre vision s'avère être plus large que la recherche et le sauvetage, aussi sa concrétisation pourrait bien avoir un impact matériel sur la façon dont se fait la recherche et le sauvetage (R-S), et aussi pour quelle raison.

En quelques mots à notre propos, sachez que l'UCET est le syndicat national du personnel non officier de la Garde côtière, et que nous représentons – entre autres – les équipages de navires, les spécialistes de la recherche et du sauvetage, de même que les personnels des centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage, les spécialistes des questions environnementales, les employé(e)s de soutien administratif et les gardiens et gardiennes de phares. Nous avons 2 366 membres à la GCC, dont 713 sont des hommes de pont, y compris des spécialistes de la recherche et du sauvetage. Il est bon par ailleurs de noter que tous nos membres sont assujettis à des rappels au travail en cas de R-D de grande envergure, même lorsqu'ils sont hors-cycle. En effet, un ou une spécialiste de R-S serait convoqué(e) en cas d'incident mineur ou d'urgence médicale.

Je crois savoir que l'une des questions soulevées par le présent comité cherchait à déterminer si les salaires versés aux spécialistes de R-S étaient compétitifs. Pour ce qui est de la Garde côtière dans son ensemble, selon nous ces salaires ne le sont pas. Il est difficile d'attirer des personnels qualifiés alors que le salaire qui leur est proposé est jusqu'à 25 % inférieur à celui qui est offert par l'industrie, plus précisément celle du pétrole et du gaz extracôtiers, des constructeurs de navires ou encore de la fabrication ou des services.

En outre, les études menées sur les salaires comparatifs n'ont pas permis de prendre en considération les types de rôles qu'assument nos membres. La recherche et le sauvetage ou la récupération des victimes, la lutte contre les incendies, la menuiserie, la soudure, etc., sont les types de fonctions qui doivent être exécutées en mer, par conséquent la rémunération versée pour ces types de fonctions devrait être comparée à celle que reçoivent les personnels du secteur privé qui remplissent des tâches semblables. On peut lire dans les résultats de l'enquête effectuée par le Conseil du Trésor sur la rémunération du Groupe des services opérationnels (SV) : « Les tables des emplois individuels pour le maître d'équipage, l'aide-mécanicien et le steward ne sont pas incluses dans cette annexe du fait que les données recueillies n'étaient pas suffisantes pour tirer des conclusions sur l'un quelconque des éléments de la rémunération ». En réalité, tous les autres groupes au sein du groupe SV recevront une rémunération qui résulte de la comparaison faite avec des emplois similaires dans le secteur privé. Une fois de plus, les équipages de navires qui incluent les spécialistes de R-S ne tireront aucun bénéfice des résultats de cette enquête sur la rémunération. Quelle bonne chose que nos membres n'entrent pas dans la Garde côtière canadienne, ou y restent, pour le salaire ! Ils le font en raison de l'importance du travail à accomplir.

Je tiens à vous laisser savoir qu'il est devenu indispensable de se pencher sur la question et d'en trouver la réponse.

Cela fait maintenant de nombreuses années que l'UCET ne cesse de demander un changement de cap dans la façon dont la GCC est structurée et exploitée. Certains et certaines parmi vous ont peut-être déjà vu la nouvelle version de notre document de principe *La Garde côtière canadienne : Pour un changement nécessaire* (Annexe A) que nous avons fait circuler avant le début de la présente réunion.

Selon nous, c'est une erreur que de structurer et d'administrer la GCC comme une division du ministère des Pêches et Océans. Il faut, en effet, que la GCC ait son propre statut, et qu'elle soit structurée comme un organisme de service distinct, créé par une loi, à l'image de l'Agence du revenu du Canada (ARC), de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), ou encore d'autres organisations. Son commissaire devrait être une personne nommée au niveau de sous-ministre, qui relève directement du ministre des Pêches et Océans et de la Garde côtière canadienne. En outre, la gouvernance de l'organisme ainsi créé devrait faire la place à la participation des parties intéressées, un peu comme cela est le cas d'un conseil d'administration copié sur la structure de l'ARC. En tant qu'organisme de service auprès de multiples organisations des gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux, de compagnies maritimes, d'entreprises de pêcheurs et de pêches, entre autres, et créé par une loi, il serait en mesure de faciliter la mise en place d'une structure permettant de se débarrasser des redondances, de faire des économies et d'assurer une base plus solide pour le recouvrement des coûts et les frais de service.

Cette nouvelle structure s'avérerait directement bénéfique à la recherche et au sauvetage. La gestion et la surveillance constituent des éléments fondamentaux du travail du programme R-S. Pour ce qui est de la recherche et sauvetage, un organisme distinct constitué par une loi conférerait à la Garde côtière la souplesse dont elle manque cruellement pour gérer ses propres affaires, en plus de simplifier l'identification et l'obtention des ressources indispensables pour réagir à des incidents ou établir des protocoles de réponse. Avec l'avènement des activités maritimes commerciales dans le nord et l'arctique, cette souplesse sera d'autant plus impérative.

Il convient de bien prendre en compte que de nos jours il y a des situations où la GCC n'est pas en mesure d'agir en mer, lorsqu'une interdiction est nécessaire ou qu'il faut s'occuper de bâtiments abandonnés. Une telle situation trouve en partie son explication par le fait que la GCC n'a aucun pouvoir policier ou d'interdiction lui permettant de prendre de telles mesures. Il faut donc la présence d'une force de police, sous la forme d'une tierce partie, sur les navires de la GCC pour pouvoir traiter nombre de problèmes dans la sphère maritime. Ce n'est toutefois pas dans tous les cas que ces personnes ou les ressources policières nécessaires sont présentes à bord des navires, alors que ces pouvoirs sont pourtant nécessaires pour agir. C'est donc pour cette raison que l'UCET est convaincue qu'il serait justifié de fournir les pouvoirs judiciaires et la formation aux armements de la Garde côtière. Nous proposons de se pencher sur le modèle de

l'ASFC. Un statut permettant l'exercice de tels pouvoirs pourrait déboucher sur la concrétisation de cet objectif.

Bien que l'UCET se réjouisse de l'engagement pris par le gouvernement de consacrer des ressources importantes à l'acquisition et à la modernisation de navires, nous ne sommes pas pour autant convaincus que cela soit suffisant. Il nous faut en effet un plus grand nombre de brise-glaces, et par ailleurs cet engagement à acquérir un nouveau navire n'est aucunement suffisant.

La GCC a besoin de plans et de budgets d'immobilisations sur 20 ans, semblables à ceux du ministère de la Défense nationale. Des plans et budgets d'immobilisations sur 7 ans ne suffisent pas ni ne permettent de planifier efficacement les immobilisations nécessaires à une institution nationale aussi importante et stratégique.

Si la GCC adoptait la structure et l'organisation d'une agence de service, elle pourrait alors avoir de plus grands revenus qui lui permettraient d'être en meilleure posture lorsque d'autres budgets fédéraux rétrécissent comme une peau de chagrin. Certaines activités du domaine de la recherche et du sauvetage, de même que d'autres services fournis par la Garde côtière, pourraient être directement facturés aux utilisateurs. Si le modèle de rationalisation qui se trouve au cœur même de l'idée d'un organisme de service, fonctionne bien, les organisations partenaires et autres intervenants accepteraient alors d'appuyer la GCC et ce, même lorsque les temps sont difficiles.

Les opérations constituent un autre élément fondamental à la recherche et au sauvetage. Nous nous réjouissons profondément à l'idée de voir la réouverture, ordonnée par ce gouvernement, de la base de la Garde côtière de Kitsilano en Colombie-Britannique, et attendons de voir comment le gouvernement va agir pour respecter son engagement à rouvrir le Centre secondaire de sauvetage maritime de St. John's à Terre-Neuve. La question importante qu'il faut se poser est celle qui cherche à savoir « pour quelles raisons les décisions visant de telles fermetures ont été prises à l'origine ? » Le programme de recherche et sauvetage de la GCC a pour mission de sauver et de protéger des vies dans l'environnement maritime. Si le gouvernement de l'époque s'était sérieusement penché sur cet énoncé de mission, nous pensons qu'il aurait alors conclu que la Garde côtière est une organisation qui a besoin d'être soutenue et ce, en tout temps.

Lorsque nous faisons allusion à la rationalisation et à l'importance d'une Garde côtière efficiente, nous pensons aussi à la relation entre la Garde côtière canadienne et la Garde côtière auxiliaire. Il existe de trop nombreux exemples de stations et de navires de R-D de la Garde côtière très proches de stations et de navires de la Garde côtière auxiliaire qui semblent se faire concurrence. Une telle situation n'a aucun sens. La GCC est en effet l'instrument principal de réponse aux cas de recherche et sauvetage maritime. La Garde auxiliaire, qui est avant tout une organisation maritime bénévole, doit rester un organisme complémentaire de la GCC pour la R-D, et ne jamais remplacer les spécialistes de la R-D qui ont suivi une formation professionnelle.

En guise de conclusion, j'aimerais vous citer un extrait d'un discours que j'ai prononcé lors du Symposium de 2011 sur les relations de travail MPO/GCC :

Nous sommes un service essentiel à la sécurité et à la sûreté maritimes dans leur ensemble – un élément fondamental du système de transports du Canada – et un organisme de service auprès d'un grand nombre d'industries, notamment le secteur des pêches. Par le simple fait d'adopter cette vision de nous-mêmes, et de trouver les moyens de faire le lien entre elle et les priorités du gouvernement et les besoins du public, nous pouvons facilement répondre au test du statut prioritaire, au test de service essentiel et au test qui devrait permettre à la GCC de recevoir plus – et non moins – d'aide du gouvernement.

Je vous remercie de nouveau de m'avoir offert la possibilité de partager avec vous notre vision de la Garde côtière canadienne, et du travail important qu'elle accomplit.

Annexe A