



**CADETS DE LA MARINE ROYALE CANADIENNE**  
**PHASE QUATRE**  
**GUIDE PÉDAGOGIQUE**



**SECTION 1**

**OCOM M420.01 – DÉCRIRE LES OPÉRATIONS NAVALES ACTUELLES**

Durée totale :

30 min

**PRÉPARATION**

**INSTRUCTIONS PRÉALABLES À LA LEÇON**

Les ressources nécessaires à l'enseignement de cette leçon sont énumérées dans la description de leçon qui se trouve dans la publication A-CR-CCP-604/PG-002, *Norme de qualification et plan de la phase quatre*, chapitre 4. Les utilisations particulières de ces ressources sont indiquées tout au long du guide pédagogique, notamment au PE pour lequel elles sont requises.

Réviser le contenu de la leçon pour se familiariser avec la matière avant de l'enseigner.

L'instructeur doit effectuer une recherche sur les opérations navales actuelles de la Marine canadienne et mettre au besoin la présente leçon à jour.

Photocopier les annexes A à E.

**DEVOIR PRÉALABLE À LA LEÇON**

S.O.

**APPROCHE**

Une activité en classe a été choisie pour cette leçon parce que c'est une façon interactive de stimuler l'esprit et l'intérêt des cadets à propos des opérations navales actuelles.

**INTRODUCTION**

**RÉVISION**

S.O.

**OBJECTIFS**

À la fin de la présente leçon, le cadet doit avoir identifié les opérations navales actuelles de la Marine canadienne.

## **IMPORTANCE**

Il est important que les cadets puissent décrire les opérations navales actuelles afin de devenir au courant de la contribution de la Marine canadienne aux opérations de paix internationale et de sécurité nationale. Le Canada est bien reconnu à travers le monde lorsqu'il s'agit de son désir de promouvoir la paix internationale et reconnaît que la stabilité du monde touche directement son économie et la qualité de vie des citoyens canadiens. Au niveau national, le Canada, nation maritime entourée de trois océans qui possède la plus longue côte au monde, est vulnérable aux attaques provenant de la mer et dépend de la Marine canadienne pour protéger ses frontières.

---

**Point d'enseignement 1****Diriger une activité en classe où les cadets doivent décrire les opérations navales actuelles**

Durée : 25 min

Méthode : Activité en classe

---

**ACTIVITÉ****OBJECTIF**

L'objectif de cette activité est que les cadets décrivent les opérations navales actuelles.

**RESSOURCES**

- des feuilles d'information sur les opérations navales qui sont aux annexes A à E,
- des feuilles pour tableau de papier,
- des marqueurs de couleur, et
- des stylos et des crayons.

**DÉROULEMENT DE L'ACTIVITÉ**

1. Préparer cinq stations étiquetées de la façon suivante : Opérations nationales et internationales — Contexte, Opérations nationales actuelles, Opérations internationales actuelles, Souveraineté dans l'Arctique — Contexte et Opérations dans l'Arctique.
2. Placer l'annexe correspondante à chaque station d'apprentissage.

**INSTRUCTIONS SUR L'ACTIVITÉ**

1. Répartir les cadets en cinq groupes et attribuer une station d'apprentissage à chaque groupe.
2. Demander aux groupes de lire l'annexe et de créer une affiche qui comprendra le titre de leur station, un court résumé des renseignements fournis et trois faits intéressants sur le sujet en question.
3. Après 10 minutes, demander à chaque groupe de présenter les affiches préparées à leur station d'apprentissage.
4. Demander au groupe entier de circuler pour visualiser les affiches des stations d'apprentissage. Au fur et à mesure que les cadets circulent, demander au groupe dont l'affiche est en cours de visualisation de répondre aux questions ou de fournir des renseignements supplémentaires au besoin.

**MESURES DE SÉCURITÉ**

S.O.

---

**CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 1**

La participation des cadets à l'activité servira de confirmation de l'apprentissage de ce PE.

---

**CONFIRMATION DE FIN DE LEÇON**

La participation des cadets à l'activité servira de confirmation de l'apprentissage de cette leçon.

---

## CONCLUSION

---

### DEVOIR/LECTURE/PRATIQUE

S.O.

### MÉTHODE D'ÉVALUATION

S.O.

### OBSERVATIONS FINALES

Le Canada appuie grandement le droit de toutes les personnes du monde à vivre dans la paix et l'harmonie. Le Canada fait la promotion du développement d'institution qui empêche la violation des droits de la personne et appui les efforts de paix et de sécurité internationales partout dans le monde depuis longtemps. Le Canada déploie régulièrement le personnel maritime et autre des Forces canadiennes (FC) pendant les opérations de l'Organisation des Nations Unies (ONU) et de l'Organisation du Traité de l'Atlantique du Nord (OTAN) parce qu'un monde stable appuie les intérêts canadiens et à l'étranger.

### COMMENTAIRES/REMARQUES À L'INSTRUCTEUR

S.O.

---

## DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

---

A1-044 Ministère de la Défense nationale. (2006). *Opération interarmée et intégrée des FC dans l'est de l'Arctique canadien*. Extrait le 12 février 2008 du site [http://www.dnd.ca/site/newsroom/view\\_news\\_f.asp?id=2023](http://www.dnd.ca/site/newsroom/view_news_f.asp?id=2023)

A1-045 Ministère de la Défense nationale. (2007). *Les Forces canadiennes complètent l'opération la plus grande dans le nord*. Extrait le 12 février 2008 du site [http://www.mdn.ca/site/newsroom/view\\_news\\_f.asp?id=2422](http://www.mdn.ca/site/newsroom/view_news_f.asp?id=2422)

A1-070 Huebert, Rob. *La sécurité maritime dans l'Arctique canadien : reprise des activités dans le troisième océan du Canada*. Extrait le 5 avril 2009 du site <http://www.journal.forces.gc.ca/vo8/no2/huebert-fra.asp>

A1-071 Défense nationale. (2004). *Canadian security and defence: The maritime dimension*. Extrait le 25 mars 2009 du site <http://www.journal.forces.gc.ca/vo5/no3/policy-police-01-fra.asp>

A1-072 Défense nationale. (2008). *Le CEMD visite le HMCS Ville de Québec*. Extrait le 24 mars 2009 du site [http://www.navy.forces.gc.ca/villedequébec/2/2-s\\_fra.asp?category=269](http://www.navy.forces.gc.ca/villedequébec/2/2-s_fra.asp?category=269)

A1-073 Défense nationale. (2008). *Une frégate canadienne prolonge son soutien à l'opération humanitaire du PAM*. Extrait le 24 mars 2009 du site <http://www.comfec-cefcom.forces.gc.ca/pa-ap/nr-sp/doc-fra.asp?id=2783>

A1-074 Collège des Forces canadiennes. (2006). *Canada's Arctic maritime security: Concrete actions or smoke and mirrors*. Extrait le 6 mars 2009 du site <http://wps.cfc.forces.gc.ca/papers/csc/csc32/exnh/devillers.doc>

A1-075 Défense nationale. (2009). *HMCS FREDERICKTON supports RCMP in drug seizure*. Extrait le 6 avril 2009 du site [http://www.navy.forces.gc.ca/Fredericton/2/2-s\\_eng.asp?category=147&title=3889](http://www.navy.forces.gc.ca/Fredericton/2/2-s_eng.asp?category=147&title=3889)

A1-076 Défense nationale. (2009). *Opération SEXTANT*. Extrait le 25 mars 2009 du site <http://www.comfec-cefcom.forces.gc.ca/pa-ap/ops/sextant/index-fra.asp>

A1-077 Défense nationale. (2009). *Opération ALTAIR*. Extrait le 25 mars 2009 du site <http://www.comfec-cefcom.forces.gc.ca/pa-ap/ops/altair/index-fra.asp>

C1-135 Canadian American Strategic Review. (2007). *Armed naval icebreakers—The Arctic / offshore patrol ships*. Extrait le 12 février 2008 du site <http://www.sfu.ca/casr/doc-dnd-icebreaker.htm>

C1-136 Canadian American Strategic Review. (2007). *Canada announces deepwater port at Nanisivik on Baffin Island & army base at Resolute—Key points on North West Passage*. Extrait le 12 février 2008 du site <http://www.sfu.ca/casr/id-arctic-empires-2.htm>

C1-196 CBC.Manitoba. *Arctic could be ice-free in summer in 15 years: Conference*. Extrait le 4 avril 2009 du site [http://www.cbc.ca/manitoba/story/mb\\_arctic-ice-20060215.html](http://www.cbc.ca/manitoba/story/mb_arctic-ice-20060215.html)

C1-197 Huebert, R. (2003). *Northern interests and Canadian foreign policy: Paper prepared for Canadian Defence and Foreign Affairs Institute, 2003*. Extrait le 4 avril 2009 du site <http://www.cdfai.org/PDF/Northern%20Interests%20and%20Canadian%20Foreign%20Policy.pdf>

C1-199 Reuters. (27 mars 2009). *Russia to boost Arctic troops to defend resources*. Extrait le 30 mars 2009 du site <http://www.reuters.com/article/environmentNews/iDUSTRE52P5NS20090327>

C1-200 Huffington Post. (27 mars 2009). *Russia to create Arctic military force*. Extrait le 30 mars 2009 du site <http://www.huffingtonpost.com/huff-wires/20090327/eu-russia-arctic-claim/>

C1-201 CTV. (5 avril 2009). *HMCS Winnipeg thwarts Arabian Sea pirate attack*. Extrait le 6 avril 2009 du site [http://www.ctv.ca/servlet/ArticleNews/story/CTVNews/20090405/pirate\\_attack\\_090405/20090405?hub=TopStories](http://www.ctv.ca/servlet/ArticleNews/story/CTVNews/20090405/pirate_attack_090405/20090405?hub=TopStories)

C1-202 British Broadcasting Corporation. (2009). *Somali pirates free arms ship*. Extrait le 6 avril 2009 du site <http://news.bbc.co.uk/2/hi/Africa/7871510.stm>

C1-203 Council on Foreign Relations. (2009). *Combating maritime piracy*. Extrait le 25 mars 2009 du site <http://www.cfr.org/publication/18376/>

C1-204 United States Navy. (2009). *Deterring piracy at sea*. Extrait le 25 mars 2009 du site <http://www.navy.mil/search/display.asp?story.id=41854>

C1-205 CTV. (2009). *RCMP seize 22.5 tonnes of hashish in sting*. Extrait le 6 avril 2009 du site [http://www.ctv.ca/servlet/ArticleNews/story/CTVNews/20060605/rcmp\\_hashsting\\_060605/20060605?hub=CTVNewsAt11](http://www.ctv.ca/servlet/ArticleNews/story/CTVNews/20060605/rcmp_hashsting_060605/20060605?hub=CTVNewsAt11)

C1-206 New York Times. (2009). *U.S. Captain is hostage of pirates; navy ship arrives*. Extrait le 6 avril 2009 du site <http://www.nytimes.com/2009/04/09/world/Africa/09pirates.html?partner=rss>

CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC

## OPÉRATIONS NATIONALES ET INTERNATIONALES — CONTEXTE

Étant donné que le Canada a une seule frontière internationale terrestre – plus de 240 000 km de côtes – la protection de ses approches maritimes est donc d'une importance vitale pour la sécurité nationale du pays. La Marine travaille en étroite collaboration avec d'autres ministères gouvernementaux afin de faire face à diverses menaces pour la sécurité du Canada, notamment

- le terrorisme,
- l'exploitation de ressources illégales, y compris la pêche excessive,
- les infractions aux règlements antipollution dans les eaux canadiennes,
- le trafic de drogues, et
- l'immigration illégale.

Pour assurer la sécurité nationale des Canadiens, la Marine doit :

- assurer la surveillance des régions côtières canadiennes ;
- connaître l'identité, les intentions et les activités des navires qui circulent dans nos eaux ;
- doter le gouvernement d'une capacité de détection, d'interception et d'arraisonnement en mer des navires suspects avant qu'ils arrivent sur le territoire canadien ; et
- fournir au gouvernement les moyens de lancer une offensive militaire pour écarter toute menace armée d'autres pays ou de terroristes.

La nécessité de défendre le Canada va bien au-delà de nos côtes. La protection des Canadiens doit se faire d'abord à partir de l'étranger. Les navires de guerre peuvent être déployés très rapidement dans une région qui préoccupe le Canada, et peuvent accomplir toutes sortes de tâches, allant des missions d'aide humanitaire aux opérations de combat.

La Marine canadienne déploie d'importants navires de combat dans le cadre d'opérations prolongées à l'étranger afin d'empêcher ceux qui voudraient utiliser la mer illégalement, ainsi que pour défendre les intérêts du Canada à l'étranger.

Les forces navales du Canada sont déployées par l'intermédiaire du Commandement maritime des Forces canadiennes (COMAR) et sont organisées en deux flottes – Forces maritimes du Pacifique (FMAR(P)) qui se trouvent à la Base des Forces canadiennes (BFC) Esquimalt en Colombie-Britannique et Forces maritimes de l'Atlantique (FMAR(A)) qui se trouvent à la BFC Halifax en Nouvelle-Écosse. COMAR participe à des opérations autorisées par l'Organisation des Nations Unies (ONU) et l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN), y compris un service avec les Forces maritimes interalliées (CMF) à l'occasion de la guerre contre le terrorisme menée par les États-Unis (É.-U.).

En date de février 2009, le COMAR comptait 2 579 membres du personnel maritime — 38 pour cent de sa force effective — déployée dans des opérations indépendantes des Forces canadiennes (FC) ou à titre de membre des opérations interalliées avec l'ONU et l'OTAN.

CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC

## OPÉRATIONS NATIONALES ACTUELLES

### Opération CHABANEL

Une opération au cours de laquelle la Marine canadienne a intercepté et abordé un vaisseau suspect avant qu'il n'atteigne les eaux canadiennes s'est produite en mai 2006 au large des côtes de l'Afrique. L'opération CHABANEL était une opération antidrogue de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) à laquelle la Marine canadienne a donné son appui grâce au NCSM FREDERICTON. Le NCSM FREDERICTON a été déployé pendant 44 jours, du 10 avril au 23 mai 2006, en appui à l'opération CHABANEL, qui a permis la saisie de 22.5 tonnes de haschich (989 sacs pesant de 20 à 50 kilos chacune, soit la plus grande saisie en son genre dans l'histoire canadienne. Cette drogue, destinée aux marchés de Montréal et de l'Est du Canada, avait une valeur marchande d'environ 225 millions de dollars.

Bien que tout cela se soit produit très loin du Canada, la mission a directement contribué à la sécurité des Canadiennes et des Canadiens tout en permettant de démanteler un réseau international de trafiquants de drogue.

Le NCSM FREDERICTON a reçu un prix de l'Association internationale des chefs de police (AICP) pour sa participation à l'Opération CHABANEL. Le Capf Gilles Couturier, capitaine de frégate du NCSM FREDERICTON était sur place à Nouvelle-Orléans, en Louisiane, le 16 octobre 2006, pour recevoir le prix en compagnie du sergent-chef André Potvin et son équipe de la GRC.

### Opération RUGGED

Le 21 septembre 2008, le NCSM FREDERICTON a participé à une opération semblable à l'opération CHABANEL, mais cette fois dans les eaux de la Nouvelle-Écosse. De concert avec d'autres entités comme la GRC, la Garde côtière canadienne (GCC) et l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), le NCSM FREDERICTON a embarqué des agents de la GRC à bord du bateau à voiles Fair Exchange et a appréhendé un groupe de crime organisé qui participait à du trafic de drogue.

### Opération PODIUM

Grand changement comparativement à l'appréhension de trafiquants de drogue, la Marine canadienne a aussi participé à Opération PODIUM pour appuyer les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver. L'opération comprenait plusieurs exercices dans les eaux de la Colombie-Britannique, exercices qui visaient à recueillir des renseignements au sujet de la nature et de la gravité des menaces possibles pendant les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver et à évaluer la capacité du Canada à réagir aux menaces contre la sécurité nationale et aux problèmes de sécurité qui auraient pu survenir pendant les Jeux.

Plus particulièrement, Opération PODIUM :

- a déterminé que des ressources maritimes et autres étaient nécessaires pour protéger les approches maritimes canadiennes du Pacifique vers l'Amérique du Nord et dans les voies navigables adjacentes ; et
- a élaboré un plan de communications pour l'échange et la diffusion de renseignements de sécurité aux divers organismes pendant les Jeux olympiques.

Les leçons apprises pendant Opération PODIUM ont été utilisées pour élaborer un plan d'appui du Sommet du G8 qui s'est déroulé à Vancouver en 2010 et elles seront toutes utilisées pendant les manifestations internationales importantes qui pourraient avoir lieu au Canada.

CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC

## OPÉRATIONS INTERNATIONALES ACTUELLES

### Opération ALTAIR — Force opérationnelle multinationale 150 (CTF-150)

L'Opération ALTAIR est la contribution de la Marine canadienne à une coalition de navires provenant de nombreux pays sous l'égide des États-Unis (É.-U.) dans le golfe Persique et la mer d'Oman. Les navires canadiens qui participent à Opération ALTAIR sont généralement des frégates de patrouille de classe Halifax.



Figure C-1 CTF-150

*Remarque.* Tiré de U.S. Captain is hostage of pirates: Navy Ship Arrives, *The New York Times*, par M. Mazzetti et S. Otterman (9 avril 2009). Extrait le 9 avril 2009 du site <http://www.nytimes.com/2009/04/09/world/Africa/09pirates.html?partner=rss>

Depuis 2004, les navires canadiens déployés avec Opération ALTAIR à l'occasion de la campagne contre le terrorisme ont servi avec la Force opérationnelle multinationale 150 (CTF-150). La CTF-150 a été créée en 2001, aux premiers jours de la guerre contre le terrorisme pour effectuer des opérations de sécurité maritime (MSO) dans le golfe d'Aden, le golfe d'Oman, la mer d'Oman, la mer Rouge et l'océan Indien.

Les objectifs des navires canadiens et de la CTF-150 étaient :

- de surveiller la circulation maritime et d'aider à détecter et à empêcher la contrebande de drogue, le trafic d'armes et les activités terroristes ;
- d'effectuer des visites de ports pour consolider les relations régionales établies ; et
- de démontrer la volonté du Canada de continuer à lutter contre le terrorisme international et à rendre l'environnement maritime sécuritaire et sûr.



En juin 2008, le commodore Bob Davidson, à bord du destroyer NCSM IROQUOIS, prend le commandement de la CTF-150 pour une période de quatre mois.

En septembre 2008, le NCSM IROQUOIS, tandis qu'il était de patrouille, a empêché un bateau rempli de pirates armés d'aborder et de prendre possession d'un navire marchand italien.

Depuis ses débuts en 2001, la CTF-150 a été forcée d'adopter davantage de responsabilités, en plus de celles de prévention de la contrebande de drogue, de trafic d'armes et de lutte contre les terroristes. Ainsi, la Force opérationnelle multinationale 151 (CTF-151) a vu le jour en janvier 2009 afin de permettre à la CTF-150 de réaliser sa mission originale.

### **Force opérationnelle multinationale 151 (CTF-151)**

La CTF-150 était une force maritime qui se servait de ressources maritimes provenant de nombreux pays pour effectuer des opérations anti-piraterie dans la même zone maritime que la CTF-150, autour du golfe d'Aden, de la mer d'Oman, de l'océan Indien et de la mer Rouge.

Le golfe d'Aden est une voie maritime essentielle pour le commerce international qui relie le Moyen-Orient, l'Asie, l'Europe, l'Amérique du Nord et l'Amérique du Sud et qu'empruntent annuellement plus de 20 000 navires. En 2007, des pirates ont attaqué 31 vaisseaux au large de la côte somalienne et ont demandé des rançons moyennes de 500 000 \$. Les pirates en possession d'armes automatiques ont menacé la vie, le transport maritime et le domaine marin au cours de leurs attaques sur des navires provenant de nombreuses nations.



« Le MV Faina, qui transportait 33 tanks russes, lance-roquettes, petites armes et de l'équipement militaire connexe a été capturé par des pirates en septembre 2008 et libéré en février 2009 qu'après que ses propriétaires ont payé une rançon de 3.2 millions de dollars en espèce, somme qui a été livrée aux pirates par parachute. » (<http://www.nytimes.com/2009/04/09/world/Africa/09pirates.html?ref=global-home>)

Les pirates attaquent souvent les gros navires marchands à partir de petits canots automobiles, lancés depuis un navire-mère, et montent à bord des navires cibles au moyen de crochets et de cordes pour surprendre l'équipage. En 2008, les demandes de rançons variaient entre 1 et 8 millions de dollars et au total, les pirates ont reçu 30 millions de dollars.



« Au cours du premier trimestre de 2009, des pirates ont attaqué 60 vaisseaux au large de la côte somalienne et en date du 19 avril 2009, 16 navires et plus de 200 marins étaient encore aux mains des pirates tandis que les négociations de rançons se poursuivaient. » (<http://www.nytimes.com/2009/04/09/world/Africa/09pirates.html?ref=global-home>)

Le coût de ces attaques a été estimé à une somme allant jusqu'à 50 millions de dollars par année. Cependant, la piraterie coûte bien plus que ce que l'on peut compter en argent. On spécule, par exemple, que les rançons ont été utilisées pour appuyer les activités terroristes dans des endroits comme l'Afghanistan. Mais encore, une attaque sur le mauvais navire au mauvais moment pourrait provoquer la fermeture d'une des voies navigables internationales des plus stratégiques sur laquelle dépend une grande partie de l'économie mondiale.

Dans le golfe d'Aden, la piraterie a aussi menacé la livraison de secours d'urgence par le Programme alimentaire mondial (PAM) de l'ONU à un nombre estimé de 2.4 millions de victimes de la guerre civile en Somalie.

### **Opération SEXTANT**

Opération SEXTANT est le nom de force navale de guerre canadienne à l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) qui patrouille l'océan Atlantique et la Méditerranée. Les navires sont normalement déployés individuellement et sont intégrés au 1<sup>er</sup> Groupe de la Force navale permanente de réaction de l'OTAN (SNMG 1).

Établie en janvier 2005, le SNMG 1 est un escadron naval permanent qui se compose de destroyers et de frégates des marines des nations membres de l'OTAN, y compris le Canada. Les navires serviront généralement auprès du SNMG 1 pendant six mois de façon rotative; le groupe opère, s'entraîne et fait des exercices ensemble.



Le commandant de la force est nommé pour un an et en 2006, le SNMG1 était commandé par le commodore Denis Rouleau du destroyer naval canadien NCSM ATHABASKAN.

Une tâche importante de ce groupe était d'escorter les navires sous-traitant du Programme alimentaire mondial (PAM) de l'ONU afin de les protéger contre les pirates et vols armés lorsqu'ils livraient des secours alimentaires aux réfugiés somaliens. Dès août 2008 jusqu'à la fin de sa rotation, le NCSM VILLE de QUÉBEC a assuré l'escorte navale de 10 navires sous-traitants du PAM et a aidé à livrer environ 22 000 tonnes de nourriture — ce qui représente suffisamment de nourriture environ 145 125 personnes pendant un an — en Somalie.

La frégate de classe Halifax NCSM WINNIPEG, commandée par le capitaine de frégate (capf) Craig Baines à la tête d'un équipage d'environ 240 personnes, y compris un détachement d'hélicoptères Sea King CH 124, s'est jointe au cinquième déploiement d'Opération SEXTANT le 31 mars 2009.

Le samedi 4 avril 2009, le NCSM WINNIPEG a vu trois skiffs pirates attaquer un navire marchand indien nommé Pacific Opal et a envoyé un hélicoptère Sea King pour observation. Les pirates se sont conformés aux instructions canadiennes qui leur sont parvenus sous la forme d'une pancarte fixée à la mitrailleuse de l'hélicoptère et sur laquelle on pouvait lire « Arrêtez » en somali. L'hélicoptère a suivi les skiffs pirates suspects pendant environ 15 minutes et a continué de surveiller leur position.



Figure C-2 Hélicoptère Sea King du NCSM WINNIPEG

*Remarque.* Tiré de Canadian Warship Foils Third Attempted Hijacking, *The Toronto Star*, par The Canadian Press (le 12 avril 2009). Extrait le 12 avril 2009 du site <http://www.thestar.com/article/617191>



« Les pirates capturés par les navires de guerre canadiens doivent être libérés parce qu'ils n'ont pas attaqué des citoyens ou des intérêts canadiens et les crimes n'ont pas été commis en territoire canadien. » (<http://www.cjad.com/news/56/913918>)

En moins d'un mois, en avril 2009, le NCSM WINNIPEG :

- a empêché une attaque de pirates le 4 avril ;
- a livré des vivres à un bateau de réfugiés somaliens au cours de la même période de 24 heures ;
- a porté secours à un navire marchand sur lequel on avait tiré et a abordé un navire-mère pirate le 9 avril ;  
et
- a répondu à un appel de détresse provenant d'un vaisseau grec, le MV Irene, mais était trop éloigné pour empêcher une attaque; le navire a été capturé par des pirates le 14 avril ; et
- a escorté un navire appartenant au Programme alimentaire mondiale de l'ONU le 18 avril ; et
- a empêché une autre attaque pirate le 19 avril en poursuivant et abordant un navire pirate dans le golfe d'Aden.

## SOUVERAINETÉ DANS L'ARCTIQUE — CONTEXTE

Le Canada est une nation arctique dont plus de 40 pour cent de sa masse terrestre se trouve dans l'Arctique et dans les régions du Nord, ce qui fait de ces régions des parties importantes de l'identité nationale canadienne. Le Nord le lieu de vie pour plus de 100 000 Canadiens sur trois territoires — le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut — et dans les régions nordiques des autres provinces canadiennes. Le Canada réclame depuis longtemps la souveraineté des terres et des eaux de l'Arctique.

Cependant, quatre autres pays — les États-Unis, le Danemark, la Russie et la Norvège — ont aussi des revendications de souveraineté dans l'Arctique et sont récemment plus agressifs lorsqu'il s'agit de promouvoir ces revendications.

### Les richesses du Nord

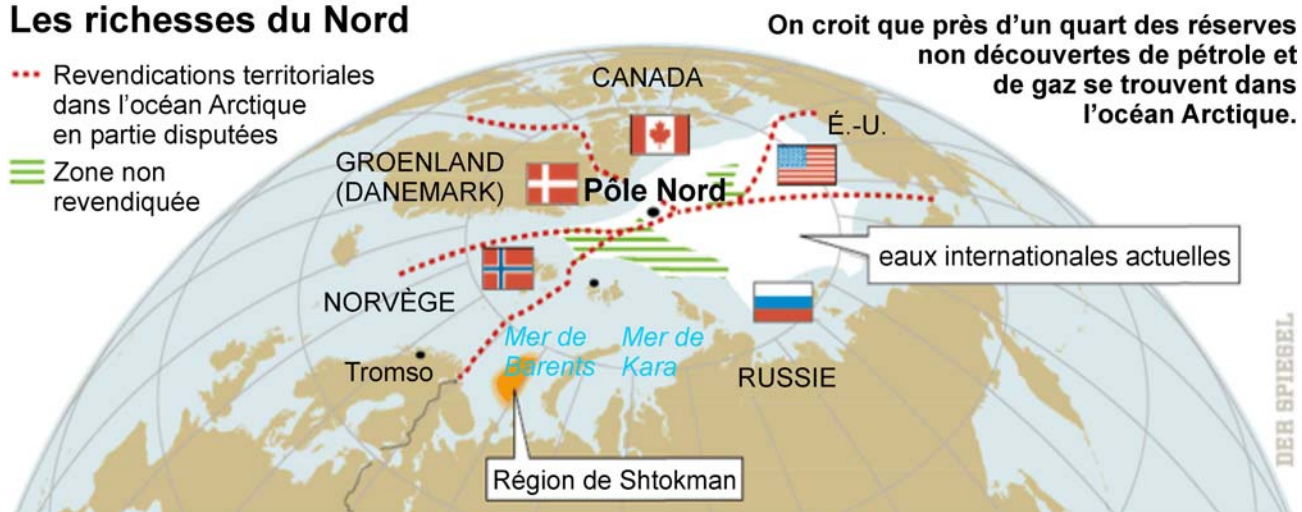


Figure D-1 Revendications territoriales dans l'océan Arctique

*Remarque.* Tiré de Russia Unveils Aggressive Arctic Plans, *Der Spiegel*, par M. Schepp et G. Traufetter (le 29 janvier 2009). Extrait le 25 mars 2009 du site : <http://www.spiegel.de/international/world/0,1518,604338,00.html>



Les estimations de réserves d'hydrocarbures récupérables de l'Arctique dépassent les 200 milliards de barils de pétrole et plus de 300 billions de pieds-cubes de gaz naturel. En plus des ressources non renouvelables, la glace de l'Arctique compte pour presque 10 pour cent de cent de l'eau douce à l'échelle mondiale. La Finlande et le Danemark sont parmi les pays qui exportent déjà de l'eau douce de l'Arctique vers le Moyen-Orient et le reste du monde.

En plus des voisins agressifs de l'Arctique et de l'abondance de ressources naturelles non encore exploitées, la fonte de la calotte glaciaire a également créé de nouveaux problèmes de souveraineté et de sécurité pour le Canada dans l'Arctique. Certains spécialistes disent que l'Arctique pourrait se trouver dépourvue de glace d'ici l'été 2013, mais le consensus semble indiquer que la navigation sans glace pendant la saison estivale prolongée ne sera pas possible qu'avant 20 à 25 ans. La navigation dans l'Arctique créera une réduction de 5 000 milles nautiques pour les routes de transport entre l'Europe et l'Asie, ce qui représente un avantage d'importance pour l'expédition commerciale. Il s'agit également d'un trajet très attrayant pour les supers navires pétroliers et les navires porte-conteneurs qui sont actuellement forcés de passer par l'extrémité de l'Amérique du Sud parce qu'ils sont trop gros pour passer par le canal de Panama.

Cette augmentation de transport international dans le Nord augmente la possibilité :

- de naufrages,
- de contrebande,
- d'immigration illégale,
- de déversements d'huile,
- de tentatives d'interception, et
- de menaces à la sécurité nationale.

La Russie, le plus gros pays au monde, est possiblement le pays le plus agressif lorsqu'il s'agit de la course contre les pays membres de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) que sont le Canada, le Danemark, la Norvège et les États-Unis pour contrôler les réserves de pétrole, de gaz et de métaux précieux qui deviendraient plus accessibles si la calotte glaciaire de l'Arctique rétrécit en raison du changement climatique. La Russie a déposé une revendication auprès de l'Organisation des Nations Unies (ONU) demandant qu'une grande partie du plancher océanique de l'Arctique lui appartienne puisqu'il s'agit en fait d'un prolongement du continent sibérien.

La Russie prévoit augmenter sa présence militaire dans l'Arctique afin d'assurer la sécurité de ses réserves de minéraux et de pétrole. En mars 2009, la Russie a annoncé la création d'unités de troupes désignées pour l'Arctique capables d'assurer la sécurité militaire au sol et la sécurité des trajets de transport dans la région arctique.



Pendant la période de 2016 à 2020, la Russie prévoit assurer la transformation de la zone arctique en la base principale de ressources stratégiques pour la Fédération de Russie.

Le Canada doit déployer une présence militaire importante dans le Nord afin de faire valoir son autorité relativement à la zone maritime qu'il a revendiqué. En vertu de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* édictée dans les années 1970, le Canada encourage les navires qui arrivent dans l'Arctique à s'enregistrer auprès des autorités nationales, sans toutefois l'exiger, et réglemente le transport à l'intérieur de 100 milles nautiques de ses côtes; au printemps 2009, le gouvernement canadien a annoncé des plans qui viseraient à doubler cette limite de 100 milles. Toutefois, certaines nations comme les États-Unis et la Russie, disputent les revendications du Canada au large de l'Arctique, particulièrement dans le passage du Nord-Ouest qui est considéré par beaucoup comme une voie navigable internationale que tous peuvent emprunter.

En ce moment, le Canada ne possède pas les ressources maritimes pour faire respecter ses revendications dans l'Arctique puisqu'il ne possède qu'un gros brise-glace de 39 ans et quatre plus petits capables de poursuivre les contrevenants dans l'Arctique. Le 9 juillet 2007, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il se procurerait entre six et huit brise-glaces armés appelés navires de patrouille extracôtiers/de l'Arctique pour patrouiller toute la zone de 200 milles du Canada, mais les contrats n'ont pas été accordés et il pourrait falloir attendre jusqu'en 2013 au moins avant que les vaisseaux arrivent. De plus, le gouvernement canadien a récemment reporté ses plans d'achat de 12 nouveaux bateaux de pêche semi-hauturière de patrouille de la GCC parce que les soumissions étaient trop élevées.

Le 10 août 2007, le gouvernement du Canada a annoncé que les FC établiraient un nouveau port en eau profonde à Nanisivik, sur l'île de Baffin et une base de l'armée au nord à Resolute. Ces deux bases se situent à des points stratégiques le long du passage du Nord-Ouest que le Canada revendique comme voie navigable intérieure, mais que d'autres pays considèrent comme voie navigable internationale utilisable par toutes les nations.

En date d'avril 2009, le Commandement maritime (COMAR) n'a pas de présence navale permanente sur la côte arctique. Cela pourrait changer lorsque la protection de la souveraineté du Canada dans l'Arctique deviendra un sujet national important pour le pays et la Marine canadienne.

CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC

## SOUVERAINETÉ DANS L'ARCTIQUE — OPÉRATIONS ACTUELLES

Le premier déploiement de navires canadiens dans l'Arctique a eu lieu en 1948 lorsque la Marine canadienne a déployé le porte-avions NSCM MAGNIFICENT et son escorte vers la baie d'Hudson. À partir de la fin des années 1980, le Canada a commencé à effectuer plusieurs exercices dans l'Arctique afin de maintenir une présence canadienne dans le nord. Parmi ces exercices, notons les exercices plus importants suivants :

- En 1989, le NCSM QUEST et le NCSM CORMORANT, tous les deux navires de plongée et de recherche, ont effectué des voyages le long de la côte Est de l'île de Baffin. La dernière visite d'un navire de combat régulier dans les eaux de l'Arctique a été celle du NCSM SAGUENAY en 1982 et le dernier navire militaire canadien à visiter la baie d'Hudson l'a fait en 1975 lorsque le NCSM PROTECTEUR a effectué un déploiement dans le nord, dans la baie d'Hudson et l'est de l'Arctique.
- Ce n'est qu'à partir de l'été 2002 que la marine a repris ses opérations dans les eaux du nord. L'opération NARWHAL, en 2002, se voulait un exercice interarmée auquel participaient les trois éléments des Forces canadiennes (FC), la GRC, la Garde côtière canadienne (GCC) et l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC). La mission consistait en l'exécution d'une opération de souveraineté interarmée pour projeter de façon visuelle la souveraineté du Canada dans un endroit à patrouille peu fréquente du Nord. On avait originalement espéré pouvoir employer une frégate. Cependant, en raison des grands engagements envers l'Opération APPOLO, la Marine n'a pu fournir que deux navires de défense côtière (NDC) pour l'Opération NARWHAL.
- Une deuxième Opération NARWHAL a eu lieu en 2004 autour de l'extrémité sud de la baie de Baffin et à ce moment-là, la Marine a été en mesure de fournir une frégate. À l'occasion du voyage du NCSM MONTREAL, il s'agissait de la première fois qu'un navire de combat canadien visitait les eaux du nord depuis 1982. L'exercice était conçu pour évaluer la réaction des FC si un satellite nucléaire s'abîmait dans l'Arctique.
- En 2005, trois opérations maritimes ont eu lieu dans le Nord : l'exercice BEAUFORT SENTINEL, l'exercice HUDSON SENTINEL et le déploiement du NCSM FREDERICTON en mission de patrouille des pêches dans le Nord. L'exercice BEAUFORT SENTINEL consistait en un déploiement de la GRC d'un navire de patrouille dans l'ouest de l'Arctique au cours duquel des officiels de la Marine ont participé à titre de rôle de soutien.
- L'exercice HUDSON SENTINEL a vu le retour de navires militaires dans la baie d'Hudson pour la première fois en 30 ans. Les NDC NCSM GLACE BAY et SHAWINIGAN ont fait le tour de toute la baie tout en faisant des escales de bienveillance dans les collectivités qui entourent la baie.
- En août et septembre 2005, le NCSM FREDERICTON a été déployé dans les eaux de la partie nord-est de l'Arctique pour patrouiller les pêches.
- L'opération LANCASTER a eu lieu du 12 au 25 août 2006, dans l'est de l'Arctique. Les opérations ont été menées par le personnel des FC pour renforcer la souveraineté et la surveillance des eaux du détroit de Lancaster.
- L'opération NANOOK a eu lieu du 7 au 17 août 2007; il s'agissait d'une opération interarmée à laquelle participaient les trois éléments des FC, de même que la GRC et la GCC pour simuler une aide à la GRC à l'occasion d'une saisie de drogue et à la GCC pour la protection environnementale.



« Un navire de garde est disponible tous les jours de l'année à 8 heures d'avis ou moins sur chaque côte pour satisfaire aux défis de la souveraineté du Canada ou pour réagir dans son intérêt national. » (<http://www.journal.forces.gc.ca/vo5no3/policy-police-01-eng.asp>)

CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC



**CADETS DE LA MARINE ROYALE CANADIENNE**  
**PHASE QUATRE**  
**GUIDE PÉDAGOGIQUE**



**SECTION 2**

**OCOM M420.02 – DÉCRIRE LA MODERNISATION DE LA MARINE CANADIENNE**

Durée totale :

30 min

**PRÉPARATION**

**INSTRUCTIONS PRÉALABLES À LA LEÇON**

Les ressources nécessaires à l'enseignement de cette leçon sont énumérées dans la description de leçon qui se trouve dans la publication A-CR-CCP-604/PG-002, *Norme de qualification et plan de la phase quatre*, chapitre 4. Les utilisations particulières de ces ressources sont indiquées tout au long du guide pédagogique, notamment au PE pour lequel elles sont requises.

Réviser le contenu de la leçon pour se familiariser avec la matière avant de l'enseigner.

Photocopier les feuilles de renseignements Modernisation de la Marine canadienne qui se trouvent aux annexes A à E.

Photocopier les documents de cours qui se trouvent aux annexes F et G pour chaque cadet.

L'instructeur doit effectuer une recherche sur les plans d'approvisionnement et de modernisation de la Marine canadienne et mettre au besoin la présente leçon à jour.

**DEVOIR PRÉALABLE À LA LEÇON**

S.O.

**APPROCHE**

Une activité en classe a été choisie pour le PE 1 parce que c'est une façon interactive de stimuler l'esprit et l'intérêt des cadets à propos de la modernisation de la Marine canadienne.

Un exposé interactif a été choisi pour le PE 2 parce qu'il stimule l'esprit et l'intérêt des cadets à propos des besoins futurs de la Marine canadienne.

**INTRODUCTION**

**RÉVISION**

S.O.

**OBJECTIFS**

À la fin de la présente leçon, les cadets doivent avoir décrit la modernisation de la Marine canadienne.

## **IMPORTANCE**

Il est important que les cadets puissent décrire la modernisation de la Marine canadienne parce que la Marine est essentielle à la sécurité du Canada. La connaissance des plans d'approvisionnement et de modernisation de la Marine canadienne aidera les cadets à comprendre comment le Canada protégera ses approches maritimes contre le terrorisme, le trafic de drogue et l'immigration illégale.

**Point d'enseignement 1****Décrire la modernisation de la Marine canadienne**

Durée : 20 min

Méthode : Activité en classe



La matière présentée dans cette leçon est basée sur une projection dans l'avenir. Les changements au sein du gouvernement fédéral et en matière d'exigences opérationnelles pourraient susciter le besoin de modifier les plans d'approvisionnement et de modernisation. Il faut effectuer de la recherche et mettre à jour les renseignements, au besoin.

**ACTIVITÉ**

Durée : 20 min

**OBJECTIF**

L'objectif de cette activité est que les cadets décrivent la modernisation de la Marine canadienne.

**RESSOURCES**

- des feuilles de renseignements sur la modernisation de la Marine canadienne qui se trouvent aux annexes A à E,
- des questionnaires sur la modernisation de la Marine canadienne qui se trouvent à l'annexe F,
- une carte de bingo sur la modernisation de la Marine canadienne qui se trouvent à l'annexe G,
- la Clé de correction de la carte de bingo sur la modernisation de la Marine canadienne qui se trouve à l'annexe H,
- des stylos ou des crayons (un par cadet),
- des surligneurs (un par cadet),
- un chronomètre, et
- un sifflet.

**DÉROULEMENT DE L'ACTIVITÉ**

- Installer cinq stations d'apprentissage autour de la classe.
- Identifier chaque station conformément aux titres des annexes A à E.
- Placer une copie de la feuille de renseignements sur la modernisation de la Marine canadienne à chaque station d'apprentissage.

**INSTRUCTIONS SUR L'ACTIVITÉ**

1. Distribuer les cartes de bingo sur la modernisation de la Marine canadienne à chaque cadet.
2. Distribuer les questionnaires sur la modernisation de la Marine canadienne à chaque cadet.

3. Expliquer aux cadets les directives sur l'activité, y compris :
  - a. la limite de temps à passer à chaque station (quatre minutes),
  - b. le sens de rotation entre les stations (dans le sens horaire), et
  - c. le signal pour la rotation (coup de sifflet),
  - d. une explication à savoir comment utiliser les cartes de bingo et les questionnaires, y compris :
    - (1) lire les questions qui correspondent à chaque station d'apprentissage ;
    - (2) trouver la bonne réponse sur la carte de bingo ;
    - (3) surligner le carré ; et
    - (4) mettre le numéro de la question dans le carré;
  - e. une explication à savoir comment on jouera au bingo, y compris :
    - (1) Les groupes ont quatre minutes à chaque station pour trouver leurs réponses et doivent attendre le signal avant de passer à la station suivante.
    - (2) Quand un groupe a rempli une ligne verticale, horizontale ou diagonale et crie « bingo », l'instructeur interrompt l'activité et vérifie la carte.
    - (3) Si le bingo est bon, le groupe gagnant recevra un prix à la fin de l'activité. Si le bingo n'est pas bon, l'activité reprend jusqu'à ce qu'une ligne soit remplie.
    - (4) L'activité se poursuit jusqu'à ce qu'un groupe remplisse une carte au complet et crie « bingo » ou que le temps soit échué.
    - (5) L'instructeur vérifiera les réponses au moyen de la clé de correction des cartes de bingo sur la modernisation de la Marine canadienne.
4. Répartir les cadets en cinq groupes en utilisant les lettres de A à E.
5. Demander aux groupes de se déplacer vers la station d'apprentissage qui correspond à leur lettre de groupe.
6. Demander aux cadets de remplir les cartes de bingo sur la modernisation de la Marine canadienne en changeant de station toutes les quatre minutes.



Il est important de circuler dans la salle afin d'expliquer l'activité et d'aider les cadets au besoin. Si possible, demander à d'autres instructeurs de vous aider à superviser et à expliquer.

7. Lorsque chaque groupe est passé à chaque station, l'instructeur vérifiera les réponses des cadets en groupe au moyen de la clé de correction des cartes de bingo sur la modernisation de la Marine canadienne.

## MESURES DE SÉCURITÉ

S.O.

---

## CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 1

La participation des cadets à l'activité servira de confirmation du PE 1.

---

### Point d'enseignement 2

### Identifier les besoins futurs de la Marine canadienne

Durée : 5 min

Méthode : Exposé interactif

---

Le Canada a une seule frontière internationale terrestre; cependant, il possède plus de 240 000 km de côtes sur trois océans. C'est en raison de cette importante côte que la Marine canadienne continuera de jouer un rôle important en matière de sécurité nationale et internationale tandis qu'elle lutte contre le terrorisme, le trafic de drogue et l'immigration illégale. C'est avec ces tâches en tête que les politiciens et les officiers supérieurs de la Marine planifient déjà d'avance les prochaines exigences de la Marine canadienne.

### NAVIRES DE COMBAT DE SURFACE DE CLASSE UNIQUE (CSCU)

Les destroyers de défense aérienne de classe IROQUOIS (dont la mise hors service est prévue en 2010) servent la Marine canadienne depuis quarante ans. Les frégates canadiennes de patrouille (FCP) HALIFAX, après la modernisation qu'elles ont subie à mi-cycle, devraient se voir retirer vers l'an 2020-2025. Ces deux classes étaient autrefois combinées pour former le fer de lance de la Marine canadienne.

Le navire de combat de surface de classe unique (CSCU) (doté d'un système modulaire changeable semblable à ce qui est utilisé à bord des navires de défense côtière [NDC] de classe KINGSTON), remplacera les FCP HALIFAX en 2025. Le navire disposera de supports de montage qui pourront être configurés de façon à recevoir toute une gamme d'armement qui sera installé selon la mission à laquelle sera affecté chaque navire. Par exemple, si un navire CSCU est déployé pour appuyer une opération internationale, il pourrait être configuré pour un rôle de défense aérienne, mais si le navire est déployé seul pour appuyer une opération canadienne en eaux canadiennes, son armement pourrait être configuré pour offrir un équipement plus apte à intercepter les contrebandiers de drogue et à empêcher les infractions à la *Loi sur la marine marchande du Canada*. De la même façon, étant donné la concentration récente sur les opérations de souveraineté dans l'Arctique, le navire CSCU aura la capacité d'opérer dans la banquise arctique.

La classe CSCU offrirait de nombreuses variations de navires de combat au moyen d'une seule plateforme. Elle offrira également de nouveau à la Marine canadienne la capacité d'offrir une défense aérienne, capacité qu'elle avait perdu à l'occasion de la retraite de la classe IROQUOIS puisque aucun remplacement intermédiaire de cette classe n'est actuellement considéré.

### CAPACITÉ AMÉLIORÉE DE PATROUILLE EXTRACÔTIÈRE/CÔTIÈRE

Le Canada ne dispose pas, au sein de sa Marine ni au sein de la Garde côtière canadienne (GCC), de la capacité d'assurer un niveau élevé de capacités de patrouille maritime. Cela est largement dû au fait que la Marine ne dispose pas d'une grande flotte de petits bateaux pour patrouiller les eaux canadiennes et au fait que le GCC n'a pas le droit d'être équipée des armes nécessaires pour affronter les navires hostiles. Les 12 NDC de classe KINGSTON ne sont pas suffisants pour effectuer le travail et l'utilisation de la frégate de patrouille canadienne n'est pas économique tout en lui retirant sa vocation première.

La Marine canadienne de demain aura besoin d'une classe de petits navires conçus pour les opérations maritimes nationales. Ces navires effectueront des opérations interarmées nationales avec des agences comme la Deuxième Force opérationnelle interarmée (FOI 2) et la Gendarmerie royale du Canada (GRC) avec la capacité d'opérer dans la banquise arctique tout comme d'opérer au large des océans Atlantique nord et Pacifique.

## **SOUS-MARIN DE PATROUILLE (SSK)**

En 1998, avec l'acquisition des sous-marins diesel-électrique de classe VICTORIA de la Marine royale, la Marine canadienne espérait posséder un sous-marin de patrouille pour les opérations nationales et internationales. Cependant, en 2009, il y avait un sous-marin en service et on ne prévoit pas que la classe VICTORIA soit encore en service en 2025. Il est donc possible que le Canada doive se procurer de nouveaux sous-marins pour combler le manque à gagner causé par leur retraite d'ici là.

Au MDN, la question des sous-marins pour la Marine canadienne fait l'objet d'un grand débat. Certaines personnes défendent que la classe VICTORIA devrait être abolie et que l'on devrait acheter ou construire de nouveaux sous-marins, tandis que d'autres personnes défendent que l'on devrait faire en sorte que la classe VICTORIA soit opérationnelle. Il semble que les problèmes connexes à la souveraineté dans l'Arctique motivent le débat au sujet des sous-marins. Lorsque le Canada a tout d'abord acheté les sous-marins britanniques usagés en 1998, on avait prévu de les doter d'un système de propulsion anaérobie qui se sert de la technologie de pile à hydrogène afin de permettre aux bâtiments d'opérer dans l'Arctique. Mais les complications de conception et le coût estimé à 300 millions de dollars a forcé le MDN à renoncer à l'idée en 2000.

Les quatre sous-marins diesel-électriques de classe VICTORIA ne peuvent effectuer que des opérations limitées dans les eaux du nord et le gouvernement pourrait considérer des améliorations plus approfondies ou encore l'achat de nouveaux sous-marins qui peuvent opérer sous la glace pendant des périodes prolongées, mais il faudrait de six à huit ans pour introduire de nouveaux sous-marins dans la Marine canadienne et la poursuite de la modernisation de la classe VICTORIA est l'option que le MDN continue de considérer.

---

## **CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 2**

### **QUESTIONS :**

- Q1. Pourquoi dit-on que les supports de montage installés sur les navires de CSCU sont uniques?
- Q2. Quel type d'opérations une nouvelle classe de petits navires effectuerait-elle pour la Marine canadienne?
- Q3. Pourquoi la Marine canadienne a-t-elle acheté quatre sous-marins diesel-électriques de classe VICTORIA à la Marine royale en 1998?

### **RÉPONSES ANTICIPÉES :**

- R1. Les navires CSCU disposeront de supports de montage qui pourront être configurés de façon à recevoir toute une gamme d'armement qui sera installé selon la mission à laquelle sera affecté chaque navire.
- R2. Ces navires effectueront des opérations interarmées nationales avec des agences comme la Deuxième Force opérationnelle interarmée (FOI 2) et la Gendarmerie royale du Canada (GRC) avec la capacité d'opérer dans la banquise arctique tout comme d'opérer au large des océans Atlantique nord et Pacifique.
- R3. La Marine canadienne espérait disposer d'un sous-marin de patrouille pour les opérations nationales et internationales.

---

## **CONFIRMATION DE FIN DE LEÇON**

L'exécution de l'activité avec les cartes de bingo sur la modernisation de la Marine canadienne par les cadets servira de confirmation à cette leçon.

---

## CONCLUSION

---

**DEVOIR/LECTURE/PRATIQUE**

S.O.

**MÉTHODE D'ÉVALUATION**

S.O.

**OBSERVATIONS FINALES**

Le Canada a besoin d'une Marine qui peut protéger aujourd'hui ce qu'il possède tout en aidant à protéger demain le monde dans lequel il vit. Comme nation maritime, le Canada a un grand intérêt dans les océans qui l'entourent et pour grandir et prospérer, la Marine canadienne doit être capable de s'adapter aux besoins changeants en matière de défense et de sécurité du pays qu'elle protège. La modernisation de la Marine canadienne permettra la capacité, pour la première fois de l'histoire de la nation, d'opérer dans tout l'Arctique pour défendre la souveraineté du Canada.

**COMMENTAIRES/REMARQUES À L'INSTRUCTEUR**

L'instructeur doit effectuer une recherche sur la modernisation de la Marine canadienne et mettre au besoin la présente leçon à jour.

---

## DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

---

A1-065 Ministère de la Défense nationale. (2008). *Modernisation de la classe Halifax*. Extrait le 27 janvier 2009 du site <http://www.forces.gc.ca/aete/modernisationdelaclassahalifax-modernizedhalifaxclass-fra.asp>

A1-078 Ministère de la Défense nationale. (2009). *La Marine de demain : La marine dont le Canada a besoin*. Extrait le 2 février 2009 du site [http://www.navy.forces.gc.ca/cms/10/10-a\\_fra.asp?category=24&id=285](http://www.navy.forces.gc.ca/cms/10/10-a_fra.asp?category=24&id=285)

A1-079 Ministère de la Défense nationale. (2009). *Navires de soutien interarmées : Livret et renseignements*. Extrait le 2 février 2009 du site [http://www.navy.forces.gc.ca/cms/10/10-a\\_fra.asp?category=24&id=463](http://www.navy.forces.gc.ca/cms/10/10-a_fra.asp?category=24&id=463)

A1-080 Ministère de la Défense nationale. (2007). *Le CH-148 Cyclone Documentation*. Extrait le 21 avril 2009 du site <http://www.airforce.forces.gc.ca/v2/equip/ch148/bgd-doc-fra.asp>

A1-081 Ministère de la Défense nationale. (2007). *Navires de patrouille extracôtiers / de l'Arctique*. Extrait le 18 avril 2009 du site <http://www.forces.gc.ca/site/news-nouvelles/news-nouvelles-fra.asp?cat=00&id=2370>

A1-082 Défense nationale. (2009). *La Marine de demain : Les sous-marins : des atouts indispensables*. Extrait le 2 mars 2009 du site [http://www.navy.forces.gc.ca/cms/10/10-a\\_fra.asp?category=24&id=290](http://www.navy.forces.gc.ca/cms/10/10-a_fra.asp?category=24&id=290)

C1-184 Travaux publics et des Services gouvernementaux Canada. (2008). *Modernisation des frégates de la classe Halifax*. Extrait le 27 janvier 2009 du site <http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/bulletin/fa-db/2008/2008-01/2008-01-002-fra.html>

C1-185 Yahoo Finance. (2009). *L-3 awarded \$61 million contract for Canadian Halifax class frigate upgrade*. Extrait le 27 janvier 2009 du site <http://biz.yahoo.com/bw/090108/20090108005758.html?.v=1>

C1-198 Cdnmilitary. (2008). *Joint support ship terminated*. Extrait le 8 février 2009 du site <http://www.cdnmilitary.ca/index.php?p=65>

C1-207 Cdnmilitary. (2008). *One Victoria class submarine until 2009*. Extrait le 8 février 2009 du site <http://www.cdnmilitary.ca/index.php?p=57>

C1-208 Cdnmilitary. (2008). *The frigate life extension programme*. Extrait le 8 février 2009 du site <http://www.cdnmilitary.ca/index.php?p=22>

C1-209 Canadian American Strategic Review. (2007). *Armed naval icebreakers - DND / CF news release - 10 July 2007*. Extrait le 27 janvier 2009 du site <http://www.casr.ca/doc-dnd-icebreaker.htm>

C1-210 Canadian American Strategic Review. (2008). *Canadian Forces maritime helicopter project - news release - December 2008*. Extrait le 20 avril 2009 du site <http://www.casr.ca/doc-news-cyclone-amendment.htm>

C1-211 Cdnmilitary. (2008). *The Canadian Navy of 2025*. Extrait le 8 février 2009 du site <http://www.cdnmilitary.ca/index.php?p=16>

C1-212 The Ottawa Citizen. (2008). *Cdn. Submarine fleet cut to one until late 2009, minister's note says*. Extrait le 24 avril 2009, du site <http://www2.canada.com/components/print.aspx?id=35ecf942-de27-4a2c-bbd3-d0393f766f01>

## **FEUILLE DE RENSEIGNEMENTS A**

### **LA MARINE CANADIENNE – DOCUMENTATION**

Depuis près de cent ans, la Marine canadienne contribue à la protection du patrimoine national. Les navires gardent les côtes canadiennes, certes, mais ont également été envoyés à l'étranger pour aider à assurer la paix et la sécurité internationales.

Au cours des années qui ont suivi la Deuxième Guerre mondiale, la Marine a servi de « premier intervenant » du Canada pour les crises internationales. Depuis les attaques terroristes du 11 septembre 2001 aux États-Unis, la Marine canadienne a également été forcée de se concentrer sur la protection des approches maritimes du Canada contre les attaques terroristes possibles à domicile. Plus récemment, la Marine a commencé à se concentrer davantage sur la question du respect de la souveraineté du Canada dans l'Arctique à la suite des menaces reçues d'autres nations comme les États-Unis, la Russie, la Norvège et le Danemark.

La marine du Canada doit croître au même rythme que les richesses et les intérêts du pays. À mesure que le monde change et qu'apparaissent de nouvelles menaces, la Marine canadienne doit s'adapter pour pouvoir remplir ses obligations en matière de défense et de sécurité à domicile et à l'étranger. Cette marine doit être moderne, autonome, capable d'exercer une surveillance permanente du plus long littoral au monde, tout en étant en mesure de partir en mission à court préavis dans presque toutes les régions de la planète pour protéger nos intérêts à l'échelle mondiale.

Il existe maintenant plusieurs missions actuelles et futures pour lesquelles la Marine canadienne doit se préparer, y compris :

- la coordination de toutes les opérations de sécurité maritime du gouvernement canadien ;
- l'exécution de patrouilles de souveraineté dans les eaux canadiennes afin de montrer le drapeau aux nations étrangères ;
- la réaction aux menaces et urgences mondiales, au fur et à mesure qu'elles surviennent ;
- l'exécution d'opérations maritime anticontrebande et antipiraterie comme celles effectuées dans le golfe Persique et la mer d'Oman ;
- le service à titre de porte-étendard pour les opérations internationales interarmées avec l'Organisation des Nations Unies (ONU) et l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN).
- la participation aux opérations interarmées basées en mer qui demandent la participation des trois éléments des Forces canadiennes (FC), mais se servent de la Marine comme plateforme opérationnelle ;  
et
- la dispense d'une grande gamme de soutien logistique aux forces terrestres, y compris la configuration pour les opérations de transport maritime, les opérations d'hôpital militaire et les opérations de commande et de contrôle.

Avec ses destroyers de classe IROQUOIS et ses pétroliers ravitailleurs d'escadre (AOR) de classe PROTECTEUR qui arrivent à la fin de leur cycle de vie et les engagements internationaux continus ainsi que les menaces contre la souveraineté du Canada dans l'Arctique, la Marine canadienne se trouve à un moment critique lorsqu'il s'agit de déterminer à quoi ressemblera sa nouvelle flotte.

Le gouvernement du Canada a décidé de moderniser la Marine canadienne afin qu'elle satisfasse aux demandes nationales et internationales en :

- se procurant de nouveaux navires militaires pour remplacer les navires qui arrivent à la fin de leur cycle de vie et combler les manques de capacité de la flotte existants ; et
- réaménageant et modernisant les navires qui sont actuellement en opération.

## **FEUILLE DE RENSEIGNEMENTS B**

### **PLANS D'APPROVISIONNEMENT MARITIME CANADIEN — LES NAVIRES DE SOUTIEN INTERARMÉES (NSI)**

Originellement annoncé en avril 2004, le programme de navires de soutien interarmées (NSI) verra la construction de trois navires de soutien polyvalents pour les Forces canadiennes qui devraient être livrés d'ici 2015. Cette classe sera une plateforme polyvalente qui permettra :

- le transport maritime,
- le réapprovisionnement de la flotte,
- le commandement et contrôle, et
- des capacités d'évacuation médicales aux FC.

Le NSI comprendra une fonction de roulage (RORO) pour les opérations de transport maritime et disposera d'une cabine de commandement et de contrôle qui servira de quartier général pour les opérations maritimes interarmées des FC ou inter-agences. Ces navires présentent à la Marine canadienne un remplacement très attendu des AOR de classe PROTECTEUR.

Tandis qu'ils offrent toujours le rôle de navire de soutien traditionnel qu'offrait la classe PROTECTEUR, le NSI permettra aux FC d'effectuer des opérations de portée étendue et polyvalente en réponse aux diverses crises. Par exemple, la flotte de NSI offrira également une capacité de transport maritime à l'Armée canadienne. Chaque navire pourra offrir jusqu'à 1 400 mètres de voie d'espace pour le transport qui pourront recevoir de l'équipement pour tout groupement tactique de l'armée composé d'environ 650 soldats.

Cependant, le navire NSI ne sera pas limité à l'exécution d'opérations de ravitaillement de la flotte et de transport maritime. Le navire sera conçu pour servir de Quartier général de force opérationnelle interarmées (QGFOI) pour les situations dans lesquelles on ne peut établir un quartier général terrestre. Le NSI sera doté d'une cabine médicale exhaustive, y compris une salle d'opération, et pourra être configuré pour servir d'hôpital de campagne. Le NSI comprendra également son propre détachement de trois à quatre hélicoptères CYCLONE et sera ainsi en mesure d'appuyer les hélicoptères tactiques et de transport de l'Armée en opérations.

Chaque navire disposera d'une capacité d'auto-défense limitée, mais sera substantiellement plus fort que ceux de la classe PROTECTEUR actuels. Les navires ont été conçus pour nécessiter un équipage moins important que celui nécessaire à bord de la classe PROTECTEUR, et ce de 20 à 50 pour cent, et pour conserver une vitesse continue maximale de 21 nœuds comparativement à la vitesse de 18 nœuds des navires de la classe PROTECTEUR. À une vitesse de croisière de 15 nœuds, chaque navire aura une portée de 10 800 milles nautiques ou 20 000 km. Le navire aura aussi la capacité d'opérer dans la glace de première année de l'Arctique, ce qui lui permettra d'appuyer jusqu'à un certain degré les opérations dans le Nord du Canada.



Les navires de soutien sont essentiels à la Marine puisqu'ils livrent les équipements, les pièces de rechange et les vivres nécessaires pour que les navires puissent rester en mer et appuyer les CF. Les NSI permettront à la force navale de rester en mer pendant jusqu'à six fois plus longtemps qu'il n'est possible sans ces navires.



Figure B-1 Navire de soutien interarmées

*Remarque.* Tiré de Canadian American Strategic Review, 2008, Background – DND / CF project articles index. Extrait le 21 avril 2009, du site <http://www.casr.ca/bg-projects.htm>

Malgré leur polyvalence et la nécessité de posséder ces navires, en 2008, le ministère des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) a reporté le programme de navires de soutien interarmées parce que les deux entreprises qui avaient présenté des soumissions pour le projet avaient été dans l'impossibilité de satisfaire aux exigences du gouvernement. Les entreprises avaient indiqué que la somme de 2.9 milliards de dollars allouée pour la construction des trois NSI n'était pas suffisante pour payer la conception que souhaitait le ministère de la Défense nationale (MDN). Le gouvernement fédéral ne voulait pas allouer davantage de fonds, ce qui a provoqué le rejet des deux soumissions et par la suite la fin du processus d'approvisionnement.

La fin du processus d'approvisionnement pour les NSI provoquera des retards supplémentaires, puisque la conception des NSI doit maintenant être revue afin de correspondre au coût des soumissions présentées ou puisqu'il faudra faire passer le nombre de navires à construire de trois à deux. Il est également possible que des navires polyvalents de nature semblable aux NSI puissent être achetés ou construits à l'étranger pour satisfaire aux exigences opérationnelles de la Marine pour les nouveaux navires d'approvisionnement.

**FEUILLE DE RENSEIGNEMENTS C**  
**PLANS D'APPROVISIONNEMENT MARITIME CANADIEN — LES**  
**NAVIRES DE PATROUILLE EXTRACÔTIERS / DE L'ARCTIQUE (NPEA)**

Le 9 juillet 2007, le gouvernement fédéral a annoncé un plan pour se procurer des brise-glaces militaires armés appelés navires de patrouille extracôtiers / de l'Arctique (NPEA). Le coût estimatif de la phase d'acquisition de ces navires s'élève à 2.1 milliards de dollars; environ 4.3 milliards de dollars sont prévus pour le fonctionnement et l'entretien pendant une durée de vie de 25 ans.

Dans l'environnement de sécurité actuel et prochain, le gouvernement du Canada doit disposer d'outils efficaces pour effectuer le contrôle des zones économiques exclusives (ZEE ou 200 milles marins) du Canada, dans les trois océans, mais plus particulièrement dans l'Arctique.

Le projet des navires de patrouille extracôtiers / de l'Arctique (NPEA) fournira six à huit navires polyvalents et capables de patrouiller dans les glaces, de naviguer sur des fleuves et dans des eaux côtières ou en mer libre, de se frayer un passage dans les glaces de l'Arctique et de protéger les abords du pays. Les NPEA seront armés et dotés d'une plate-forme d'appontage d'hélicoptères; disposant d'une autonomie de 6 000 milles marins et de quatre mois.

Ils pourront :

- assurer une surveillance armée des trois océans qui bordent le Canada ;
- fournir au gouvernement des renseignements sur les activités dans ces régions ; et
- coopérer avec d'autres éléments des Forces canadiennes et d'autres ministères fédéraux pour affirmer et faire respecter la souveraineté du Canada.

Voici les quatre phases du projet des NPEA :

- Un marché a été attribué en mai 2008 pour la définition des spécifications techniques des NPEA.
- Une demande de propositions en vue de la sélection d'un entrepreneur qui assurera la conception et la construction des navires a été diffusée en octobre 2009.
- L'attribution des marchés de construction en 2010.
- La livraison du premier navire en 2013.

Pour recevoir les NPEA, des projets d'infrastructure supplémentaires permettront aux navires d'amarrer aux BFC Esquimalt et Halifax. Le projet verra aussi l'établissement d'une installation d'amarrage et de ravitaillement au Nunavut. Ces coûts d'infrastructure — estimés à environ 274 millions de dollars — seront inclus dans le budget des NPEA.

Les six à huit navires devraient rester opérationnels pendant 25 ans.



Figure C-1 Navires de patrouille extracôtiers / de l'Arctique

*Remarque.* Tiré de Canadian American Strategic Review, 2008, *Background – Armed naval icebreaker / Arctic offshore patrol ship*. Extrait le 21 avril 2009, du site <http://www.casr.ca/bg-icebreaker-aops.htm>

## FEUILLE DE RENSEIGNEMENTS D

### PLANS D'APPROVISIONNEMENT MARITIME CANADIEN — CAPACITÉS AÉRIENNES

La flotte d'aéronefs de la Marine canadienne de demain comprendra le Projet d'hélicoptère maritime — le CH-148 Cyclone. Cet aéronef devait entrer en service à la fin de 2008, mais pour diverses raisons, cette date a été reportée à la fin de 2010.

En novembre 2004, le gouvernement du Canada a attribué des contrats à Sikorsky International Operations Inc. dans le cadre du Projet des hélicoptères maritimes, en vue de fournir 28 hélicoptères pour remplacer la flotte d'hélicoptères CH-124 Sea King des Forces canadiennes, ainsi que 20 ans de soutien en service et une installation de formation. En janvier 2008, Sikorsky a formellement avisé le gouvernement des retards relatifs à l'horaire initial des travaux. À la suite de négociations approfondies, le gouvernement canadien a annoncé en décembre 2008 qu'il avait accepté de payer une somme supplémentaire de 117 millions de dollars à l'entreprise Sikorsky pour que le premier aéronef soit livré à la Marine canadienne en novembre 2010.



Figure D-1 Le CH-148 Cyclone

*Remarque.* Tiré de Canadian American Strategic Review, 2008, *Background – Armed naval icebreaker / Arctic offshore patrol ship*. Extrait le 21 avril 2009, du site <http://www.casr.ca/bg-icebreaker-aops.htm>

En plus des CH-148, la Marine canadienne commencera à utiliser des véhicules aériens sans pilote (UAV) pour compléter les hélicoptères embarqués dans un avenir proche. On s'attend également à ce que ces aéronefs commencent à remplacer les aéronefs pilotés dans la Marine, un peu plus tard, au fur et à mesure que l'on commencera à retirer la flotte de CH-148.

On s'attend à ce que les CH-148 disposent d'un cycle de vie opérationnel de plus de quarante ans.

CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC

## **FEUILLE DE RENSEIGNEMENTS E**

### **MODERNISATION DE LA FLOTTE NAVALE DU CANADA — CLASSE HALIFAX**

Le NCSM HALIFAX a été lancé en 1988 et a été la première des douze frégates canadiennes de patrouille (FCP) de classe HALIFAX (ou CITY). Avec les douze autres mis en service entre 1993 et 1996 — le NCSM HALIFAX a été mis en service en 1992 après plusieurs années d'essais en mer et de modifications — l'âge de service moyen de la flotte de frégates de la Marine canadienne est de plus de dix ans. Pour reconnaître que ces frégates sont le fer de lance de la Marine canadienne — et prendront bientôt la relève comme seul navire de combat de surface important puisque le destroyers de défense aériennes de classe IROQUOIS atteint bientôt la fin de son cycle de vie — le ministère de la Défense nationale (MDN) entreprend une remise à neuf importante en milieu de cycle de vie des douze frégates qui subiront plusieurs modernisations en vue de prolonger leur service jusqu'en 2030.

Dans le cadre du projet de modernisation de la classe Halifax (MCH), il en coûtera 3.1 milliards de dollars pour moderniser les FCP; le projet comprendra les cinq contrats clés suivants :

- Un contrat de services d'agence de conception des systèmes de plate-forme, d'une valeur de 150 millions de dollars, a été attribué à Fleetway Inc. en octobre 2006.
- Deux contrats de carénage multinationaux, d'une valeur totale de 900 millions de dollars, ont été attribués en mars 2008 à Halifax Shipyards of Nova Scotia et Victoria Shipyards of British Columbia.
- Deux contrats, totalisant environ 2 milliards de dollars, ont été attribués à Lockheed Martin en novembre 2008 : un pour la modernisation des systèmes de combat, de commande et de contrôle et l'autre pour le soutien en service de ces systèmes.

La remise à neuf de mi-cycle de vie effectuera tout le travail général de remise à neuf comme l'assurance de la robustesse de la coque et de la superstructure et la santé des ensembles moteurs et des circuits électriques en trois phases :

- La phase initiale se composera de l'entretien systématique régulier et des réparations aux frégates.
- La deuxième phase se composera de la remise à neuf de mi-cycle qui se déroulera en conjonction avec la composante intégrateur des systèmes de combat.
- La troisième phase se composera de l'entretien et des réparations réguliers du navire après la remise à neuf, et ce jusqu'à la fin du cycle de vie prévue de chaque navire.

Chaque contrat sera valide pendant une période de douze ans à partir de la date à laquelle il a été attribué.

En plus des remises à neuf, la modernisation comprendra également :

- l'installation de nouveaux systèmes mécaniques et de modification pour recevoir les nouveaux hélicoptères CH-148 Cyclone ;
- l'installation d'un nouveau système de communications par satellite militaire ;
- la modernisation des systèmes de commande et de contrôle ;
- la modernisation des systèmes de radar ;
- l'installation de missiles SeaSparrow évolués (ESSM) ;
- l'installation d'IRIUS — système de recherche et de suivi infrarouge à longue portée ;
- l'installation du système de suivi Interrogator Friend or Foe Mode S/5 (IFF Mode S/5) qui permettra d'obtenir des détails plus détaillés au sujet des contacts de surface et aériens ;

- la modernisation des systèmes de communications internes ;
- la modernisation du système de missile Harpoon surface-surface ;
- la modernisation du système de guerre électronique ;
- la modification du canon principal des FCP — le canon naval Bofors de 57 mm qui se trouve sur le gaillard de chaque frégate ; et
- le remplacement du système de contremesures à leurre de missiles Shield II.


La première frégate, le NCSM HALIFAX, devrait commencer sa remise à neuf en octobre 2010; chaque frégate subséquente débutera sa remise à neuf tous les 18 mois, pour se terminer par la remise à neuf du NCSM TORONTO qui débutera en 2017.

**QUESTIONNAIRE SUR LA MODERNISATION DE LA MARINE CANADIENNE**

<b>Fiche de renseignements A</b>	
1.	Quel est la mission de la Marine canadienne?
2.	Nommer le développement, dans l'Arctique, qui est devenu une question importante de sécurité pour le Canada.
3.	Quel a été le rôle de la Marine au cours des années qui ont suivi la Deuxième Guerre mondiale?
4.	Nommer un destroyer et un pétrolier ravitailleur d'escadre qui arrivent à la fin de leur cycle de vie.
5.	Pourquoi le gouvernement du Canada a-t-il décidé de se procurer de nouveaux navires militaires pour remplacer les navires qui arrivent à la fin de leur cycle de vie et combler les manques de capacité de la flotte existante?
<b>Fiche de renseignements B</b>	
6.	Que signifie l'acronyme NSI?
7.	Qu'assureront les NSI?
8.	Combien d'espace de transport retrouvera-t-on à bord de la flotte de NSI?
9.	En quoi la taille de l'équipage des NSI diffère-t-elle de celle de la classe PROTECTEUR?
10.	Pourquoi le programme des NSI a-t-il été reporté?
<b>Fiche de renseignements C</b>	
11.	Que signifie l'acronyme NPEA?
12.	Que sont les NPEA?
13.	Combien navires y a-t-il et quel est leur cycle de vie prévu?
14.	Quel est le but de ces navires?
15.	Quel est le coût de construction de l'infrastructure supplémentaire aux BFC Esquimalt et Halifax?
<b>Fiche de renseignements D</b>	
16.	Que comprendra la flotte de la Marine canadienne de demain?
17.	Quand l'hélicoptère CH-148 devrait-il entrer en service?
18.	Quelle entreprise a accepté le contrat pour les hélicoptères maritimes?
19.	Donner certains détails du contrat.
20.	Quel est le cycle de vie prévu du CH-148?
<b>Fiche de renseignements E</b>	
21.	Quand le NCSM HALIFAX a-t-il été mis en service?
22.	Combien en coûtera-t-il pour moderniser la classe Halifax?
23.	Quels deux chantiers navals se sont vus accorder les contrats de carénage multinaïvires?
24.	Quelle est l'échéance pour mettre en œuvre la remise à neuf de la classe Halifax?


CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC

**CARTE DE BINGO SUR LA MODERNISATION DE LA MARINE CANADIENNE**

Protéger son intérêt national et aider à maintenir la paix et la sécurité internationales.	Fournir 28 hélicoptères pour remplacer la flotte d'hélicoptères Sea King CH-124 des Forces canadiennes.	Le projet n'était pas en mesure de satisfaire aux exigences du gouvernement et la somme d'argent allouée n'était pas suffisante pour payer pour la conception.	Le Projet des hélicoptères maritimes - le CH-148 Cyclone.	Pour satisfaire aux demandes nationales et internationales.
Les navires de soutien interarmées.	Quarante ans.	Elle commencera en octobre 2010 et se poursuivra jusqu'à la dernière remise à neuf en 2017.	Effectuer le contrôle des zones d'économie exclusive (ZEE ou 200 milles marins) du Canada dans les trois océans.	La taille de l'équipage est réduite de 30 à 50 pour cent.
1992.	Le premier intervenant aux crises internationales.		Navires de patrouille extracôtiers / de l'Arctique.	Environ 274 millions de dollars.
IROQUOIS ET PROTECTEUR.	Sikorsky International Operations.	Capacités de transport maritime, de réapprovisionnement de la flotte, de commandement et contrôle et d'évacuation médicale.	La souveraineté du Canada dans l'Arctique est contestée.	3.1 milliards de dollars.
Jusqu'à 14 000 mètres de voie d'espace pour le transport qui pourront recevoir de l'équipement pour tout groupement tactique de l'armée composé d'environ 800 soldats.	Brise-glaces militaires armés.	À la fin de 2010.	Halifax et Victoria.	De six à huit navires qui devraient rester opérationnels pendant 25 ans.

CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC

**CORRIGÉ DE LA CARTE DE BINGO SUR LA MODERNISATION DE LA MARINE CANADIENNE**

Protéger son intérêt national et aider à maintenir la paix et la sécurité internationales. (1)	Fournir 28 hélicoptères pour remplacer la flotte d'hélicoptères Sea King CH-124 des Forces canadiennes. (19)	Le projet n'était pas en mesure de satisfaire aux exigences du gouvernement et la somme d'argent allouée n'était pas suffisante pour payer pour la conception. (10)	Le Projet des hélicoptères maritimes - le CH-148 Cyclone. (16)	Pour satisfaire aux demandes nationales et internationales. (5)
Navires de soutien interarmées. (6)	Quarante ans. (20)	Elle commencera en octobre 2010 et se poursuivra jusqu'à la dernière remise à neuf en 2017. (24)	Effectuer le contrôle des zones d'économie exclusive (ZEE ou 200 milles marins) du Canada dans les trois océans. (14)	La taille de l'équipage est réduite de 30 à 50 pour cent. (9)
1992.(21)	Le premier intervenant aux crises internationales. (3)		Navires de patrouille extracôtiers / de l'Arctique. (11)	Environ 274 millions de dollars. (15)
IROQUOIS ET PROTECTEUR. (4)	Sikorsky International Operations. (18)	Capacités de transport maritime, de réapprovisionnement de la flotte, de commandement et contrôle et d'évacuation médicale. (7)	La souveraineté du Canada dans l'Arctique est contestée. (2)	3.1 milliards de dollars. (22)
Jusqu'à 14 000 mètres de voie d'espace pour le transport qui pourront recevoir de l'équipement pour tout groupement tactique de l'armée composé d'environ 800 soldats. (8)	Brise-glaces militaires armés. (12)	À la fin de 2010. (17)	Halifax et Victoria. (23)	De six à huit navires qui devraient rester opérationnels pendant 25 ans. (13)

CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC



## CADETS DE LA MARINE ROYALE CANADIENNE

### PHASE QUATRE

### GUIDE PÉDAGOGIQUE



### SECTION 3

### OCOM M420.03 – DÉCRIRE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE (GCC)

Durée totale :

30 min

### PRÉPARATION

#### INSTRUCTIONS PRÉALABLES À LA LEÇON

Les ressources nécessaires à l'enseignement de cette leçon sont énumérées dans la description de leçon qui se trouve dans la publication A-CR-CCP-604/PG-002, *Norme de qualification et plan de la phase quatre*, chapitre 4. Les utilisations particulières de ces ressources sont indiquées tout au long du guide pédagogique, notamment au PE pour lequel elles sont requises.

Réviser le contenu de la leçon pour se familiariser avec la matière avant de l'enseigner.

L'activité de la présente leçon requiert des stations d'apprentissage. Les stations d'apprentissage sont une forme de travail en groupe, où les cadets apprennent à classer l'information présentée. Lors de l'organisation des stations d'apprentissage, s'assurer qu'il y a suffisamment d'espace pour que chaque cadet soit confortable et puisse écrire l'information. Lorsque les cadets arrivent à la station d'apprentissage, tous les renseignements nécessaires doivent être disponibles. Ces stations doivent être disposées assez près l'une de l'autre pour minimiser le temps de déplacement; toutefois, assez éloignées pour éviter les interruptions par les autres groupes. Pour la présente leçon, organiser trois stations d'apprentissage.

Photocopier les feuilles de renseignements qui se trouvent à l'annexe A pour l'activité aux stations d'apprentissage.

#### DEVOIR PRÉALABLE À LA LEÇON

S.O.

#### APPROCHE

Une activité en classe a été choisie pour cette leçon parce que c'est une façon interactive de stimuler l'esprit et l'intérêt des cadets à propos de la Garde côtière canadienne (GCC).

### INTRODUCTION

#### RÉVISION

S.O.

#### OBJECTIFS

À la fin de la présente leçon, les cadets doivent avoir décrit la Garde côtière canadienne (GCC).

## **IMPORTANCE**

Il est important que les cadets comprennent la GCC. La GCC est une institution nationale qui contribue au maintien d'un réseau national de transport maritime sûr, sans danger, accessible et durable. Cet organisme maritime civil du Canada joue un rôle essentiel dans la réalisation du mandat maritime du gouvernement du Canada.

---

**Point d'enseignement 1****Diriger une activité en classe où les cadets décriront la GCC**

Durée : 25 min

Méthode : Activité en classe

---

**ACTIVITÉ****OBJECTIF**

L'objectif de la présente activité est que les cadets décrivent l'organisme, le mandat et les enjeux stratégiques, ainsi que les régions de la Garde côtière canadienne (GCC).

**RESSOURCES**

- les feuilles de renseignements sur la Garde côtière canadienne qui sont à l'annexe A,
- des feuilles pour tableau de papier,
- des marqueurs de couleur, et
- des stylos et des crayons.

**DÉROULEMENT DE L'ACTIVITÉ**

1. Monter trois stations d'apprentissage étiquetées Organisme, Mandat et Enjeux stratégiques, et Régions.
2. Placer la section correspondante de l'Annexe A à chaque station d'apprentissage.

**INSTRUCTIONS SUR L'ACTIVITÉ**

1. Répartir les cadets en trois groupes et placer un groupe à chaque station d'apprentissage.
2. Assigner un chef à chaque groupe et lui demander de désigner une personne pour prendre des notes et une autre pour lire.
3. Allouer 15 minutes aux cadets pour leur permettre de trouver l'information et de faire une affiche au sujet de leur aspect de la GCC.
4. Après 15 minutes, ramener tous les cadets en un seul groupe.
5. Donner 10 minutes aux cadets pour décrire leur affiche.

**MESURES DE SÉCURITÉ**

S.O.

---

**CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 1**

La participation des cadets à l'activité servira de confirmation de l'apprentissage de ce PE.

---

**CONFIRMATION DE FIN DE LEÇON**

La participation des cadets à l'activité servira de confirmation de l'apprentissage de cette leçon.

---

## CONCLUSION

---

### DEVOIR/LECTURE/PRATIQUE

S.O.

### MÉTHODE D'ÉVALUATION

S.O.

### OBSERVATIONS FINALES

La GCC symbolise la souveraineté du Canada, puisqu'elle assure la présence du fédéral et confère un sentiment de sécurité et de protection à tous les Canadiens sur les littoraux des océans Atlantique, Pacifique et Arctique. Au cours d'une journée normale moyenne, la GCC sauve 8 vies humaines, prête assistance à 55 personnes dans le cadre de 19 opérations de recherche et sauvetage, effectue l'entretien de 55 aides à la navigation, accompagne 4 bâtiments commerciaux dans les glaces, effectue 12 patrouilles de pêche et effectue d'innombrables autres activités pour les marins canadiens.

### COMMENTAIRES/REMARQUES À L'INSTRUCTEUR

S.O.

---

## DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

---

C1-189 Pêches et Océans Canada. (2008). *La Garde côtière canadienne - Plan d'activités 2008-2011*. Extrait le 25 février 2009 du site <http://www.ccg-gcc.gc.ca>

C1-189 Pêches et Océans Canada. (2008). *La Garde côtière canadienne - Plan stratégique des ressources humaines 2008-2011*. Extrait le 25 mars 2009 du site [http://www.ccg-gcc.gc.ca/folios/00018/docs/ccg\\_hrplan0811-fra.pdf](http://www.ccg-gcc.gc.ca/folios/00018/docs/ccg_hrplan0811-fra.pdf)

C1-189 Pêches et Océans Canada. (2007). *La Garde côtière canadienne – Sécurité d'abord, service constant - Plan d'activités 2007-2010*. Extrait le 25 mars 2009 du site [http://www.ccg-gcc.gc.ca/folios/00018/docs/Business\\_Plan\\_v19-fra.pdf](http://www.ccg-gcc.gc.ca/folios/00018/docs/Business_Plan_v19-fra.pdf)

## LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE (GCC) — ORGANISME

La Garde côtière canadienne (GCC) possède et exploite la flotte civile du gouvernement fédéral et fournit des services maritimes essentiels aux Canadiens. La GCC a été fondée en 1962 et jusqu'à 1995 relevait du ministère des Transports (TC) du gouvernement fédéral du Canada. En 1995, la responsabilité de la GCC a été transférée de TC au ministère des Pêches et des Océans (MPO afin de combiner les deux plus importantes flottes de navires civils du gouvernement fédéral en un seul ministère.



La combinaison de la GCC et du MPO a été surnommée ministère des « fish and ships ».

Le 12 décembre 2003, on annonce que la GCC serait restructurée et deviendrait un organisme de service spécial (OSS) de MPO. La conception et l'exploitation de la GCC comme OSS ont été approuvées par le Conseil du Trésor le 21 mars 2005 et la GCC est officiellement devenue un OSS le 1<sup>er</sup> avril. La GCC est en fait le plus important organisme de service spécial du Canada. La GCC offre les services suivants :

- Aides à la navigation et gestion des voies navigables – soutien à la sécurité maritime,
- Services de communications et de trafic maritimes
- Services de déglacage,
- Services de recherche et de sauvetage (SAR),
- Services d'intervention environnementale,
- Services de sûreté maritime,
- Services de Collège de la Garde côtière,
- Services de flotte, et
- Services à d'autres ministères du gouvernement canadien.



La valeur des biens matériels de la GCC est estimée à environ 5 milliards de dollars. Le statut de OSS donne à la Garde côtière une plus grande flexibilité lorsqu'il s'agit de dispenser des services plus efficaces à titre d'institution nationale concentrée sur les opérations.

La GCC est divisée selon les cinq régions suivantes :

- Terre-Neuve-et-Labrador,
- Maritimes,
- Québec,
- Centre et Arctique, et
- Pacifique.



Le Collège de la Garde côtière canadienne (CGCC) fait aussi partie de la structure organisationnelle de la GCC. Il se trouve à Sydney (Nouvelle-Écosse), à l'île du Cap-Breton. Le CGCC offre un Programme de formation des élèves-officiers de quatre ans et un programme Officiers des Services de communications et de trafic maritimes de vingt-trois semaines.

Distribution régionale des employés de la GCC

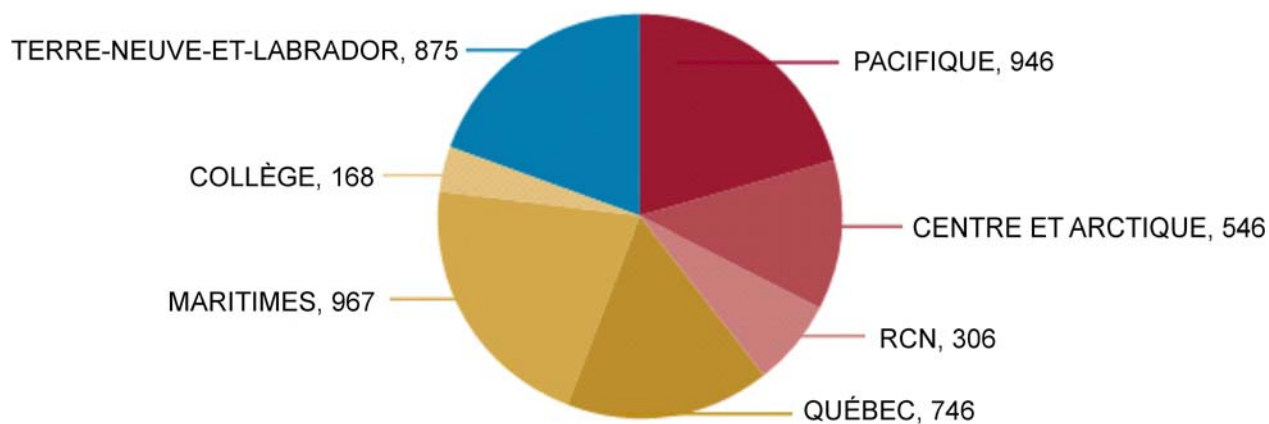


Figure A-1 Distribution régionale des employés de la GCC

Remarque. Tiré de Pêcheries et Océans Canada, 2008 - *La Garde côtière canadienne - Plan stratégique des ressources humaines 2008-2011*. Extrait le 25 mars 2009 du site [http://www.ccg-gcc.gc/folios/00018/docs/ccg\\_hrplan0811-fra.pdf](http://www.ccg-gcc.gc/folios/00018/docs/ccg_hrplan0811-fra.pdf)

Le chef de la GCC est le Commissaire de la Garde côtière canadienne qui relève du sous-ministre de Pêches et Océans. Le commissaire bénéficie des pleins pouvoirs d'un sous-ministre associé. Deux personnes relèvent directement du commissaire, c'est-à-dire le sous-commissaire et le directeur exécutif du Collège de la Garde côtière canadienne.

Chacune des cinq régions de la GCC est dirigée par un commissaire adjoint qui relève du sous-commissaire. On trouve également cinq directeurs généraux, à Ottawa, qui gèrent les différentes sections de la GCC comme la flotte, les services de gestion intégrés des affaires, les services techniques intégrés, les projets d'État et les services maritimes.

Même si la GCC relève du ministère des Pêches, elle dispose d'une plus grande liberté pour fonctionner de façon indépendante qu'auparavant. Par exemple, toutes les bases et les stations, les aides à la navigation, les navires, les aéronefs et le personnel de la GCC relèvent du commissaire. Auparavant, les directeurs généraux régionaux de MPO étaient responsables des opérations de la GCC dans leur région, mais depuis la désignation de la GCC à titre d'OSS, chaque région de la GCC est contrôlée par un commissaire adjoint qui relève directement du commissaire.



La GCC ne dispose pas de navires basés en permanence dans l'Est de l'Arctique.

La Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC) existe depuis 1978 ; il s'agit d'un organisme sans but lucratif composé de 5 000 bénévoles civils dans tout le Canada. Les membres de la GCAC sont des plaisanciers et des pêcheurs commerciaux qui aident à GCC avec les programmes de SAR et de sécurité nautique.

Grâce à la GCAC, la GCC peut assurer une couverture SAR dans de nombreuses zones isolées du littoral canadien sans avoir à exploiter une station ou des navires actifs dans la région. La GCAC offre un service de SAR permanent, jour et nuit, et les membres de la GCAC qui aident au cours d'opérations de SAR se font rembourser les coûts d'assurance, de carburant et d'exploitation par la GCC.

## LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE — MANDAT

En tant qu'organisme de service spécial (OSS) de Pêches et Océans Canada (MPO), la GCC aide ce ministère à s'acquitter de sa responsabilité de garantir aux Canadiens des voies navigables sécuritaires et accessibles. La GCC joue également un rôle prépondérant dans l'exploitation et le développement durables des océans et des voies navigables du Canada. Le mandat de la GCC est énoncé dans la *Loi sur les océans* et la *Loi sur la marine marchande du Canada*. La GCC aide le gouvernement canadien à offrir des plans eaux et des littoraux propres, sécuritaires, sûrs, sains et productifs en offrant des :

**Programmes d'aides à la navigation et de gestion de voies navigables.** Les programmes d'aides à la navigation et de gestion des voies navigables de la GCC combinent efficacement les systèmes conventionnels et électroniques d'aides à la navigation dans les eaux canadiennes aux fins suivantes :

- favoriser un trafic maritime sécuritaire et rapide dans les eaux canadiennes ;
- soutenir la protection de l'environnement marin ;
- maintenir la sécurité maritime ; et
- contribuer au développement du commerce maritime et des océans.

**Services de communications et de trafic maritimes (SCTM).** Les SCTM de la GCC fournissent des services à la communauté maritime et au grand public en :

- détectant les situations de détresse et assurant une assistance rapide ;
- empêchant les navires présentant un danger d'entrer dans les eaux canadiennes ;
- diffusant de l'information sur la sécurité ;
- réglementant le trafic maritime ;
- coordonnant les communications entre les navires et le personnel à terre ; et
- gérant un système d'information maritime intégré.

**Services de déglacement.** Le programme de déglacement de la GCC contribue à la sécurité et à la rapidité du trafic maritime dans les eaux canadiennes prises par les glaces grâce aux services suivants :

- services d'information sur les glaces et de conseils en navigation dans les glaces à l'intention de l'industrie maritime ;
- services d'escorte de navires et de dégagement des navires pris dans les glaces ;
- surveillance des conditions des glaces et des niveaux d'eau ;
- ravitaillement des collectivités isolées par la glace ;
- maintien de la présence canadienne dans l'Arctique ; et
- dégagement de voies d'accès aux ports et déglacement des façades des quais.

**Services de recherche et de sauvetage (SAR).** Le programme de SAR de la GCC a pour objet de rechercher et de secourir les personnes, les navires ou d'autres embarcations qui sont en danger ou que l'on croit être en danger. La GCC fait partie d'un réseau de SAR dirigé par le ministère de la Défense nationale (MDN). Le réseau SAR comprend :

- trois centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage exploités par la GCC et le MDN,
- deux centres secondaires de sauvetage maritime exploités par la GCC, qui communiquent de l'information supplémentaire et des informations locales et qui assurent des services de coordination, et
- 41 stations de SAR situées dans des lieux dangereux pour répondre aux incidents de SAR.

Ces ressources sont complétées par la GCAC dans les régions locales.

**Services d'intervention environnementale.** Par son programme d'intervention environnementale, la GCC veille au nettoyage des eaux canadiennes en cas de déversement d'hydrocarbures ou d'autres polluants causé par les navires si les pollueurs sont connus ou gérer le nettoyage dans les cas où les pollueurs sont inconnus, ne peuvent pas intervenir en cas d'incident de pollution marine ou ne sont pas disposés à le faire.

**Services de sûreté maritime.** Par son programme de sûreté maritime, la GCC appuie les objectifs du gouvernement du Canada en matière de sécurité nationale en contribuant à la sûreté des voies navigables du Canada.

**Services de Collège de la Garde côtière.** Le Collège de la Garde côtière canadienne (CGCC) se trouve à Sydney, en Nouvelle-Écosse, et forme les officiers pour le service avec la Garde côtière.

**Services de flotte.** Les services de flotte s'occupent de gérer, d'exploiter et d'entretenir les navires et les aéronefs de la GCC et de fournir des services maritimes civils à l'appui des priorités maritimes du gouvernement du Canada.

La GCC contribue du savoir-faire, du personnel, des aéronefs et des navires pour appuyer d'autres ministères, organismes et organisations du gouvernement du Canada.

## **ENJEUX STRATÉGIQUES DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE (GCC)**

Parmi les principaux enjeux auxquels fait face la GCC, notons :

- La communication au gouvernement de ce qu'il en coûte en ressources financières et en ressources de gestion pour maintenir une flotte civile prête à répondre aux exigences du gouvernement du Canada et capable de le faire.
- Se procurer de nouveaux navires pour remplacer ceux qui ont dépassé leur durée utile, améliorer l'entretien des navires existants et gérer la flotte plus efficacement au moyen de meilleurs processus opérationnels.
- Renforcer la fierté, l'identité et les traditions de la GCC et solidifier les valeurs nécessaires pour opérer efficacement à titre d'organisme national.
- Élaborer des niveaux de service qui soient bien compris par tous les gestionnaires et les clients de la Garde côtière et appliqués uniformément à travers le pays.
- Élaborer un plan d'action pour composer avec les urgences environnementales et s'assurer que tout le personnel dispose de la formation et des outils pour le mettre en œuvre.
- Contribuer à la sécurité maritime et appuyer le maintien de l'ordre sur l'eau en fournissant les équipages et les navires.
- Améliorer la présentation de la formation pour tous les employés de la GCC qui vont en mer ou qui restent à terre.

## LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE (GCC) — RÉGIONS

La GCC est divisée selon les cinq régions suivantes :

- Terre-Neuve-et-Labrador,
- Maritimes,
- Québec,
- Centre et Arctique, et
- Pacifique.

Toutes les régions de la GCC exécutent une partie ou la totalité des activités suivantes qui contribuent au maintien d'un réseau de transport maritime sûr, accessible et durable pour tous les Canadiens.

- régulation du trafic maritime ;
- entretien des aides à la navigation fixes et flottantes ;
- déglacage et contrôle des inondations ;
- exécution d'opérations de recherche et sauvetage maritimes ;
- interventions en cas de déversement de polluants ;
- dispense de renseignements aux navigateurs commerciaux ; et
- promotion de la sécurité des bateaux.

### RÉGION DE TERRE-NEUVE ET DU LABRADOR

Le quartier général régional de la région de Terre-Neuve et du Labrador de la GCC se trouve à St. John's. La Région de Terre-Neuve et du Labrador compte plus 28 956 km de côtes et englobe un plateau continental de 1.1 million de kilomètres carrés.

La région de Terre-Neuve et du Labrador de la GCC se caractérise par ce qui suit :

- un environnement difficile en raison des conditions de glace et des icebergs fréquents, une visibilité réduite, des coups de vent et des orages, ainsi que des embruns givrants,
- il s'agit d'une des deux régions où la glace constitue un danger à l'année longue pour la navigation,
- un organisme de 900 employés.



Dans la région de Terre-Neuve et du Labrador, la zone de recherche et de sauvetage de la GCC s'étend jusqu'au milieu de l'océan Atlantique.

### RÉGION DES MARITIMES

Le quartier général de la région des Maritimes se trouve à Dartmouth, en Nouvelle-Écosse. La région des Maritimes comprend 11 400 kilomètres de côtes et couvre trois provinces : le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard. Elle couvre eaux environnantes qui s'étendent à la zone économique de 200 milles marins, dont le sud du golfe du Saint-Laurent.

La région des Maritimes de la GCC se caractérise par ce qui suit :

- La région dispose d'un parc de six hélicoptères et d'une flotte de 25 navires, dont un brise-glace lourd, cinq navires à coque renforcée pour les glaces, trois navires de recherche scientifique, neuf bateaux de sauvetage et six navires de patrouille côtiers ;
- Il y a trois bases de la Garde côtière dans la région, à Charlottetown, dans l'Île du Prince Édouard, à Dartmouth en Nouvelle-Écosse et à Saint John au Nouveau-Brunswick, ainsi que trois centres de Services de communication et de trafic maritime (SCTM), quatre dépôts d'intervention environnementale d'urgence en mer et neuf stations de bateaux de sauvetage ;
- Un organisme de 1 000 employés ; et
- Un Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS) est basé à Halifax, dans l'édifice du quartier général des Forces maritimes de l'Atlantique, à l'Arsenal de la base des Forces canadiennes Halifax; Le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS) de Halifax est responsable de la coordination de toutes les opérations de recherche et de sauvetage en mer (SAR) liées aux urgences aériennes et maritimes dans l'Est du Canada. Le CCCOS fonctionne 24 heures par jour, sept jours par semaine et est doté d'un officier de la Force aérienne (pilote ou navigateur SAR), de deux officiers de pont de la Garde côtière et d'un officier de soutien de la Garde côtière. Du personnel supplémentaire peut être appelé à appuyer les opérations pendant les périodes d'activités intenses.



Le Centre des opérations de la sûreté maritime (COSM), un organisme conjoint qui réunit la Garde côtière canadienne, l'Agence des services frontaliers, la Gendarmerie royale du Canada et le ministère de la Défense nationale, qui recueille et évalue les informations liées aux menaces éventuelles à la sécurité du Canada, se trouve aussi à Halifax.

## RÉGION DU QUÉBEC

Le quartier général de la région du Québec se trouve à la ville de Québec. La région du Québec comprend la province de Québec au complet, avec un littoral de 6 000 km. La région se concentre principalement sur le fleuve Saint-Laurent qui s'étend sur 1 700 km, du détroit de Cabot jusqu'à Montréal et qui est couvert de glace de décembre à avril, mais navigable l'année durant. L'activité portuaire y est également intense, puisque quatre des six plus importants ports du Canada étant situés dans la région.

La région du Québec se caractérise par ce qui suit :

- bases à Québec et Sorel;
- une base pour les aéroglisseurs à Trois-Rivières et deux patrouilleurs côtiers ;
- un centre de coordination de la recherche et du sauvetage maritime ;
- quatre centres des services de communications et de trafic maritimes (SCTM) ;
- six petites embarcations de sauvetage côtières ; et
- cinq postes de sauvetage saisonniers.



Plus de 90 000 navires commerciaux et 55 000 embarcations de plaisance sillonnent le fleuve Saint-Laurent tous les ans. La région du Québec de la GCC reçoit annuellement 1 300 demandes d'assistance.

## RÉGION DU CENTRE ET DE L'ARCTIQUE

Le quartier général de la région du Centre et de l'Arctique se trouve à Sarnia, en Ontario. La région du Centre et de l'Arctique est la région la plus importante de la GCC et comprend :

- 71 pour cent des côtes du Canada,
- 67 pour cent des eaux douces du Canada,
- 65 pour cent des zones maritimes du Canada,
- 64 pour cent de la superficie du Canada, et
- 55 pour cent de la population du Canada,

La région comprend l'océan Arctique, les Grands Lacs et les eaux intérieures et côtières du Nunavut, de l'Ontario, du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta, des Territoires du Nord-Ouest et d'une partie du Yukon. La région du Centre et de l'Arctique dispense la gamme complète des programmes et des services de la GCC et par une journée typique, le personnel :

- sauve la vie de 9 personnes ;
- vient en aide à 57 personnes lors de 19 opérations de sauvetage ;
- répare 55 aides à la navigation ;
- répond à 2 436 mouvements de navires commerciaux ;
- répond à 1 127 appels radio ;
- répond à 5 cas signalés de pollution chimique ou de déversement de pétrole ;
- dépêche 9 équipages de surveillance des pêches ;
- escorte 4 navires commerciaux à travers les glaces ; et
- appuie 3 missions hydrographiques et 3 sondages scientifiques.



La région renferme le plus grand nombre de propriétaires d'embarcations de plaisance et de pêcheurs sportifs au pays et compte une part importante des activités de navigation commerciale.

## RÉGION DU PACIFIQUE

Le quartier général de la région du Pacifique se trouve à Vancouver et à Victoria. Il s'agit d'une grande région responsable de plus de 27 000 km de lignes de côte, au Yukon et en Colombie-Britannique.

La région du Pacifique de la GCC est divisée en quatre directions :

- La Direction des Opérations, responsable pour la Flotte de la GCC et les Stations littorales;
- la Direction des Services de gestion intégrée des affaires, qui fournit de l'information stratégique, la coordination, la planification et des conseils en faveur des opérations régionales;

- la Direction des Services techniques intégrés, qui entretient l'infrastructure et les biens physiques de la GCC; et
- la Direction des Services maritimes, qui est responsable pour les aides à la navigation, l'intervention environnementale, les services de communications et trafic maritime, la recherche et le sauvetage, et le développement des voies navigables.

### Régions de la Garde côtière canadienne



Figure A-2 Régions de la Garde côtière canadienne

Remarque. Tiré de Pêcheries et Océans Canada, 2007 - *La Garde côtière canadienne – Sécurité d'abord, service constant - Plan d'activité 2007-2010*. Extrait le 25 mars 2009 du site [http://www.ccg-gcc.gc.ca/folios/00018/docs/Business\\_Plan\\_v19-fra.pdf](http://www.ccg-gcc.gc.ca/folios/00018/docs/Business_Plan_v19-fra.pdf)



**CADETS DE LA MARINE ROYALE CANADIENNE**  
**PHASE QUATRE**  
**GUIDE PÉDAGOGIQUE**



**SECTION 4**

**OCOM M420.04 – DÉCRIRE TRANSPORTS CANADA EN TANT QU'ORGANISME MARITIME**

Durée totale :

30 min

**PRÉPARATION**

**INSTRUCTIONS PRÉALABLES À LA LEÇON**

Les ressources nécessaires à l'enseignement de cette leçon sont énumérées dans la description de leçon qui se trouve dans la publication A-CR-CCP-604/PG-002, *Norme de qualification et plan de la phase quatre*, chapitre 4. Les utilisations particulières de ces ressources sont indiquées tout au long du guide pédagogique, notamment au PE pour lequel elles sont requises.

Réviser le contenu de la leçon pour se familiariser avec la matière avant de l'enseigner.

L'activité de la présente leçon requiert des stations d'apprentissage. Les stations d'apprentissage sont une forme de travail en groupe, où les cadets apprennent à classer l'information présentée. Lors du montage des stations d'apprentissage, s'assurer qu'il y a suffisamment d'espace pour que chaque cadet soit confortable et puisse écrire l'information. Lorsque les cadets arrivent à la station d'apprentissage, tous les renseignements nécessaires doivent être disponibles. Ces stations doivent être disposées assez près l'une de l'autre pour minimiser le temps de déplacement; toutefois, assez éloignées pour éviter les interruptions par les autres groupes. Pour la présente leçon, monter deux stations d'apprentissage.

Photocopier les feuilles de renseignements Transports Canada qui se trouvent aux annexes A et B.

**DEVOIR PRÉALABLE À LA LEÇON**

S.O.

**APPROCHE**

Une activité en classe a été choisie pour cette leçon parce que c'est une façon interactive de stimuler l'esprit et l'intérêt des cadets à propos de Transports Canada en tant qu'organisme maritime.

**INTRODUCTION**

**RÉVISION**

S.O.

**OBJECTIFS**

À la fin de la présente leçon, le cadet doit avoir décrit le rôle de Transports Canada dans la réglementation du transport maritime et de la sécurité nautique.

## **IMPORTANCE**

Il est important que les cadets décrivent le rôle de Transports Canada dans la réglementation du transport maritime et de la sécurité nautique parce que le Canada, maintenant plus que jamais, a besoin d'un système de transport sûr et sécuritaire pour disposer d'une économie saine et concurrentielle. Les systèmes de transport efficaces, sûrs et sécuritaire et la responsabilité environnementale sont des priorités importantes pour Transports Canada.

---

**Point d'enseignement 1****Décrire Transports Canada en tant qu'organisme maritime**

Durée : 25 min

Méthode : Activité en classe

---

**ACTIVITÉ****OBJECTIF**

L'objectif de la présente activité est que les cadets décrivent le rôle de Transports Canada dans la réglementation du transport maritime et de la sécurité nautique.

**RESSOURCES**

- les feuilles de renseignements Transports Canada qui se trouvent aux annexes A et B,
- des feuilles pour tableau de papier,
- des marqueurs de couleur, et
- des stylos et des crayons.

**DÉROULEMENT DE L'ACTIVITÉ**

1. Monter deux stations d'apprentissage identifiées par Transports Canada et Transport maritime.
2. Placer les annexes A et B aux différentes stations d'apprentissage.

**INSTRUCTIONS SUR L'ACTIVITÉ**

1. Répartir les cadets en deux groupes et placer un groupe à chaque station d'apprentissage.
2. Assigner un chef à chaque groupe et lui demander de désigner une personne pour prendre des notes et une autre pour lire.
3. Allouer 15 minutes aux cadets pour résumer leur annexe sur une affiche.
4. Après 15 minutes, rassembler tous les cadets en un seul groupe.
5. Allouer 10 minutes aux cadets pour décrire leur affiche.



Si les nombres le permettent, répartir les cadets en quatre groupes et monter quatre stations d'apprentissage. Faire deux copies de chaque annexe (A et B) et les placer aux différentes stations d'apprentissage.

**MESURES DE SÉCURITÉ**

S.O.

---

**CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 1**

La participation des cadets à l'activité servira de confirmation de l'apprentissage de ce PE.

---

**CONFIRMATION DE FIN DE LEÇON**

La participation des cadets à l'activité servira de confirmation de l'apprentissage de cette leçon.

---

**CONCLUSION**

---

**DEVOIR/LECTURE/PRATIQUE**

S.O.

**MÉTHODE D'ÉVALUATION**

S.O.

**OBSERVATIONS FINALES**

Transports Canada est responsable de tous les aspects du système de transport du Canada. Un système de transport sûr et sécuritaire protège les Canadiens contre la perte de vie et les dommages à la santé et aux biens. Il permet également un déplacement efficace des personnes et des marchandises, il protège les personnes contre les accidents, il protège l'environnement et protège contre l'exposition aux marchandises dangereuses et il contribue généralement à permettre à la population de vivre en santé et de bénéficier d'une excellente qualité de vie et d'une économie prospère.

**COMMENTAIRES/REMARQUES À L'INSTRUCTEUR**

S.O.

---

**DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE**

---

C1-195 Transports Canada. (2009). *Au sujet de Transports Canada*. Extrait le 26 mars 2009 du site <http://www.tc.gc.ca/fra/sujet-menu.htm>

## TRANSPORTS CANADA

### MANDAT

Transports Canada est responsable de s'assurer que toutes les composantes du système de transport du Canada fonctionnent bien. Il s'assure que le transport aérien, maritime, routier et ferroviaire est sécuritaire, sûr, efficace et responsable sur le plan environnemental. Transports Canada emploie plus de 4 700 personnes à son siège social et dans cinq bureaux régionaux partout dans le pays; ces bureaux appliquent les programmes, les politiques et les normes de Transports Canada dans leur région géographique respective. Ces programmes, politiques et normes réglementent :

**Sécurité.** Transports Canada élabore et met en application une réglementation sur la sécurité dans le but de prévenir et de gérer les risques d'atteinte à la sécurité dans tous les modes de transport. Transports Canada fait la promotion de la sécurité grâce à :

- des efforts de réglementation consistant entre autres à proposer et à mettre en place des lois, des règlements, des normes et des politiques ;
- des activités de supervision comprennent la délivrance de licences, de certificats, d'immatriculations et de permis, la réalisation des vérifications, des inspections et de la surveillance et la prise de mesures lorsque les règles sont enfreintes ; et
- des activités de promotion comprennent la promotion, l'éducation du public en matière de sécurité et de sécurité et sa sensibilisation à cet égard.

**Sûreté.** Transports Canada élabore et applique des règlements sur la sûreté et travaille avec ses partenaires nationaux et internationaux à prévenir et gérer les risques pour la sûreté dans tous les modes de transport.

**L'environnement.** Transports Canada appuie le programme environnemental du gouvernement par ses politiques, ses règlements et ses programmes du secteur des transports qui permettent de combattre la pollution de l'air et de l'eau. Le programme environnemental de Transports Canada comprend trois priorités clés :

- les changements climatiques et l'air propre ;
- l'évaluation environnementale ; et
- la protection et la restauration de l'environnement.

**Innovation dans le secteur des transports.** Transports Canada travaille à trouver des solutions novatrices aux problèmes et des moyens de transport moins polluants et plus efficaces pour réduire les émissions et modérer les répercussions du secteur des transports sur l'environnement.

## RÉGIONS

Transports Canada est réparti en cinq régions — Région du Pacifique, Région des Prairies et du Nord, Région de l'Ontario, Région du Québec et Région de l'Atlantique — dirigées par cinq directeurs généraux régionaux dans des bureaux régionaux situés à Vancouver, Winnipeg, Toronto, Montréal et Moncton.

### Région du Pacifique

Transports Canada offre un éventail de services dans la Région du Pacifique grâce à ses bureaux situés à Vancouver et grâce à son réseau de Centres de services de Transports Canada dans l'ensemble de la Région. La Colombie-Britannique est la porte d'entrée du Canada sur le Pacifique. Les ports de la côte ouest soutiennent une importante industrie de transport maritime grâce à la présence de ports en eau profonde, libres de glace. Transports Canada veille à la sécurité de la navigation commerciale dans la Région du Pacifique en :

- délivrant des brevets et des certificats aux officiers et membres d'équipage des navires canadiens ;
- inspectant les navires étrangers qui entrent dans nos eaux, afin de s'assurer qu'ils respectent les normes rigoureuses de sécurité et de prévention de la pollution ; et
- réglementant la sécurité des navires à passagers en Colombie-Britannique, allant des petits navires d'observation de baleines aux gros navires comme ceux de B.C. Ferries.



Le Port de Vancouver est le port le plus occupé du Canada et traite plus de 70 millions de tonnes de fret tous les ans; pour sa part, le Port de Prince Rupert fait représenter le trajet terre-mer nord-Américain le plus court et le plus efficace vers les marchés asiatiques.

En plus du transport commercial, les 29 000 kilomètres de littoral accidenté de la province abritent l'une des plus importantes collectivités canadiennes de plaisanciers, ainsi que des industries de la pêche et du tourisme nautique qui sont très prospères. Le Bureau de la sécurité nautique est responsable de la promotion de la sécurité des embarcations de plaisance auprès des plaisanciers.



Figure 1 Transports Canada — Région du Pacifique

*Remarque.* Tiré de Transports Canada. *About Transport Canada.*  
Extrait le 27 mars 2009 du site <http://www.tc.gc.ca/fra/sujet-menu.htm>

## Région des Prairies et du Nord

Transports Canada offre un éventail de services dans la Région des Prairies et le Nord grâce à ses bureaux situés à Winnipeg et ailleurs dans l'ensemble de la Région. La Région des Prairies et du Nord de Transports Canada est responsable de la sécurité des transports en Alberta, en Saskatchewan, au Manitoba, au Yukon, au Nunavut et dans les Territoires du Nord-Ouest.



Figure 2 Transports Canada — Région des Prairies et du Nord

*Remarque.* Tiré de Transports Canada. *Au sujet de Transports Canada.*  
Extrait le 27 mars 2009 du site <http://www.tc.gc.ca/fra/sujet-menu.htm>

## Région de l'Ontario

Le bureau principal de Transports Canada pour la Région de l'Ontario se trouve à Toronto. La province de l'Ontario, avec ses plus de 12 millions d'habitants, est située sur le système maritime des Grands Lacs qui constitue le plus grand groupe de lacs d'eau douce au monde. C'est en Ontario que se trouvent certaines des installations de transport les plus grandes au monde, notamment :

- la Gare Union, la plus grande gare inter-cité du Canada et plaque tournante importante pour les utilisateurs du transport en commun, dessert 240 000 passagers chaque jour ;
- plus de 150 aéroports et hélistations, dont l'Aéroport international Lester B. Pearson International, lequel voit passer plus de 30 millions de voyageurs par année, ce qui en fait le 29<sup>e</sup> aéroport le plus fréquenté au monde ; et
- un réseau routier très étendu qui compte plus de 230 000 kilomètres de routes, y compris trois des ponts internationaux les plus utilisés du Canada, ce qui facilite les échanges commerciaux avec les États-Unis.



Le bureau principal national de Transports Canada se trouve dans la Région de la capitale nationale de l'Ontario.



Figure 3 Transports Canada — Région de l'Ontario

*Remarque.* Tiré de Transports Canada. *Au sujet de Transports Canada.*  
Extrait le 27 mars 2009 du site <http://www.tc.gc.ca/fra/sujet-menu.htm>

### Région du Québec

Transports Canada offre un éventail de services dans la Région du Québec grâce à son bureau principal situé à Montréal et grâce à son réseau de Centres de services de Transports Canada dans l'ensemble de la Région. La région du Québec pour Transports Canada couvre une superficie de quelque 1.5 million de kilomètres carrés. Elle est bordée, au nord, par le Détroit d'Hudson, à l'ouest par l'Ontario, au sud par les États-Unis et à l'est par les provinces maritimes. Les transports ont toujours joué un rôle important dans l'histoire de la région du Québec, alors que les premiers colons utilisaient déjà le fleuve Saint-Laurent pour pénétrer au cœur du continent et accéder ainsi aux précieuses ressources qu'ils expédiaient vers l'Europe.

Dans la région du Québec, le transport maritime génère des retombées annuelles de 1,7 milliard de dollars et est responsable de 18 600 emplois dans les domaines du transport commercial, des bateaux de croisière et des services de traversiers.

Les ports les plus importants en termes de tonnage manutentionné sont ceux de Québec, de Montréal, de Sept-Îles, de Port-Cartier, de Baie-Comeau, de Sorel, de Port-Alfred, de Trois-Rivières, de Havre-Saint-Pierre et de Bécancour. Ils sont responsables, à eux seuls, du transbordement de 117.1 millions de tonnes de marchandises en 2007 dans la région.



Le transport maritime au Québec tire avantage du fleuve Saint-Laurent, au cœur du développement du transport maritime et de l'économie du Québec, et de ses dix ports en eaux profondes ouverts à longueur d'année et de son réseau étendu de ports régionaux.



Figure 4 Transports Canada — Région du Québec

*Remarque.* Tiré de Transports Canada. *Au sujet de Transports Canada.*  
Extrait le 27 mars 2009 du site <http://www.tc.gc.ca/fra/sujet-menu.htm>

### Région de l'Atlantique

Transports Canada offre un éventail de services dans la Région de l'Atlantique grâce à son bureau principal situé à Moncton, au Nouveau-Brunswick. La Région de l'Atlantique de Transports Canada est responsable du système de transport au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse, à l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve-et-Labrador.

Transports Canada offre un large éventail de services de sécurité maritime pour faire la promotion de la navigation sécuritaire dans les eaux du Canada atlantique. Prévenir la pollution maritime et réduire l'impact de la navigation sur l'environnement marin de la région de l'Atlantique est une grande priorité.



Par exemple, Transports Canada a adopté des mesures pour protéger la Baleine noire de l'Atlantique Nord, une espèce en voie de disparition, et des collisions avec les pétroliers dans le bassin Roseway, en Nouvelle-Écosse.

Transports Canada est le propriétaire et l'exploitant d'un certain nombre de ports dans la région de l'Atlantique.



Figure 5 Transports Canada — Région de l'Atlantique

*Remarque.* Tiré de Transports Canada. *Au sujet de Transports Canada.*  
Extrait le 27 mars 2009 du site <http://www.tc.gc.ca/fra/sujet-menu.htm>

## TRANSPORT MARITIME

La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001), qui est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2007, est la plus importante loi qui régit la sécurité du transport maritime et des plaisanciers, mais aussi l'environnement marin au Canada. La LMMC 2001 permet à Transports Canada de :

- faire la promotion d'un transport maritime efficace et de pratiques sûres, sécuritaires et durables en matière de transport maritime ;
- superviser l'infrastructure maritime ;
- réglementer la sécurité du transport des marchandises dangereuses par voie d'eau ; et
- contribuer à protéger l'environnement marin.

Transports Canada, par l'intermédiaire de sa division du transport maritime, est responsable des aspects suivants du transport maritime au Canada.

### Ports

Le secteur maritime en croissance du Canada dépend de ses ports et de ses installations maritimes qui desservent :

- les opérations de pêche commerciale,
- les navires de la marine marchande, et
- les navires de croisière.

Les ports sont des entreprises commerciales autonomes qui servent de portes d'entrée pour le commerce dans les collectivités et les régions qu'ils desservent. Transports Canada réglemente les ports canadiens en :

- établissant et surveillant les normes de service des ports et des installations maritimes ;
- établissant et percevant les droits exigés aux ports publics ;
- cédant des ports et installations régionaux/locaux et éloignés dans le cadre du Programme de cession des ports, au besoin ; et
- coordonnant les avis et les consultations publics.

Les ports du Canada sont organisés en administrations portuaires (AP) à travers le Canada. L'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) a été fondée en 1958 et rassemble les ports et les havres et les intérêts maritimes connexes en une seule association nationale. Les emplacements des APC à travers le Canada sont illustrés à la figure B-1.

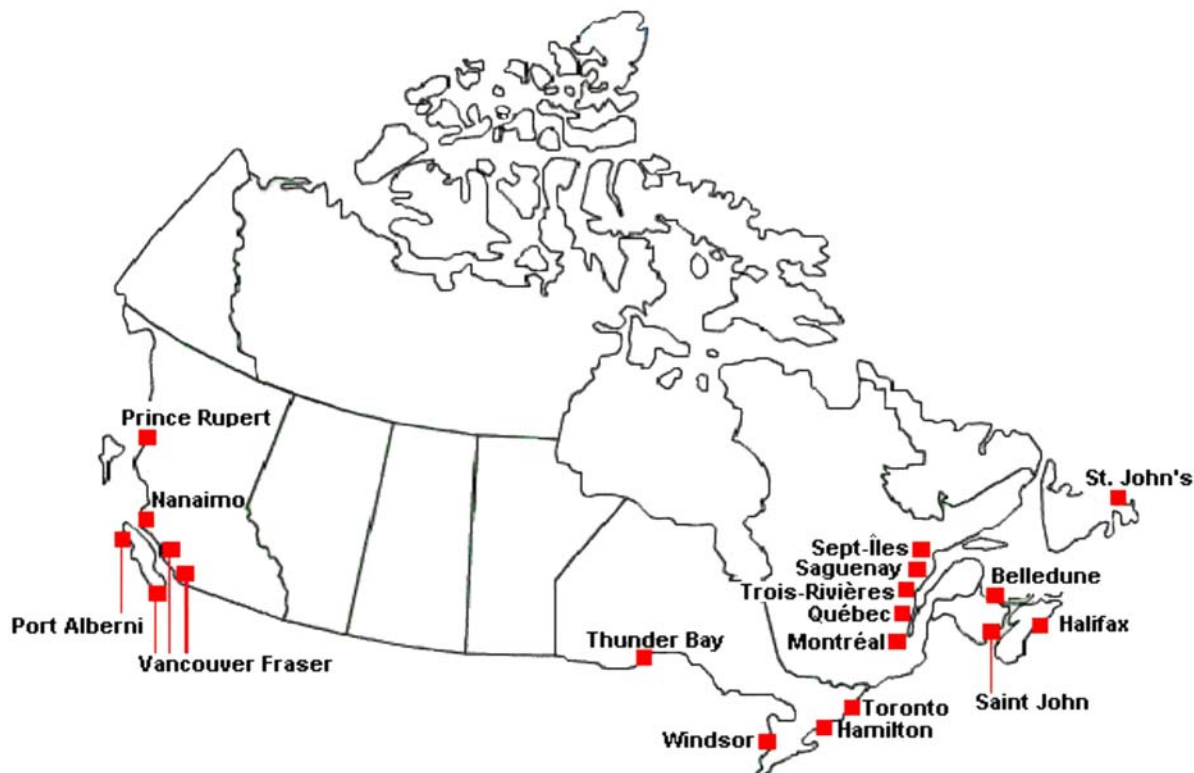


Figure B-1 Administrations portuaires canadiennes

Remarque. Tiré de Association of Canadian Port Authorities. *Canada Marine Act Amendments Positive for Canada's Port Sector (June 18, 2008)*. <http://www.acpa-ports.net/pr/pdfs/Rel.CMA.EN.pdf>

À travers le Canada, les 17 APC :

- Plus de 250 000 Canadiens périrent lors de la Première Guerre mondiale.
- traitent plus de 280 millions de tonnes de fret tous les ans, tonnage évalué à 140 milliards de dollars; une quantité supplémentaire de 200 millions de tonnes est traitée à des ports privés et à des ports régionaux plus petits à travers le Canada ; et
- contribuent 20 milliards de dollars annuellement à l'économie canadienne.



« Quatre-vingt-dix pour cent de tout le fret international se déplace par transport maritime. » (Association of Canadian Port Authorities. *Canada Marine Act Amendments Positive for Canada's Port Sector (June 18, 2008)*. <http://www.acpa-ports.net/pr/pdfs/Rel.CMA.EN.pdf>)

## Bâtiments

Les eaux canadiennes reçoivent tous les types de bâtiments, des petites embarcations de plaisance et des bâtiments de pêche aux grands navires de croisière commerciaux et aux cargos, construits, équipés, exploités et dotés en équipages conformément aux normes et aux règlements établis par la LMMC 2001 et appliqués par Transports Canada. Transports Canada est responsable de tous les aspects du système de transport du Canada, y compris :

- l'embarcation de plaisance,
- les navires commerciaux, petits et grands,
- les navires de pêche,
- les bâtiments à usage spécial,
- les traversiers, et
- les navires de croisière.

Un des principaux défis de Transports Canada est la mise en application des règlements pour tout le transport dans les eaux canadiennes. L'entrée en vigueur de la LMMC 2001, le 1<sup>er</sup> juillet 2007, a introduit de nouvelles mesures d'application administratives qui permettaient à la division Sécurité maritime de traiter les infractions de manière administrative par l'intermédiaire de la section Conformité, application et appels plutôt que devant les tribunaux criminels.



Il existe environ 48 000 navires enregistrés au Canada.

## Sécurité maritime

Les programmes de sécurité maritime de Transports Canada offrent aux Canadiens un système de transport maritime sûr et efficace. Les domaines généraux des activités de la sécurité maritime comprennent ce qui suit :

- établissement de normes pour les membres d'équipage, le design, l'équipement et l'utilisation des bâtiments ;
- surveillance de la conformité des bâtiments canadiens et étrangers à la LMMC 2001 ;
- octroi des permis des embarcations de plaisance ;
- prévention et intervention de la pollution ;
- inspection des conteneurs de marchandises dangereuses ;
- protection des eaux navigables du Canada ;
- manutention des cargaisons dans les ports canadiens ;
- promotion et amélioration de la sécurité des radiocommunications ;
- inspection et exploitation des navires ; et
- immatriculation des bâtiments.

Transports Canada protège également le droit du public à la navigation et l'environnement par l'application de la *Loi sur la protection des eaux navigables* (LPEN). En termes plus précis, Transports Canada, par l'intermédiaire de la LPEN :

- approuve toute construction, se place au-dessus, dans, sur, sous ou à travers des eaux navigables du Canada avant sa construction ;



Sont compris parmi les constructions :

- les ponts, estacades, barrages, quais, docks, jetées, tunnels ou conduites ;
- les déversements de remblais ou l'excavation de matériaux du lit d'eaux navigables ;
- les câbles ou fils de télégraphe ou de transport d'énergie ; ou
- les structures, appareils ou objets susceptibles de nuire à la navigation.

- enlève les obstructions à la navigation, y compris les ouvrages non autorisés ou d'autres obstructions telles qu'un bâtiment coulé ou naufragé ;
- réglemente la fourniture et l'entretien de feux, de balises, etc., pour assurer la sécurité de la navigation pendant ou après la construction de certains ouvrages ; et
- agit à titre de receveur d'épaves en prenant possession d'une épave des mains si son propriétaire est inconnu en vertu de la partie 7 de la LMMC 2001.

### **Sûreté maritime**

Les programmes de sûreté maritime de Transports Canada protègent et préservent l'efficacité du système du transport maritime du Canada pour faire en sorte qu'il soit protégé contre :

- les interventions illicites,
- les attentats terroristes, ou
- une utilisation comme moyen d'attaquer nos alliés.

Le Canada dispose d'un des systèmes de transport les plus sûrs et les plus sécuritaires du monde. Cependant, certains aspects du système de transport maritime doivent être améliorés pour s'assurer que le système continue de fonctionner efficacement.

Il y a plusieurs avantages à accroître la sécurité, en particulier au chapitre :

- de la lutte contre le crime organisé ;
- de l'accroissement des capacités en matière de recherche et sauvetage ;
- de la protection de nos pêches et de la lutte contre la pollution du milieu marin ; et
- l'accroissement de la capacité de Transports Canada à empêcher les terroristes ou les engins terroristes de pénétrer au Canada ou d'avoir accès à notre système de transport maritime.

Grâce à un certain nombre de nouveaux programmes comme le Programme de contribution pour la sûreté maritime (PCSM) et le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime (PHSTM), Transports Canada tente constamment d'améliorer la sûreté maritime.

### **Programme de contribution pour la sûreté maritime (PCSM)**

Le Programme de contribution pour la sûreté maritime est issu d'un engagement de trois ans visant à aider les ports et autres installations maritimes à améliorer leur sécurité. En juin 2006, le gouvernement annonçait que le programme serait étendu aux exploitants de traversiers intérieurs et prolongé de deux ans pour toutes les installations autres que les Administrations portuaires canadiennes.

En vertu du programme, les ports, les installations maritimes, les exploitants de gare maritime nationaux et les exploitants de traversiers nationaux sont en mesure de demander des fonds pour l'amélioration de l'équipement de sécurité requis approuvée par Transports Canada.

Pour tous les bénéficiaires autres que les exploitants de traversiers nationaux, les dépenses admissibles sont rétroactives au 1<sup>er</sup> avril 2004. Dans le cas des exploitants de traversiers nationaux, les dépenses sont rétroactives au 22 juin 2006.

### **Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime (PHSTM)**

Le PHSTM a été lancé en janvier 2003 avec l'engagement de procéder désormais à des vérifications des antécédents de ceux qui travaillent dans les ports et les installations maritimes. Le PHSTM vise à réduire le risque de menaces pour la sécurité et à prévenir les interventions illicites dans le réseau de transport maritime grâce à des vérifications des antécédents des travailleurs du secteur maritime qui remplissent certaines fonctions ou ont accès à certaines zones réglementées.

### **Modifications proposées pour les services de traversiers intérieurs du Canada**

Les traversiers intérieurs canadiens transportent chaque année plus de 40 millions de passagers et 17 millions de véhicules. Transports Canada prévoit présenter de nouvelles exigences pour les traversiers intérieurs visant à améliorer la sûreté maritime. En 2005, on a mis sur pied un groupe de travail composé de personnes provenant de l'industrie du transport par traversier et de représentants de la sûreté maritime de Transports Canada.

On a entrepris une analyse d'évaluation des risques au sujet de tous les services de traversiers intérieurs en se basant sur les critères suivants :

- la possibilité de menace,
- le volume annuel de passagers,
- le transport de matières dangereuses,
- le volume annuel de véhicules,
- la proximité des infrastructures essentielles, et
- la nécessité du service de traversier.

Au total, on a classé 203 trajets de traversiers selon quatre niveaux décroissants d'inquiétude en matière de sécurité. Ce système de classification identifiait les trajets de traversiers devant être davantage réglementés, Transports Canada et l'industrie travailleront à améliorer la sécurité sur ces trajets.

## **Environnement**

Transports Canada élabore et administre des politiques, des règlements et des programmes pour protéger l'environnement marin, réduire l'impact sur l'environnement des incidents de pollution marine dans les eaux canadiennes et assurer la sécurité du grand public. Il travaille pour :

- rapporter la pollution marine ;
- réagir aux accidents maritimes ;
- protéger les voies navigables du Canada ; et
- se préparer aux déversements d'hydrocarbures et de substances nocives et potentiellement dangereuses et y réagir.

## **Formation, examen et certification du personnel**

La section Formation, examen et certification maritime de Transports Canada est chargée d'élaborer et de mettre à jour des règlements, des examens et des normes de formation pour la certification des gens de mer. Cette section est aussi responsable de la délivrance des certificats de capacité aux gens de mer après qu'ils ont réussi tous les cours préalables et les examens appropriés au niveau d'attribution d'un brevet ou d'un certificat.

### **Bureau de la sécurité nautique (BSN)**

Le Bureau de la sécurité nautique (BSN) est la section de Transports Canada responsable de la sécurité des embarcations de plaisance au Canada. Le BSN offre des programmes de prévention et fournit de l'information essentielle pour les utilisateurs et les fabricants de bateaux de plaisance afin de réduire les risques pour la sécurité et l'incidence environnementale de la navigation de plaisance sur les eaux canadiennes.

Le BSN a été créé en 1995 sous l'égide de la Garde côtière canadienne (GCC), au sein du ministère des Pêches et Océans (MPO) du Canada. En 2003, le gouvernement du Canada a fait de la GCC un organisme de service spécial (OSS) de MPO et, à la suite de cette restructuration, a transféré le BSN de la GCC/MPO à Transports Canada.

Le BSN favorise les pratiques liées à la sécurité nautique par le biais :

- de présentation de sessions d'éducation publiques ;
- de la certification des plaisanciers ;
- de l'élaboration de règlements et de normes pour les bateaux de plaisance au Canada ;
- de la production de publications sur la sécurité ; et
- du financement de programme de sensibilisation en matière de sécurité dispensés par d'autres organismes à but non lucratif.

La Croix-Rouge canadienne (CRC) et le Conseil canadien de la sécurité nautique (CCSN) sont deux organismes à avoir reçu du financement et de l'aide de la part du BSN. Les objectifs de la CRC et du CCSN consistent à :

- promouvoir l'amélioration de la connaissance et de la sensibilisation à l'égard de la sécurité nautique grâce à l'éducation ; et
- prévenir ou à réduire les décès et les blessures attribuables aux accidents nautiques au Canada.

En 2005, EKOS a mis sur pied, au nom de Transports Canada, une série de groupes de discussion portant à croire que les programmes du BSN et de ses partenaires semblent avoir l'effet souhaité bien qu'il existe toujours certaines inquiétudes. L'étude constitue la source d'information la plus pertinente et importante en ce qui concerne la sensibilisation des Canadiens à la sécurité nautique.

On a mené, dans 10 villes du Canada, des consultations auprès de 20 groupes de discussion au sein desquels les participants étaient divisés en deux sous-groupes axés sur la sécurité routière et la sécurité nautique. Les membres des groupes axés sur la navigation de plaisance devaient examiner 10 questions liées à la sécurité nautique et les évaluer en fonction d'une échelle de 10 points, selon laquelle « 0 » représentait le niveau le plus bas et « 10 », le niveau le plus élevé, en ce qui concerne leur désir d'obtenir de plus amples renseignements et leur connaissance en matière de navigation de plaisance.

Les répondants ont semblés en savoir plus au sujet des vêtements de flottaison individuels et des gilets de sauvetage et moins au sujet des restrictions en matière de navigation de plaisance. La figure B-2 résume les résultats des groupes de discussions.

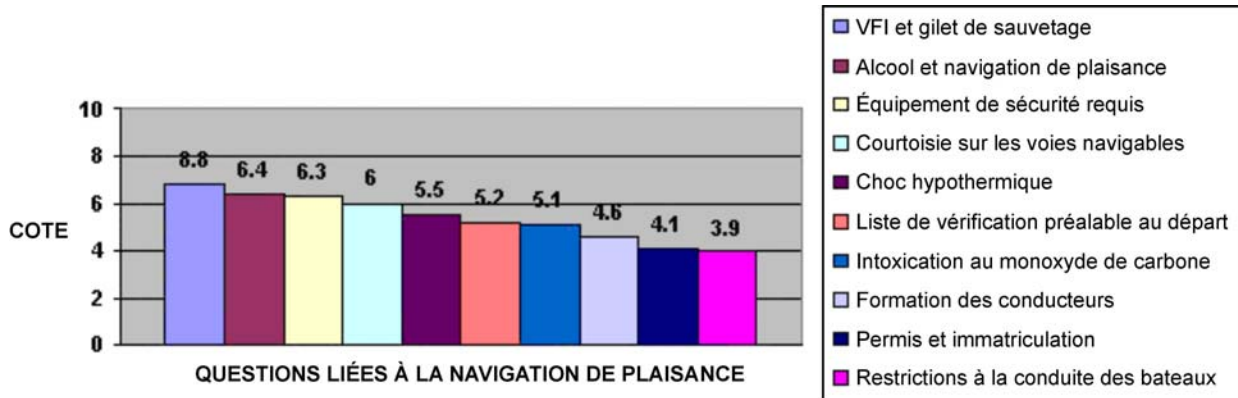


Figure B-2 Niveau de connaissance des plaisanciers au sujet des questions liées à la navigation de plaisance

*Remarque.* Tiré de Transports Canada, Évaluation de la contribution de Transports Canada à l'égard du Conseil Canadien de la Sécurité Nautique et de la Croix-Rouge Canadienne - Mars 2006. <http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/sem-rapports-2006-bsn-316.htm>

Les groupes de discussions ont également déterminé et évalué diverses questions sur la navigation de plaisance pour lesquelles ils aimeraient avoir davantage de renseignements. Les résultats sont résumés à la figure B-3.

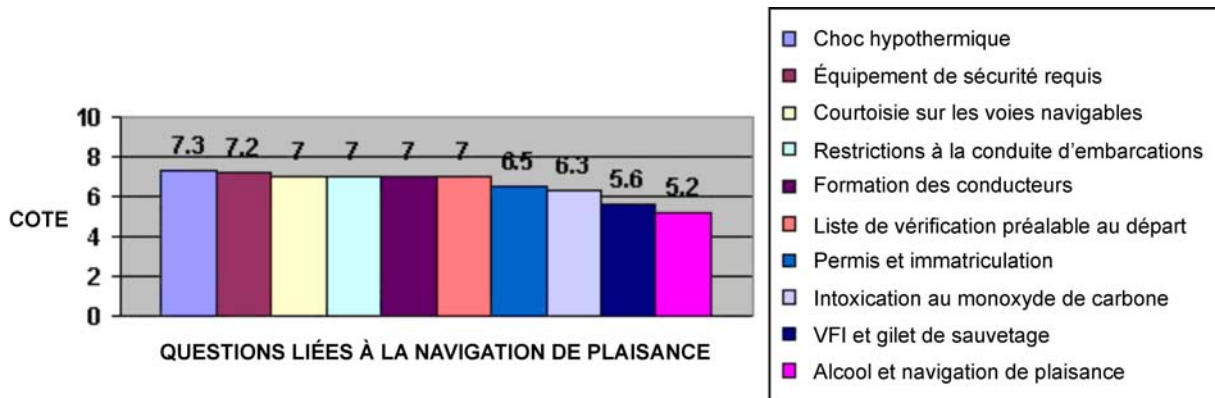


Figure B-3 Niveau de connaissance des plaisanciers au sujet des questions liées à la navigation de plaisance

*Remarque.* Tiré de Transports Canada, Évaluation de la contribution de Transports Canada à l'égard du Conseil Canadien de la Sécurité Nautique et de la Croix-Rouge Canadienne - Mars 2006. <http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/sem-rapports-2006-bsn-316.htm>

 Une des importantes publications du BSN s'intitule Guide de la sécurité nautique que l'on peut trouver à l'adresse <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp511-menu-487.htm>.



**CADETS DE LA MARINE ROYALE CANADIENNE**  
**PHASE QUATRE**  
**GUIDE PÉDAGOGIQUE**



**SECTION 5**

**OCOM C420.01 – DÉCRIRE PÊCHES ET OCÉANS CANADA (MPO)**

Durée totale :

30 min

**PRÉPARATION**

**INSTRUCTIONS PRÉALABLES À LA LEÇON**

Les ressources nécessaires à l'enseignement de cette leçon sont énumérées dans la description de leçon qui se trouve dans la publication A-CR-CCP-604/PG-002, *Norme de qualification et plan de la phase quatre*, chapitre 4. Les utilisations particulières de ces ressources sont indiquées tout au long du guide pédagogique, notamment au PE pour lequel elles sont requises.

Réviser le contenu de la leçon pour se familiariser avec la matière avant de l'enseigner.

L'activité de la présente leçon requiert des stations d'apprentissage. Les stations d'apprentissage sont une forme de travail en groupe, où les cadets apprennent à classer l'information présentée. Lors de l'organisation des stations d'apprentissage, s'assurer qu'il y a suffisamment d'espace pour que chaque cadet soit confortable et puisse écrire l'information. Lorsque les cadets arrivent à la station d'apprentissage, tous les renseignements nécessaires doivent être disponibles. Ces stations doivent être disposées assez près l'une de l'autre pour minimiser le temps de déplacement; toutefois, assez éloignées pour éviter les interruptions par les autres groupes. Pour la présente leçon, monter trois stations d'apprentissage.

Photocopier les feuilles de renseignements sur Pêches et Océans Canada qui se trouvent à l'annexe A.

**DEVOIR PRÉALABLE À LA LEÇON**

S.O.

**APPROCHE**

Une activité en classe a été choisie pour cette leçon parce que c'est une façon interactive de stimuler l'esprit et l'intérêt des cadets à propos du MPO.

**INTRODUCTION**

**RÉVISION**

S.O.

**OBJECTIFS**

À la fin de la présente leçon, le cadet devrait avoir décrit le MPO.

## **IMPORTANCE**

Il est important que les cadets comprennent le MPO. Le Canada est une nation maritime entourée de trois océans et disposant du plus important réseau de lacs d'eau douce et du plus long littoral au monde. Le MPO est l'organisme gouvernemental canadien chargée de protéger les intérêts maritimes du Canada en maintenant la santé des écosystèmes marins canadiens et la sécurité de ses eaux navigables côtières et intérieures.

---

**Point d'enseignement 1****Diriger une activité en classe où les cadets décriront le MPO**

Durée : 25 min

Méthode : Activité en classe

---

**ACTIVITÉ****OBJECTIF**

L'objectif de la présente activité est que les cadets décrivent l'organisme, les enjeux stratégiques, le mandat ainsi que les régions de Pêches et Océans Canada (MPO).

**RESSOURCES**

- les feuilles de renseignements sur Pêches et Océans Canada qui se trouvent à l'annexe A.
- des feuilles pour tableau de papier,
- des marqueurs de couleur, et
- des stylos et des crayons.

**DÉROULEMENT DE L'ACTIVITÉ**

1. Monter trois stations d'apprentissage étiquetées Organisme, Enjeux stratégiques, Mandat et Régions.
2. Placer la section correspondante de l'Annexe A à chaque station d'apprentissage.

**INSTRUCTIONS SUR L'ACTIVITÉ**

1. Répartir les cadets en trois groupes et attribuer une station d'apprentissage à chaque groupe.
2. Attribuer un chef à chaque groupe et lui demander de désigner une personne pour prendre des notes et une autre pour lire.
3. Allouer 15 minutes aux cadets pour leur permettre de trouver l'information et de faire une affiche au sujet de leur aspect du MPO.
4. Après 15 minutes, regrouper tous les cadets.
5. Allouer 10 minutes aux cadets pour décrire leur affiche.

**MESURES DE SÉCURITÉ**

S.O.

---

**CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 1**

La participation des cadets à l'activité servira de confirmation de l'apprentissage de ce PE.

---

**CONFIRMATION DE FIN DE LEÇON**

La participation des cadets à l'activité servira de confirmation de l'apprentissage de cette leçon.

---

**CONCLUSION**

---

**DEVOIR/LECTURE/PRATIQUE**

S.O.

**MÉTHODE D'ÉVALUATION**

S.O.

**OBSERVATIONS FINALES**

Le travail du MPO touche quotidiennement la vie de tous les Canadiens. Le MPO aide à faire en sorte que les eaux intérieures et côtières du Canada sont sûres et sécuritaires, que les navires commerciaux et les plaisanciers sont protégés, que le transport commercial fonctionne à tout moment de l'année et que les ressources marines du Canada sont bien gérées et seront présentes pendant des générations à venir.

**COMMENTAIRES/REMARQUES À L'INSTRUCTEUR**

S.O.

---

**DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE**

---

C1-189 Pêches et Océans Canada. (2008). *Structure organisationnelle*. Extrait le 24 mars 2009 du site <http://www.dfo-mpo.gc.ca/us-nous/organisation-fra.htm>

C1-189 Pêches et Océans Canada. (2008). Plan stratégique de 2005-2010 : *Nos eaux, notre avenir*. Extrait le 24 mars 2009 du site <http://www.dfo-mpo.gc.ca/dfo-mpo/plan-fra.htm>

C1-189 Pêches et Océans Canada. (2008). *Régions*. Extrait le 24 mars 2009 du site <http://www.dfo-mpo.gc.ca/regions-fra.htm>

## **PÊCHES ET OCÉANS CANADA (MPO) — ORGANISME**

Le MPO est composé d'une administration centrale nationale, située à Ottawa, et de six régions s'étendant d'un océan à l'autre. Le ministre de Pêches et Océans, en général un député du Canada atlantique ou de la Colombie-Britannique, est à la tête du MPO. Le sous-ministre des Pêches relève directement du ministre. Un groupe consultatif spécial chargé des enjeux de gestion des ressources halieutiques, le Conseil pour la conservation des ressources halieutiques (CCRH), relève aussi directement du ministre.

Pêches et des Océans Canada est divisé en six régions :

- Région administrative du Centre et de l'Arctique,
- Région administrative du Golfe,
- Région administrative des Maritimes,
- Région administrative de Terre-Neuve et du Labrador,
- Région administrative du Pacifique, et
- Région administrative du Québec.

Chacune des six régions du MPO est dirigée par un directeur général régional (DGR) qui relève directement du sous-ministre de Pêches et Océans. On trouve également 12 chefs de secteur à Ottawa qui gèrent les différentes sections du MPO, comme le Renouvellement des pêches, les Communications, les Ressources humaines et l'Aquaculture, et qui relèvent directement du sous-ministre du MPO.

Le MPO compte 10 000 employés répartis à 400 sites à travers le Canada qui occupent les postes suivants :

- scientifiques,
- instructeurs,
- officiers de navires et membres d'équipage,
- agents des pêches,
- ingénieurs,
- opérateurs radio,
- administrateurs,
- hydrographes, et
- économistes.

La distribution régionale des employés du MPO est illustrée à la figure A-1. Quatre-vingt-sept pour cent de l'effectif du MPO travaille à l'extérieur de son bureau principal qui se trouve dans la Région de la Capitale nationale (RCN).

### Distribution de l'effectif par région

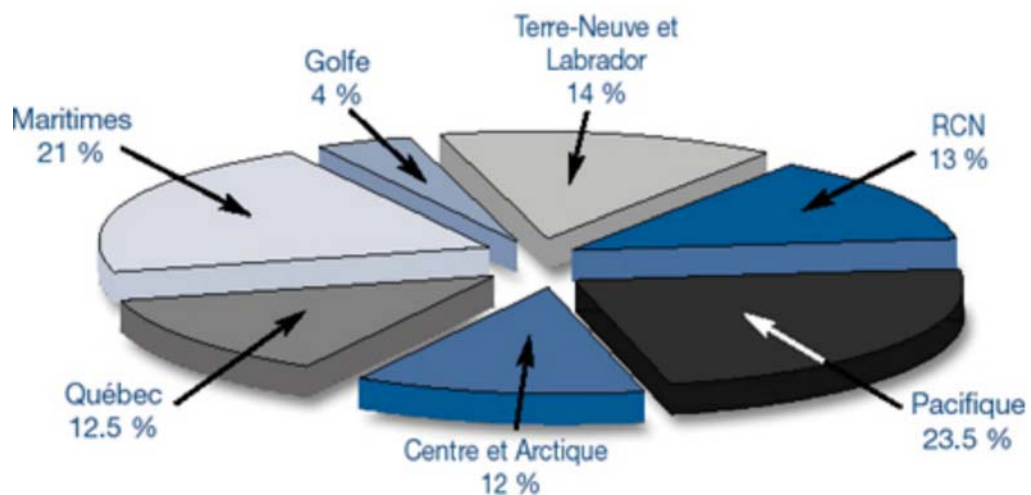


Figure A-1 Distribution régionale des employés du MPO

Remarque. Tiré de Pêches et Océans Canada, 2008 – *Plan stratégique 2005-2010 : Nos eaux, notre avenir*. Extrait le 24 mars 2009 du site <http://www.dfo-mpo.gc.ca/dfo-mpo/plan-fra.htm>

## **PÊCHES ET OCÉANS CANADA (MPO) — ENJEUX STRATÉGIQUES**

Parmi les principaux enjeux auxquels fait face le MPO, notons :

- L'élaboration et la présentation de plans d'action entièrement intégrés qui représentent les priorités canadiennes actuelles pour :
  - les trois océans du Canada,
  - la surpêche à laquelle s'adonnent les pays étrangers sur les Grands Bancs et à l'extérieur de la limite de 200 milles,
  - le renouvellement des pêches sauvages,
  - l'aquaculture,
  - la modernisation de la Garde côtière canadienne (GCC),
  - les programmes d'évaluation environnementale et de conservation pour l'habitat du poisson,
  - la collecte et la présentation de renseignements scientifiques, et
  - la politique et la gérance autochtone.
- L'appui de l'effectif du MPO en :
  - élaborant des méthodes de dotation en personnel et des programmes de rétention du personnel novateurs, mettant à jour les mandats pour tous les postes, améliorant les relations de travail et favorisant un environnement de travail plus amical ;
  - mettant en œuvre le Cadre de responsabilisation de gestion du Conseil du Trésor du Canada, un ensemble de dix énoncés qui décrivent les attentes pour une gestion moderne de la fonction publique ;
  - incorporant la gestion de risques au processus de prise de décisions d'affaires au sein du MPO ;
  - en changeant la façon dont le MPO réagit aux manques budgétaires et aux pressions financières tout en élaborant de nouvelles façons d'économiser de l'argent et de mieux utiliser la technologie de l'information.

## PÊCHES ET OCÉANS CANADA (MPO) — MANDAT

Le MPO est chargé d'élaborer et de mettre en œuvre des politiques et des programmes au profit des intérêts scientifiques, environnementaux, sociaux et économiques du Canada dans les océans et les eaux intérieures pour offrir à la population canadienne :

- des voies navigables sécuritaires et accessibles,
- des écosystèmes aquatiques sains et productifs, et
- des pêches et une aquaculture durables.

La législation directrice du MPO inclut la *Loi sur les océans*, qui confirme le pouvoir du Ministre de guider la gestion des océans et de fournir des services de garde côtière et d'hydrographie au nom du gouvernement du Canada. Le MPO est également régi par *Loi sur les pêches*, qui lui confie la responsabilité de gérer les pêches, l'habitat et l'aquaculture, et par la *Loi sur les espèces en péril*. Les activités du MPO sont résumées à la figure A-2.



Figure A-2 Clients et services du MPO

Remarque. Tiré de Pêches et Océans Canada, 2008 – *Plan stratégique 2005-2010 : Nos eaux, notre avenir*. Extrait le 24 mars 2009 du site <http://www.dfo-mpo.gc.ca/dfo-mpo/plan-fra.htm>

Plus particulièrement, en vertu de la *Loi sur les océans*, de la *Loi sur les Pêches* et de la *Loi sur les espèces en péril*, le MPO a le pouvoir :

- de travailler avec les forces de sécurité pour garantir la sécurité des voies navigables du Canada ;
- de faciliter les communications navire-terre, la navigation et le dégagement des voies navigables pour assurer la sécurité des déplacements par voie maritime ;

- d'étudier, de préserver et de protéger la vie aquatique et ses écosystèmes ;
- de faire de la recherche scientifique sur les océans et les ressources aquatiques du Canada ;
- de gérer la pêche commerciale, récréative et autochtone ;
- d'offrir des services aux pêcheurs tels que l'octroi de permis ;
- de créer des conditions pour appuyer une industrie aquacole durable et dynamique ;
- de maintenir un réseau de ports ;
- de faire respecter les normes et les règlements environnementaux ;
- de fournir des services hydrographiques ;
- d'intervenir lors de déversements d'hydrocarbures de navires ; et
- de protéger les eaux navigables du Canada.

Le MPO maintient un réseau de 1 010 ports de pêche commerciale et de 233 ports de plaisance pour un total de 1 243 ports partout dans le Canada. Parmi les ports de pêche commerciale, 686 sont gérés par des administrations portuaires en vertu du Programme des ports pour petits bateaux. Le concept des administrations portuaires date de 1987, année où la responsabilité de la gestion et de l'exploitation courantes des ports de pêche commerciale jugés essentiels a été remise aux administrations portuaires locales qui sont des organismes à but non lucratif gérés par un conseil d'administration et des membres.

Chaque administration portuaire dispose de l'indépendance et de la liberté d'une entreprise privée en ce qui a trait aux activités courantes et aux questions liées à la gestion; les administrations portuaires :

- assurent l'entretien des principales installations portuaires ;
- offrent des services essentiels aux utilisateurs ;
- établissent et font appliquer les règles du port ; et
- veillent à ce que les ports demeurent sécuritaires et répondent aux besoins des utilisateurs à l'échelle de la collectivité en surveillant la gestion et l'exploitation des installations, notamment l'éclairage, les débarcadères, les postes de remplissage et les brise-lames.

Le MPO est également responsable de la GCC qui fonctionne à titre d'organisme de service spécial (OSS) pour le MPO.

## **PÊCHES ET OCÉANS CANADA (MPO) — RÉGIONS ADMINISTRATIVES**

Le MPO est réparti en six régions administratives :

- Région administrative du Centre et de l'Arctique,
- Région administrative du Golfe,
- Région administrative des Maritimes,
- Région administrative de Terre-Neuve et du Labrador,
- Région administrative du Pacifique, et
- Région administrative du Québec.

Toutes les régions administratives du MPO exécutent une partie ou la totalité des activités suivantes :

- les services de la GCC,
- le Service hydrographique du Canada (SHC),
- la science environnementale,
- la recherche sur les voies navigables intérieures,
- la gestion des pêches et de l'aquaculture,
- la recherche sur les océans et l'environnement,
- les services ministériels et les ressources humaines,
- les communications,
- l'amélioration de l'habitat du poisson, et
- les programmes et les traités autochtones.



Figure A-3 Régions du ministère des Pêches et Océans

*Remarque.* Tiré de Pêches et Océans Canada, Régions. Extrait le 24 mars 2009 du site <http://www.dfo-mpo.gc.ca/regions-fra.htm>

## RÉGION ADMINISTRATIVE DU CENTRE ET DE L'ARCTIQUE

La région Centre et Arctique est la région la plus importante du MPO et comprend :

- 71 pour cent des côtes du Canada,
- 67 pour cent des eaux douces du Canada,
- 65 pour cent des zones maritimes du Canada,
- 64 pour cent de la superficie du Canada, et
- 55 pour cent de la population du Canada,

En plus d'appuyer les plaisanciers et les pêcheurs récréatifs, la région appuie aussi une proportion appréciable de la navigation commerciale du Canada dans les Grands Lacs.



Les Grands Lacs, en plus d'être une importante voie navigable commerciale et de plaisance, constituent une réserve d'eau pour plus de 30 millions de personnes au Canada et aux États-Unis.

Une des importantes divisions du MPO, la Division de la recherche sur l'Arctique a pour mandat de fournir des renseignements au MPO et à ses partenaires autochtones en vue d'aider à gérer les ressources halieutiques et l'habitat des poissons de l'Arctique.

Le Laboratoire des Grands Lacs pour les pêches et les sciences aquatiques (LGLPSA) est une division de recherche de la région du Centre et de l'Arctique. Le personnel et les projets du LGLPSA sont plus ou moins divisés en quatre groupes pour l'exécution de recherche scientifique sur l'habitat des poissons, les dynamiques du réseau alimentaire, la production piscicole, et l'écotoxicologie.

La Direction générale des sciences dans la région du Centre et de l'Arctique fournit des renseignements, des produits et des conseils scientifiques concernant les écosystèmes aquatiques du Canada. Dans la région du Centre et de l'Arctique, les cinq divisions de la Direction générale des sciences sont : Recherche sur l'Arctique, Service hydrographique du Canada, Sciences de l'environnement, Laboratoire des Grands Lacs pour les pêches et les sciences aquatiques et Programme de lutte contre la lamproie de mer.

Le MPO compte 1 200 employés pour servir la population canadienne dans la région administrative du Centre et de l'Arctique.

### **RÉGION ADMINISTRATIVE DU GOLFE**

La Région du Golfe comprend toutes les eaux du golfe du Saint-Laurent baignant la côte est du Nouveau-Brunswick, la côte de la Nouvelle-Écosse donnant sur le détroit de Northumberland et l'ouest du Cap-Breton ainsi que l'ensemble de l'Île-du-Prince-Édouard. Ces eaux, qui représentent environ 1 % de la zone maritime exclusive du Canada, fournissent environ 15 % de la production totale des pêches canadiennes.

Le bureau régional se trouve à Moncton, au Nouveau-Brunswick. Des bureaux locaux plus petits se trouvent au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à l'Île-du-Prince-Édouard; ces bureaux sont gérés indépendamment, mais obtiennent de l'appui du bureau régional. La région gère un réseau de 118 administrations portuaires et dessert environ 12 000 pêcheurs, dont près de 40 % sont francophones. La région administrative du Golfe est responsable de la coordination des activités de pêche pour trois régions du MPO (Golfe, Québec et Terre-Neuve) dans le golfe du Saint-Laurent.



La Région du Golfe est la seule région de Pêches et Océans Canada à être désignée bilingue et environ la moitié des membres de son personnel est bilingue.

Le MPO compte 400 employés pour servir la population canadienne dans la région administrative du Golfe.

### **RÉGION ADMINISTRATIVE DES MARITIMES**

Cette région, que l'on appelle aussi le Secteur de la région des pêches de Scotia-Fundy, comprend toutes les régions de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick que ne dessert par la région administrative du Golfe et est une des régions les plus importantes et les plus diversifiées. La région offre des services aux :

- pêcheurs commerciaux et leurs associations,
- pêcheurs autochtones de seize Premières nations,
- entreprises de transport maritime national et international et ports,
- aquaculteurs,
- plaisanciers, et
- instituts académiques.

Le MPO compte 2 100 employés pour servir la population canadienne dans la région administrative des Maritimes.

## RÉGION ADMINISTRATIVE DE TERRE-NEUVE ET DU LABRADOR

La région administrative de Terre-Neuve et du Labrador se trouve dans les frontières de la province de Terre-Neuve-et-Labrador. La côte de Terre-Neuve-et-Labrador se compose de milliers d'îles, d'anses et de baies pour une longueur totale estimée à 28 956 km. De cette longueur totale, la côte de l'île de Terre-Neuve mesure environ 11 548 km, tandis que la côte du Labrador mesure environ 8 172 km et la longueur de la côte des îles mineures représente 9 236 km. Le territoire de souveraineté du Canada s'étend à 380 km de la côte de la province, ce qui résulte en une zone océanique au large de la province d'environ 1.1 million de kilomètres carrés. Aujourd'hui, environ 90 pour cent de la population de la province vit à quelques kilomètres de l'océan.

Le MPO dispose de la plus importante présence fédérale à Terre-Neuve-et-Labrador et représente le seul ministère dont la totalité du budget et du personnel est presque entièrement désignée aux activités connexes à l'océan.



Les écosystèmes maritimes sont plus à risque dans la région de Terre-Neuve et du Labrador, à cause d'un plus grand trafic maritime entraîné par l'aménagement du littoral et le développement au large des côtes.

Le MPO compte 1 400 employés pour servir la population canadienne dans la région administrative de Terre-Neuve et du Labrador.

## RÉGION ADMINISTRATIVE DU PACIFIQUE

La région du Pacifique est responsable de la surveillance des ressources maritimes de plus de 27 000 km de côtes sur la côte Ouest du Canada et dans les pêches intérieures du territoire du Yukon. On compte 37 bureaux et stations à travers la Colombie-Britannique et le Yukon.



La région doit s'occuper de 105 réseaux fluviaux en Colombie-Britannique et de deux rivières transfrontalières que partage cette province avec le Yukon, et ce dans le but de protéger le saumon du Pacifique.

Le MPO compte 2 350 employés pour servir la population canadienne dans la région administrative du Pacifique.

## RÉGION ADMINISTRATIVE DU QUÉBEC

La région du Québec correspond aux limites de la province et compte plus de 6 000 km de côtes. La région est divisée en trois secteurs de gestion :

- Le secteur de la Côte-Nord comprend la région située entre Tadoussac et Blanc-Sablon. Le MPO y compte trois bureaux pour s'assurer que ses programmes sont mis en œuvre de façon à maintenir une industrie des pêches durable.
- Le secteur de Gaspé comprend la région située entre le Bic et la Matapédia. Ce secteur est divisé en quatre régions qui supervisent la mise en œuvre des politiques du MPO;
- Le secteur de l'archipel des Îles de la Madeleine, un groupe de 12 îles, situé dans le golfe du Saint-Laurent à environ 215 km au large de la péninsule gaspésienne.



Le secteur de Gaspé est domicile à l'Institut Maurice-Lamontagne, installation de recherche qui se spécialise dans les sciences maritimes.

Le MPO compte 1 250 employés pour servir la population canadienne dans la région administrative du Québec.



**CADETS DE LA MARINE ROYALE CANADIENNE**  
**PHASE QUATRE**  
**GUIDE PÉDAGOGIQUE**



**SECTION 6**

**OCOM C420.02 – DÉCRIRE LES INSTITUTIONS ET LES ORGANISMES MARITIMES CIVILS**

Durée totale :

30 min

**PRÉPARATION**

**INSTRUCTIONS PRÉALABLES À LA LEÇON**

Les ressources nécessaires à l'enseignement de cette leçon sont énumérées dans la description de leçon qui se trouve dans la publication A-CR-CCP-604/PG-002, *Norme de qualification et plan de la phase quatre*, chapitre 4. Les utilisations particulières de ces ressources sont indiquées tout au long du guide pédagogique, notamment au PE pour lequel elles sont requises.

Réviser le contenu de la leçon pour se familiariser avec la matière avant de l'enseigner.

Photocopier les feuilles de renseignements sur les institutions et les organismes maritimes civils qui se trouvent aux annexes A à D.

Photocopier les documents de cours qui se trouvent aux annexes E et F pour chaque cadet.

L'instructeur doit effectuer une recherche sur les institutions et les organismes maritimes civils et mettre au besoin la présente leçon à jour.

**DEVOIR PRÉALABLE À LA LEÇON**

S.O.

**APPROCHE**

Une activité en classe a été choisie pour cette leçon parce que c'est une façon interactive de stimuler l'esprit et l'intérêt des cadets à propos des institutions et des organismes maritimes civils.

**INTRODUCTION**

**RÉVISION**

S.O.

**OBJECTIFS**

À la fin de la présente leçon, le cadet doit avoir décrit les institutions et les organismes maritimes civils.

**IMPORTANCE**

Il est important que les cadets puissent décrire les institutions et les organismes maritimes civils pour être au courant de la très importante contribution qu'ils apportent à l'industrie du transport commercial, de la navigation de plaisance et de la formation et de la formation des gens de mer au Canada.

---

**Point d'enseignement 1**

**Diriger une activité en classe où les cadets doivent décrire les institutions et les organismes maritimes civils**

Durée : 25 min

Méthode : Activité en classe

---

### **ACTIVITÉ**

#### **OBJECTIF**

L'objectif de la présente activité est que les cadets décrivent les institutions et les organismes maritimes civils.

#### **RESSOURCES**

- les feuilles de renseignements sur les institutions et les organismes maritimes civils qui se trouvent aux annexes A à D (une par station),
- le questionnaire sur les institutions et les organismes maritimes civils qui se trouve à l'annexe E (un par cadet),
- la carte de bingo sur les institutions et les organismes maritimes civils qui se trouve à l'annexe F (un par cadet),
- la clé de correction des cartes de bingo sur les institutions et les organismes maritimes civils qui se trouve à l'annexe G,
- des stylos et des crayons (un par cadet),
- des surligneurs (un par cadet),
- un chronomètre, et
- un sifflet.

#### **DÉROULEMENT DE L'ACTIVITÉ**

- Installer quatre stations d'apprentissage autour de la classe.
- Étiqueter chaque station conformément aux titres des annexes A à D.
- Mettre une copie de la feuille de renseignements sur les institutions et les organismes maritimes civils (annexes A à D) correspondante à chaque station.

#### **INSTRUCTIONS SUR L'ACTIVITÉ**

1. Distribuer la carte de bingo sur les institutions et les organismes maritimes civils à chaque cadet.
2. Distribuer le questionnaire sur les institutions et les organismes maritimes civils à chaque cadet.
3. Expliquer aux cadets les directives sur l'activité, y compris :
  - a. la limite de temps à passer à chaque station (cinq minutes),
  - b. le sens de rotation entre les stations (dans le sens horaire),
  - c. le signal pour la rotation (coup de sifflet), et

- d. une explication à savoir comment utiliser les cartes de bingo et les questionnaires, y compris :
- (1) lire les questions qui correspondent à chaque station d'apprentissage ;
  - (2) travailler en groupe pour trouver la bonne réponse sur la carte de bingo ;
  - (3) surligner le carré qui contient la bonne réponse ; et
  - (4) mettre le numéro de la question dans le carré ;
- e. une explication à savoir comment on jouera au bingo, y compris :
- (1) Les groupes ont cinq minutes à chaque station pour trouver leurs réponses et doivent attendre le signal avant de passer à la station suivante.
  - (2) Quand un groupe a rempli une ligne verticale, horizontale ou diagonale et crie « bingo », l'instructeur interrompt l'activité et vérifie la carte.
  - (3) Si le bingo est bon, le groupe gagnant recevra un prix à la fin de l'activité. Si le bingo n'est pas bon, l'activité reprend jusqu'à ce qu'une ligne soit remplie.
  - (4) L'activité se poursuit jusqu'à ce qu'un groupe remplisse une carte au complet et crie « bingo » ou que le temps soit échué.
  - (5) L'instructeur vérifiera les réponses au moyen de la clé de correction des cartes de bingo sur les institutions et les organismes maritimes civils qui se trouve à l'annexe G.
4. Diviser les cadets en quatre groupes : de A à D.
  5. Demander aux groupes de se déplacer vers la station d'apprentissage qui correspond à leur lettre de groupe.
  6. Demander aux cadets de remplir les cartes de bingo sur les institutions et les organismes maritimes civils en changeant de station toutes les cinq minutes.



Il est important de circuler dans la salle afin d'expliquer l'activité et d'aider les cadets au besoin. Si possible, demander à d'autres instructeurs de vous aider à superviser et à expliquer.

## MESURES DE SÉCURITÉ

S.O.

---

## CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 1

La participation des cadets à l'activité servira de confirmation de l'apprentissage de ce PE.

---

## CONFIRMATION DE FIN DE LEÇON

Le remplissage des cartes de bingo les institutions et les organismes maritimes civils par les cadets servira de confirmation de cette leçon.

---

## CONCLUSION

---

### DEVOIR/LECTURE/PRATIQUE

S.O.

### MÉTHODE D'ÉVALUATION

S.O.

### OBSERVATIONS FINALES

Les institutions et les organismes maritimes civils apportent une très importante contribution à tous les aspects de l'industrie maritime au Canada en certifiant les plaisanciers, en supervisant le bien-être des gens de mer partout, en offrant des occasions de formation et en assurant le passage sécuritaire des navires vers leur destination.

### COMMENTAIRES/REMARQUES À L'INSTRUCTEUR

S.O.

---

## DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

---

C1-214 Sections canadiennes de plaisance. (2009). *Sections canadiennes de plaisance*. Extrait le 6 avril 2009 du site <http://www.cps-ecp.ca/>

C1-215 Gouvernement du Canada. (2009). *Administration de pilotage de l'Atlantique*. Extrait le 6 avril 2009 du site <http://www.atlanticpilotage.com/fra/index.html>

C1-216 Gouvernement du Canada. (2009). *Administration de pilotage de l'Atlantique Canada*. Extrait le 6 avril 2009 du site <http://www.infosource.gc.ca/inst/paa/fed00-fra.asp>

C1-216 Gouvernement du Canada. (2009). *Administration de pilotage des Laurentides Canada*. Extrait le 6 avril 2009 du site <http://www.infosource.gc.ca/inst/pal/fed00-fra.asp>

C1-216 Gouvernement du Canada. (2009). *Administration de pilotage du Pacifique Canada*. Extrait le 6 avril 2009 du site <http://www.infosource.gc.ca/inst/pap/fed00-fra.asp>

C1-216 Gouvernement du Canada. (2009). *Administration de pilotage des Grands Lacs Canada*. Extrait le 6 avril 2009 du site <http://www.infosource.gc.ca/inst/paa/fed00-fra.asp>

C1-217 Seafarers' International Research Center. (2007). *Reviewing seafarers' welfare at sea & ashore*. Extrait le 20 avril 2009 du site <http://www.sirc.cf.ac.uk/The%20Sea/186%20mar-apr%2007.pdf>

C1-218 Mission to Seafarers. (2006). *Mission to seafarers history alongside world events*. Extrait le 24 avril 2009 du site <http://www.missiontoseafarers.org/timeline.php>

C1-219 International Shipping Federation. (2009). *The international shipping industry*. Extrait le 28 avril 2009 du site <http://www.marisec.org/careers/shipping.htm>

## **FEUILLE DE RENSEIGNEMENTS A**

### **SECTIONS CANADIENNES DE PLAISANCE**

Les Sections canadiennes de plaisance (ECP) est une organisation à but non lucratif qui forme les plaisanciers depuis 70 ans et qui continue de jouer un rôle important au sein de la navigation de plaisance au Canada. Il s'agit d'une organisation nationale de plaisanciers qui compte plus de 36 000 membres actifs. Les instructeurs des ECP aident les plaisanciers à améliorer :

- leurs connaissances en matière de sécurité nautique,
- la façon dont ils manient les navires, et
- leurs compétences en matière de navigation.

Parmi les cours et les séminaires qu'offrent les ECP, notons :

- Navigation de plaisance,
- Carte de conducteur d'embarcation de plaisance,
- Radio maritime CRO(M),
- Signaux de détresse,
- Pilotage,
- Naviguer au GPS,
- Sondeurs électroniques,
- RADAR pour embarcation de plaisance,
- Navigation astronomique,
- Conditions météorologiques,
- Navigation de plaisance en croisière avancée, et
- Entretien marin.

#### **La mission des ECP**

La mission des ECP est de sensibiliser et instruire les membres ainsi que le public en général en matière de sécurité nautique par l'éducation et la formation, par la promotion de liens amicaux entre les membres, et par la création d'alliances et partenariats avec des organisations et des organismes qui s'intéressent à la navigation de plaisance.

#### **Historique des ECP**

Les ECP ont débuté en 1938 lorsque trois membres du Windsor Yacht Club, en Ontario, qui avaient entendu parler des United States Power Squadrons (USPS) se sont inscrits à leurs cours et ont passé le cours de pilotage junior des USPS. Plus tard, avec d'autres plaisanciers, ils ont formé la Windsor Power Squadron (section de Windsor). Peu de temps après, deux autres groupes se sont formés en Ontario, à Sarnia et à London, et en 1941, ces trois groupes se sont rencontrés à Chatham, en Ontario, pour former les Sections canadiennes de plaisance.

L'organisation a été incorporée par le gouvernement du Canada le 27 octobre 1947 avec comme dénomination Canadian Power Squadrons dont le bureau principal était à Windsor, en Ontario. Le drapeau des ECP a été approuvé et enregistré le 14 juin 1948.

D'autres régions se sont bientôt intéressées aux activités des ECP et il est devenu évident qu'une région plus centrale desservirait mieux l'organisme. Ainsi, c'est à la première assemblée générale annuelle (AGA) des ECP, qui a eu lieu à l'hôtel Royal York à Toronto le 26 novembre 1949, que l'on a décidé de déménager le bureau principal des ECP à Toronto.



Lorsque le bureau principal est déménagé, ses locaux n'étaient pas dans un complexe à bureau de prestige ni même dans un entrepôt, mais bien dans le garage d'un de ses membres, dans la région ouest de Toronto.

À l'AGA suivante, qui a eu lieu à Hamilton, les comptes-rendus indiquent que l'organisation prenait de l'ampleur et que le nombre de membres avait doublé au cours de l'année précédente au sein des sections existantes; de nouvelles unités s'étaient formées à Ottawa et Montréal.

Une réorganisation était de nouveau de mise et en 1958, le bureau principal est déménagé à l'arrière d'un salon de barbier sur Royal York Road, à Toronto. C'est là que les ECP ont embauché leurs premiers gestionnaires et commis rémunérés et que l'on a commencé à tenir des registres permanents qui, même s'ils ne sont pas utilisés aujourd'hui, se trouvent dans les archives des ECP.

En 1951, la section de Toronto a publié le premier numéro du bulletin « The Port Hole » (« Le Hublot ») qui se composait principalement alors de rapports de la section au sein de l'organisation. Ce bulletin est par la suite devenu la publication officielle des ECP et reste le moyen le plus important pour communiquer avec leurs membres. Le bulletin est maintenant publié comme encart dans le magazine Canadian Yatching et est conçu sur place, au bureau principal.

Même si l'expansion a surtout eu lieu en Ontario et au Québec, en 1955, Vancouver a organisé sa première section, suivie d'autres dans toute la Colombie-Britannique et ailleurs.

Au cours des années qui ont suivi, la croissance des ECP s'est poursuivi à un bon rythme, avec l'émergence de sections francophones. En 1964, le conseil de direction a recommandé que les ECP se procurent leur propre édifice à titre de nouveau bureau principal, puisque leurs membres, dont le nombre s'élevait alors à près de 10 000, ne pouvaient être servis adéquatement depuis l'emplacement actuel.

Après de longues recherches, tant sur le point des finances que pour l'emplacement, les ECP ont acheté un site dans la banlieue de Scarborough; le terrain a coûté environ 10 000 \$ et l'édifice proposé devait en coûter 45 000 \$. Le nouveau bureau principal, financé au moyen d'emprunts et de dons des sections locales, a ouvert ses portes en septembre 1965 et même s'il a été rénové à maintes reprises, sert encore aujourd'hui de bureau principal aux ECP.

Les ECP se sont taillé une réputation comme :

- la plus grande organisation de son type au monde, par habitant,
- une importante autorité en matière d'éducation à la navigation de plaisance au Canada,
- un expert-conseil auprès de la Garde côtière canadienne, et
- un conseiller pour le Service hydrographique du Canada.

De nombreux organismes locaux du maintien de la loi et autorités municipales consultent régulièrement les ECP au sujet de la formation et des dangers connexes à la navigation. Des membres des ECP de partout dans le Canada ont dispensé de la formation à des organisations telles que les Scouts, les Cadets de la marine, les organismes de maintien de la loi; ils ont également dispensé une certaine instruction à des établissements correctionnels.

À l'AGA de 1985 qui a eu lieu à Vancouver, les membres ont approuvé un changement de nom pour mieux refléter la fonction des ECP qui couvre la navigation à voile et à moteur et pour reconnaître le bilinguisme comme partie importante de sa responsabilité en matière d'éducation. Ainsi, l'organisation porte maintenant le nom Canadian Power and Sail Squadrons/Sections canadiennes de plaisance (CPS-ECP).

CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC

## FEUILLE DE RENSEIGNEMENTS B

### MISSIONS DESTINÉES AUX GENS DE MER

La vie des gens de mer peut être remplie de dangers et de solitude tandis qu'ils naviguent les océans du monde à la merci des conditions et isolés de leur famille pendant de longues périodes. Les gens de mer ont depuis toujours des besoins spéciaux en raison de la nature de leur occupation. Au milieu des années 1800, divers organisations ont été mises en place, tout d'abord en Angleterre, puis plus tard dans d'autres ports du monde, pour offrir des services aux gens de mer lorsqu'ils étaient dans un port. Ces organisations s'appelaient missions en raison de leur affiliation religieuse; on les appelle encore principalement ainsi puisqu'ils continuent de satisfaire aux besoins des gens de mer partout sur la planète.



« Les gens de mer décrivent leur vie en mer comme s'il s'agissait d'une prison : ils sont seuls et doivent se sacrifier pour offrir de meilleures conditions de vie et de meilleures occasions à leur famille. » (<http://www.sirc.cf.ac.uk/The%20Sea186%20mar-apr%2007.pdf>)

Il existe de nombreuses missions destinées aux gens de mer de par le monde, y compris :

- Mission to Seafarers,
- Apostleship of the Sea (Stella Maris),
- International Maritime Ministry Association,
- Sailors' Society,
- German Seaman's Mission, et
- The North American Maritime Ministry Association.

Au cours de toute année donnée, ces missions destinées aux gens de mer :

- accueillent plus de un million de gens de mer à des centres de mission;
- permettent 175 000 appels téléphoniques internationaux gratuits;
- s'occupent de 500 cas de bien-être de gens de mer;
- s'occupent de 650 cas judiciaires de gens de mer;
- distribuent 2 000 bibles et brochures chrétiennes dans différentes langues;
- effectuent 75 000 visites à bord de bateau;
- rendent visite à 800 gens de mer à l'hôpital;
- offrent le transport à 280 000 gens de mer; et
- présentent 1 950 services religieux auxquels assistent 10 000 gens de mer.

## Missions destinées aux gens de mer — Historique

Depuis leur début, les missions destinées aux gens de mer ont été témoin de grands changements. Le passage des voiles à la vapeur, vers la fin des années 1800 et le début des années 1900, signifiait que les navires pouvaient désormais se mettre à quai puisqu'ils ne devaient plus jeter l'ancre au large en attendant un vent favorable. Cela signifiait donc que les gens de mer devaient alors trouver un endroit où aller pendant qu'ils étaient à terre et graduellement, on a été témoin de l'ouverture des centres de mission qui visaient à offrir des services aux gens de mer, notamment :

- des rafraîchissements légers,
- des salles de lecture et de jeu,
- de l'hébergement « beau, bon, pas cher », et
- une chapelle.

Malheureusement, ce ne sont pas tous les ports qui pouvaient offrir ces services de base, et souvent les gens de mer se trouvaient victimes de pratiques malhonnêtes comme le rassage. Au lieu de recevoir leur salaire à bord du navire, les gens de mer étaient payés quelques jours plus tard au bureau de l'entreprise de transport. Pendant ces trois ou quatre jours, des gens que l'on appelait des raseurs, offraient de l'argent, de l'alcool, de la nourriture et de l'hébergement aux gens de mer, le tout au nom de l'hospitalité. Cependant, lorsqu'ils recevaient leur salaire, le raseur demandait à être payé pour les services rendus, ce qui prenait généralement tout le salaire des gens de mer qui étaient alors forcés de retourner en mer.

Une des victoires les plus anciennes des missions destinées aux gens de mer a été d'aider de mettre fin au rassage en exécutant des pressions avec succès pour l'obtention d'un plan de transfert du salaire par lequel on donnait aux gens de mer un billet de train et une somme d'argent après qu'ils quittaient leur navire et on leur donnait le reste de leur salaire à la maison, par l'intermédiaire d'un mandat.

Dans les années 1960 et 1970, on a été témoin de changements au sein de l'industrie du transport qui ont eu des répercussions énormes pour les gens de mer et les missions puisque les navires devenaient plus gros et plus spécialisés et que la conteneurisation se répandait de plus en plus. Dans les années 1970, les échéances plus serrées et la pratique plus courante de transporter les gens de mer en avion vers leur navire — pratique qui réduit les périodes d'attente dans les ports — voulaient dire que les besoins en hébergement aux missions n'étaient plus aussi grands puisque les gens de mer passaient désormais moins de temps à terre. Les gens de mer avaient alors besoin :

- d'un endroit près du navire où ils pouvaient se relaxer pendant quelques heures à terre,
- d'une petite cantine où ils pouvaient acheter des articles personnels, échanger des livres et possiblement des vidéos, et
- d'un accès à un téléphone pour communiquer avec la maison.

Par conséquent, les missions ont alors ouvert de petits clubs, sur les quais ou près de ceux-ci, qui disposaient de salons confortables et de plusieurs lignes téléphoniques au lieu de grands clubs au centre de la ville qui disposaient d'hébergement pour la nuit, de cantine et même de salons de danse.

Dans les années 1980 et 1990, les changements que subissait l'économie mondiale ont provoqué un énorme changement en matière de nationalité chez les gens de mer. Auparavant les marines marchandes qui transportaient le cargo provenaient principalement de l'Occident, mais maintenant, deux tiers des gens de mer proviennent des pays en voie de développement comme l'Inde, la Malaisie, les Philippines et la Chine. À cette même époque, le transport par « pavillon de complaisance » a pris de l'ampleur et a prospéré puisque les propriétaires de navire des nations maritimes traditionnelles ont davantage enregistré leur navire dans des pays étrangers de façon à couper leur coûts en employant des équipages moins coûteux provenant de pays

en voie de développement où les hommes étaient heureux de trouver un emploi, peu importe les conditions. Un nombre important de ces navires ont navigué avec des membres d'équipage non formés qui recevaient un salaire inadéquat et qui travaillaient dans des conditions dangereuses.

Ainsi, les missions destinées aux gens de mer se sont préoccupées des questions judiciaires tout comme des questions sociales et ont donné à certaines personnes, la charge particulière de chercher de l'abus sous forme notamment :

- de non-paiement de salaire,
- de refus de traitement médical, et
- de conditions de travail non sécuritaires pour les gens de mer.

Peu après, l'International Transportation Federation (fédération du transport internationale) et les propriétaires de navire ont signé une entente spéciale qui précise les conditions de travail des gens de mer qui travaillent à bord de navires battant pavillon de complaisance.

### **Missions destinées aux gens de mer — L'avenir**

Pour les missions destinées aux gens de mer, l'avenir présente le défi de savoir quelle est la meilleure façon de continuer à servir les gens de différentes cultures et différentes croyances qui font face à l'isolement physique, culturel et social. Des sondages qui portaient sur les conditions de travail et de vie auxquels ont répondu des gens de mer en 2005 ont déterminé les défis suivants :

- le manque de congé à terre ou des congés à terre inadéquats,
- le manque de renseignements au sujet des ports,
- les restrictions imposées par les autorités portuaires,
- le manque de transport vers les magasins et les centres de mission,
- l'accès inadéquat à des téléphones et à des cartes d'appels peu coûteuses,
- les visites peu fréquentes du personnel de mission basé à terre,
- le manque de service de courriel et d'Internet à bord des navires et à terre, et
- le manque d'installations ou d'activités récréatives à bord des navires.

Parmi les inquiétudes énumérées plus haut, celles qui mentionnent le transport gratuit depuis le navire et les services téléphoniques en service jour et nuit sont les plus importantes aux yeux des gens de mer. Les missions destinées aux gens de mer ajustent leur travail pour prendre en compte les conditions changeantes et certaines entreprennent leur propre étude afin d'améliorer leurs services de bien-être pour les gens de mer.



Les villes canadiennes d'Halifax, d'Hamilton, de Montréal, de Saint John, de Thunder Bay, de Toronto et de Vancouver comptent des centres de mission destinés aux gens de mer.

CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC

## **FEUILLE DE RENSEIGNEMENTS C**

### **INSTITUTIONS ET LES COLLÈGES MARITIMES**

Le transport moderne se compose d'entreprises de partout dans le monde avec des employés de presque toutes les nationalités qui travaillent comme gens de mer ou à terre. Par conséquent, les normes de compétences internationales pour les gens de mer sont déterminées par l'Organisation maritime internationale (OMI) de l'Organisation des Nations unies (ONU) et les équipages de navire, peu importe leur nationalité, sont formés et qualifiés conformément à des normes mondiales.

En vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* de 2001 (LMMC 2001), Transports Canada est chargé de l'examen et de la certification des gens de mer au Canada et de s'assurer qu'ils se conforment aux normes internationales. Une partie de la responsabilité de Transports Canada est de donner l'occasion aux gens de mer de suivre des cours dans des établissements d'éducation et de formation afin qu'ils reçoivent la certification appropriée conformément à la Norme de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) de l'OMI.

Pour ce faire, Transports Canada a approuvé plusieurs cours qui satisfont aux normes maritimes nationales et internationales, dans les catégories suivantes :

- possibilités de carrière au niveau d'entrée,
- formation sur mesure pour les besoins de l'industrie,
- certification,
- sécurité, et
- compétences professionnelles et développement professionnel.

Transports Canada approuve et dispense également, par l'intermédiaire de ses écoles, différents cours de simulation et pratiques, y compris :

- Navigation électronique simulée (NES) I et II,
- Simulation d'appareils de propulsion I et II,
- Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM),
- Fonctions d'urgence en mer (FUM),
- Secourisme en mer,
- Aides de pointage radar automatiques, et
- Formation d'équipe de passerelle.

Pour que les certificats canadiens correspondent aux changements apportés aux exigences internationales, Industrie Canada, en collaboration avec Transports Canada, a établi des certificats de radiocommunications marines particuliers, y compris :

- Système mondial de détresse et de sécurité en mer,
- Certificat d'Industrie Canada,
- Certificat restreint d'opérateur (maritime-commercial), et
- Certificat d'Industrie Canada.



Une liste complète des cours et des établissements approuvés par Transports Canada se trouve à l'adresse <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp10655-menu-1046.htm>

Pour former adéquatement les gens de mer, Transports Canada a désigné plusieurs établissements et collèges pour dispenser ses programmes, y compris :

- Le Collège de la Garde côtière canadienne, qui se trouve à Sydney (Nouvelle-Écosse), à l'Île du Cap-Breton,
- l'Institut maritime du Québec, qui se trouve à Rimouski (Québec),
- le Georgian College, Owen Sound Campus, qui se trouve à Owen Sound (Ontario),
- le Marine Institute, qui se trouve à St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador),
- le Nova Scotia Community College, 2003, qui se trouve à Pictou et Shelbourne (Nouvelle-Écosse) avec un institut nautique situé à Port Hawkesbury (Nouvelle-Écosse),
- le BCIT - Pacific Marine Training Campus, qui se trouve à Vancouver (Colombie-Britannique), et
- le Holland College Marine Center, qui se trouve à Charlottetown et Summerside (Île-du-Prince-Édouard).



En plus de ces établissements et collèges, Transports Canada a approuvé un certain nombre d'écoles, de collèges et de sites-clients plus petits grâce auxquels ses programmes peuvent être dispensés.

L'industrie nationale et internationale du transport est très importante pour le Canada. L'industrie du transport transporte 90 pour cent des biens du commerce mondial et les navires se déplacent de pays en pays dans le cadre de leur trajet de commerce normal. Les navires appartiennent possiblement à un pays, sont gérés par un autre, sont immatriculés dans un troisième et comptent des équipages qui proviennent d'un ou de plusieurs de ces pays.

Environ un million et quart des gens de mer sont employés dans l'industrie du transport. Les Canadiens continuent de former les gens pour qu'ils obtiennent des carrières maritimes pour plusieurs raisons, notamment :

- un bon salaire,
- un avancement professionnel précoce,
- l'occasion de voyager,
- la souplesse et la sécurité de carrière, et
- l'occasion de faire quelque chose d'utile et de différent.

Les établissements, collèges, écoles et sites-clients maritimes continuent sans aucun doute à dispenser de la formation pour que les Canadiens puissent participer à l'industrie nationale et internationale du transport.

## FEUILLE DE RENSEIGNEMENTS D ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE

### Pilotage maritime

Depuis des siècles, le transport maritime constitue la forme dominante de transport pour le commerce mondial. En transport maritime, on s'attend toujours à ce que les navires effectuent leur voyage en toute sécurité et sans retard. La hausse continue du trafic maritime a fait augmenter la possibilité d'accidents marins catastrophiques et la possibilité de dommages graves à la vie, aux biens et à l'environnement.



L'erreur humaine a été déterminée comme le facteur de cause principal des accidents marins avec un rapport qui varie de 75 à 96 pour cent, avec une moyenne de 85 pour cent.

Les pilotes et les services de pilotage sont un des éléments les plus importants en matière de sécurité dans les voies navigables et les ports étroits. En raison de leur formation pour une région particulière et de l'expérience qu'ils ont acquise au cours de leurs manœuvres quotidiennes, les pilotes peuvent réduire le nombre d'erreurs humaines.

Le pilotage maritime consiste à :

- diriger et à maîtriser le mouvement d'un navire dans les eaux intérieures et côtières avec lesquelles le capitaine du navire n'est pas familier ; ou
- donner des conseils directionnels au capitaine à cet effet.

On s'attend à ce que le pilote se serve de sa connaissance approfondie de la géographie locale et des régimes climatiques et de trafic pour assurer le passage sécuritaire du navire dans les voies navigables étroites.



Le capitaine reste toujours la personne en charge et est ultimement responsable de la navigation sécuritaire du navire, y compris les faits et gestes du pilote.

### Administrations de pilotage

Au Canada, le pilotage est réglementé et géré en vertu de la *Loi sur le pilotage* par des administrations de pilotage régionales. La *Loi sur le pilotage*, qui a été édictée le 1<sup>er</sup> février 1972, a créé quatre régions de pilotage avec des administrations particulières qui ont remplacé le grand nombre de districts de pilotage locaux. Les quatre administrations de pilotage sont les suivantes :

- Administration de pilotage de l'Atlantique,
- Administration de pilotage des Laurentides,
- Administration de pilotage des Grands Lacs, et
- Administration de pilotage du Pacifique.

Il s'agit de sociétés d'État qui relèvent du Parlement, par l'intermédiaire du ministre des Transports.

## **Structure organisationnelle**

Chaque administration de pilotage est divisée de la façon suivante :

- une direction de l'administration qui assure les services administratifs et financiers nécessaires à la bonne marche des activités de diverses composantes de l'administration,
- une direction des opérations chargée d'assurer les services de pilotage en affectant des pilotes brevetés aux navires qui naviguent dans les eaux de l'administration de pilotage.

## **Responsabilités des administrations de pilotage**

Le rôle de l'administration de pilotage consiste à établir, à exploiter, à entretenir et à administrer, en s'occupant en particulier du facteur sécurité, un service de pilotage efficace et économique dans ses limites géographiques désignées. L'administration de pilotage prescrit aussi des tarifs de droits de pilotage équitables et raisonnables qui lui permettent de faire des recettes suffisantes pour être financièrement indépendante.

Parmi les autres responsabilités de l'administration de pilotage, notons :

- l'embauche et la formation des marins pour qu'ils deviennent pilotes ;
- la délivrance des permis de pilote (y compris l'établissement de normes et d'examens) ;
- la délivrance de certificat de pilotage ;
- l'affectation des pilotes ;
- la dispense de service de bateau-pilote ;
- l'établissement de zones où le pilotage est obligatoire et non obligatoire ;
- la prescription de navires, ou de classes de navires, qui font l'objet de pilotage obligatoire et les circonstances selon lesquelles cette obligation peut être retirée ;
- la négociation, avec les pilotes, des termes et des modalités d'emploi ; et
- l'établissement de tarifs.

**QUESTIONNAIRE SUR LES INSTITUTIONS ET LES ORGANISMES MARITIMES CIVILS**

<b>Feuille de renseignements A</b>	
1.	L'emplacement de la première Section canadienne de plaisance au Canada.
2.	Une mission des Sections canadiennes de plaisance.
3.	Trois domaines de navigation pour lesquels les Sections canadiennes de plaisance aident les plaisanciers à s'améliorer.
4.	L'emplacement du bureau principal des Sections canadiennes de plaisance.
5.	Le titre de la publication officielle des Sections canadiennes de plaisance.
6.	Un cours offert par les Sections canadiennes de plaisance.
7.	Une importante autorité en matière d'éducation à la navigation de plaisance au Canada.
<b>Feuille de renseignements B</b>	
8.	Quand a-t-on organisé les premières missions destinées aux gens de mer?
9.	Le nom d'une des missions destinées aux gens de mer.
10.	Une des principales inquiétudes des gens de mer d'aujourd'hui.
11.	La pratique qui soutire le salaire des gens de mer en les faisant payer pour des services gratuits.
12.	La pratique d'enregistrer un navire dans un pays étranger pour réduire les coûts.
<b>Feuille de renseignements C</b>	
13.	L'organisation internationale qui réglemente l'industrie du transport.
14.	Un cours de simulation dispensé par Transports Canada.
15.	Un établissement désigné par Transports Canada pour former les gens de mer.
16.	Le pourcentage de commerce mondial effectué par les navires.
17.	L'organisme qui réglemente le transport au Canada.
18.	Une raison de se faire former pour obtenir une carrière maritime.
<b>Feuille de renseignements D</b>	
19.	Le nom d'une des administrations de pilotage du Canada.
20.	Les deux divisions de chaque administration de pilotage.
21.	Un des éléments les plus importants en matière de sécurité dans les voies navigables étroites.
22.	Un type de connaissance que l'on s'attend des pilotes marins.
23.	Le facteur le plus important des accidents maritimes.
24.	Un aspect du pilotage maritime.


CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC

**CARTE DE BINGO SUR LES INSTITUTIONS ET LES ORGANISMES MARITIMES CIVILS**

Windsor, Ontario	Sections canadiennes de plaisance	Formation d'équipe de passerelle	Pavillon de complaisance	Services téléphoniques jour et nuit
Pilotage	Sailors' Society	Erreur humaine	Éduquer et former les plaisanciers	Marine Institute
Scarborough, Ontario	Transports Canada,		Organisation des Nations Unies	Années 1800
Rassage	Géographie locale	Sécurité nautique, manèment des navires, navigation	Laurentides	Le Hublot
Avancement professionnel précoce	Naviguer au GPS	Quatre-vingt-dix	Administration et opérations	Maîtriser le mouvement d'un navire dans les eaux intérieures et côtières

CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC

**CLÉ DE CORRECTION DE LA CARTE DE BINGO SUR LES INSTITUTIONS ET LES ORGANISMES MARITIMES CIVILS**

Windsor, Ontario (1)	Sections canadiennes de plaisance (7)	Formation d'équipe de passerelle (14)	Pavillon de complaisance (12)	Services téléphoniques jour et nuit (10)
Pilotage (21)	Sailors' Society (9)	Erreur humaine (23)	Éduquer et former les plaisanciers (2)	Marine Institute (15)
Scarborough, Ontario (4)	Transports Canada (17)		Organisation des Nations Unies (13)	Années 1800 (8)
Rassage (11)	Géographie locale (22)	Sécurité nautique, manèment des navires, navigation (3)	Laurentides (19)	Le Hublot (5)
Avancement professionnel précoce (18)	Naviguer au GPS (6)	Quatre-vingt-dix (16)	Administration et opérations (20)	Maîtriser le mouvement d'un navire dans les eaux intérieures et côtières (24)

CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC



**CADETS DE LA MARINE ROYALE CANADIENNE**  
**PHASE QUATRE**  
**GUIDE PÉDAGOGIQUE**



**SECTION 5**

**OCOM C420.03 – DÉCRIRE LE JOUR J ET LA BATAILLE DE NORMANDIE**

Durée totale :

30 min

**PRÉPARATION**

**INSTRUCTIONS PRÉALABLES À LA LEÇON**

Les ressources nécessaires à l'enseignement de cette leçon sont énumérées dans la description de leçon qui se trouve dans la publication A-CR-CCP-604/PG-002, *Norme de qualification et plan de la phase quatre*, chapitre 4. Les utilisations particulières de ces ressources sont indiquées tout au long du guide pédagogique, notamment au PE pour lequel elles sont requises.

Réviser le contenu de la leçon pour se familiariser avec la matière avant de l'enseigner.

Préparer des transparents des annexes A et B.

Photocopier les annexes C et D pour chaque cadet.

On peut faire appel à un conférencier invité pour donner cette leçon.

**DEVOIR PRÉALABLE À LA LEÇON**

S.O.

**APPROCHE**

Une activité en classe a été choisie pour le PE 1 parce que c'est une façon interactive qui permet aux cadets de décrire l'importance du jour J et de la Bataille de Normandie.

Un exposé interactif a été choisi pour le PE 2 car il permet à l'instructeur d'expliquer l'importance des événements commémoratifs du jour J et de susciter l'intérêt des cadets à ce sujet.

**INTRODUCTION**

**RÉVISION**

S.O.

**OBJECTIFS**

À la fin de la présente leçon, le cadet doit avoir décrit le jour J et la Bataille de Normandie.

**IMPORTANCE**

Il est important que les cadets décrivent le jour J et la Bataille de Normandie pour que l'on puisse se souvenir des gens et des événements.

**Point d'enseignement 1****Diriger une activité en classe où les cadets doivent décrire le jour J et la Bataille de Normandie**

Durée : 20 min

Méthode : Activité en classe



Présenter les renseignements suivants au sujet du jour J et de la Bataille de Normandie avant de commencer l'activité de ce PE.

**Le jour J et la Bataille de Normandie**

La Deuxième Guerre mondiale se répandait en Europe depuis presque cinq ans et l'Allemagne avait conquis la plus grande partie du continent européen. La seule chose qui séparait les Allemands de la Grande-Bretagne était la Manche. Le 6 juin 1944, les marines alliées (canadienne, britannique et américaine) ont fait traverser une flotte de l'Angleterre jusqu'en France. Leur rôle était de traverser la Manche et d'envahir une des cinq plages pour libérer l'Europe de l'Allemande nazie. Les Américains se chargeait des plages Utah et Omaha, les Britanniques des plages Gold et Sword et les Canadiens de la plage Juno.

Le jour J a été le début de la campagne de Normandie et on le considère dans l'histoire comme la plus grande invasion navale de tous les temps parce qu'elle ciblait 80 km de plage le long de la côte normande.



Présenter le transparent de la carte des plages de Normandie qui se trouve à l'annexe A pour illustrer la région géographique.



Présenter le transparent du débarquement des unités canadiennes à la plage Juno qui se trouve à l'annexe B.

**L'Opération Neptune.** Le nom qui représentait la partie navale de l'offensive du jour J.

Parmi les navires de la Marine royale du Canada (MRC) à se diriger vers la plage Juno, notons :

- le NCSM ALGONQUIN,
- le NCSM SIOUX,
- le NCSM PRINCE HENRY,
- le NCSM PRINCE DAVID,
- les 4<sup>e</sup>, 14<sup>e</sup>, et 16<sup>e</sup> flottilles canadiennes de dragage de mines, et
- la barge de débarquement de la MRC.

Les destroyers qui escortaient les flottilles étaient les NCSM HAIDA et NCSM HURON.

Au total, il y avait environ 155 000 soldats, 5 000 navires et barges de débarquement, 50 000 véhicules et 11 000 avions. Le Canada a contribué 14 000 soldats pour le débarquement à la plage Juno. Aux plages, le débarquement a débuté à 0600 heures. Deux heures plus tard, les défenses allemandes de la plage Juno étaient défaits. Les troupes ont ensuite poursuivi dans les terres pour capturer la ville de Caen. La ville de Caen était le centre de communications allemand.



La traversée de la Manche a été un obstacle majeur au cours de la mission. On a dû construire un long tuyau appelé « Pluto » pour transporter le carburant sous la mer, entre l'Angleterre et la Normandie.

Une des plus grandes victoires du Canada est survenue au jour J, en 1944. Pendant les six premiers jours de la campagne de Normandie, 1 017 Canadiens sont morts. La campagne de Normandie, aussi appelée Opération Overlord, s'est poursuivie pendant deux mois et demi. Les pertes des Alliés (personnes tuées, blessées et capturées) se sont élevées à 210 000. Les pertes canadiennes se sont élevées à 18 000, dont plus de 5 000 morts.



Le terme « jour J » était le terme militaire utilisé pour signifier le lancement de toute opération d'importance. Ce n'est que depuis l'invasion de la Normandie que le terme ne signifie plus qu'une mission en particulier.

Par exemple, les jours qui ont précédé et suivi le jour J se sont appelés J moins trois pour trois jours avant une mission, et J plus un pour une journée après une mission.

## ACTIVITÉ

Durée : 10 min

### OBJECTIF

L'objectif de cette activité est que les cadets décrivent le jour J et la Bataille de Normandie.

### RESSOURCES

- le document de cours Le Canada se souvient qui se trouve à l'annexe C,
- la feuille de travail Le jour J et la Bataille de Normandie qui se trouve à l'annexe D, et
- la clé de correction de la feuille de travail Le jour J et la Bataille de Normandie qui se trouve à l'annexe E.

### DÉROULEMENT DE L'ACTIVITÉ

S.O.

### INSTRUCTIONS SUR L'ACTIVITÉ

1. Diviser les cadets en groupes de deux ou trois personnes.
2. Distribuer le document de cours Le Canada se souvient qui se trouve à l'annexe D et la feuille de travail Le jour J et la Bataille de Normandie qui se trouve à l'annexe D à chaque cadet.
3. Demander aux cadets de travailler en groupe pour remplir la feuille de travail Le jour J et la Bataille de Normandie au moyen du document de cours Le Canada se souvient.

4. Utiliser la clé de correction de la feuille de travail Le jour J et la Bataille de Normandie qui se trouve à l'annexe E pour passer en revue les réponses avec les cadets.

## MESURES DE SÉCURITÉ

S.O.

---

## CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 1

La participation des cadets à l'activité en classe servira de confirmation de l'apprentissage de ce PE.

---

## Point d'enseignement 2

### Identifier les commémorations internationales, nationales et provinciales du jour J

Durée : 5 min

Méthode : Exposé interactif

---

## COMMÉMORATIONS INTERNATIONALES

**Centre Juno Beach.** Le premier monument commémoratif du jour J pour le Canada a ouvert en Normandie, en France, le 6 juin 2003. Il présente la contribution des soldats canadiens au jour J sur la plage où 1 200 d'entre eux sont morts. Le centre compte des guides canadiens qui dirigent des visites guidées à pied sur la plage.



Visiter le site <http://www.junobeach.org> pour faire une visite en ligne.

**La Manche.** En 2004, on a assisté à une traversée symbolique de la Manche, entre Portsmouth, en Angleterre, et la Normandie, en France. Une frégate de patrouille de la marine, le NCSM CHARLOTTETOWN, s'est jointe à d'autres navires alliés et a escorté un traversier, le *Normandie*, qui transportait des anciens combattants. La flottille a jeté l'ancre au large des côtes d'Arromanches, en France.

## COMMÉMORATIONS NATIONALES

**Le Monument commémoratif de guerre du Canada.** Même si on l'avait conçu pour commémorer les personnes mortes au cours de la Première Guerre mondiale, le monument commémoratif n'a pas été dévoilé avant 1939, quelques mois avant le début de la Deuxième Guerre mondiale. C'est le roi George VI qui a dévoilé le monument commémoratif au cours de sa visite de 1939, la première fois qu'un monarque en poste visitait le Canada. Les dates qui commémorent la Deuxième Guerre mondiale (1939-1945) et la Guerre de Corée (1950-1953) ont été ajoutées en 1982.

**Journée nationale annuelle du Souvenir à Ottawa.** Les Canadiens commémorent le jour J au Monument commémoratif de guerre du Canada. À l'occasion de la cérémonie, des membres actifs des Forces canadiennes (FC) marchent sur cinq milles, du lac Dows au Monument commémoratif de guerre du Canada, pour commémorer la distance que les unités canadiennes ont parcouru au jour J.

**Tour de la Paix.** La Tour de la Paix est jointe à l'édifice du Centre du parlement à Ottawa et mesure 92,2 m de hauteur. Elle a été construite pour commémorer la fin de la Première Guerre mondiale et contient les Livres du Souvenir dans lesquels se trouvent le nom de tous les soldats qui sont morts au front pour le Canada au cours des guerres comme la Première Guerre mondiale, la Deuxième Guerre mondiale, la Guerre de Corée, la Guerre des Boers et l'Expédition du Nil.

**Musée canadien de la guerre.** Les visiteurs ont droit à des témoignages de première bouche du jour J et de la campagne de Normandie. Des anciens combattants bénévoles font part de leurs souvenirs et répondent à des questions au musée le 6 juin de chaque année.

### **COMMÉMORATIONS PROVINCIALES**

Les commémorations provinciales sont semblables aux commémorations nationales, sauf qu'elles ont lieu à des monuments de guerre dans les capitales provinciales plutôt qu'à Ottawa, en Ontario.

Les commémorations locales sont des événements qui se déroulent dans la communauté, et elles sont normalement organisées par la Légion royale canadienne ou une autre organisation de la communauté. Elles peuvent consister en un rassemblement au monument de guerre local ou en d'autres rituels de commémoration.

### **CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 2**

#### **QUESTIONS :**

- Q1. Quel est le nom du premier monument commémoratif du jour J pour le Canada et où se trouve-t-il? Quand a-t-il ouvert?
- Q2. Pourquoi la Manche est-elle importante?
- Q3. Quelles évidences existe-t-il pour prouver que les Canadiens et les Canadiennes se commémorent le jour J?

#### **RÉPONSES ANTICIPÉES :**

- R1. Le Centre Juno Beach (Normandie, France). Il a ouvert le 6 juin 2003.
- R2. La traversée de la Manche a été un obstacle majeur au cours de l'opération du jour J. La flottille a quitté l'Angleterre et a accosté sur les plages de Normandie, en France.
- R3. Parmi les évidences nationales, notons le Monument commémoratif de guerre du Canada, la Tour de la Paix et le Musée canadien de la guerre. À l'occasion de l'anniversaire du jour J, les Canadiens marchent sur cinq milles jusqu'au Monument commémoratif de guerre du Canada, pour commémorer la distance que les unités canadiennes ont parcouru au jour J.

### **CONFIRMATION DE FIN DE LEÇON**

La participation des cadets à l'activité et à l'exposé interactif servira de confirmation de cette leçon.

### **CONCLUSION**

#### **DEVOIR/LECTURE/PRATIQUE**

S.O.

#### **MÉTHODE D'ÉVALUATION**

S.O.

## **OBSERVATIONS FINALES**

Il est important de connaître notre histoire militaire afin de pouvoir apprécier la liberté et la qualité de vie dont nous jouissons aujourd'hui. Les commémorations d'événements historiques aident à préserver le patrimoine canadien. Le sacrifice que les Canadiens ont fait à la plage Juno a grandement contribué à la victoire finale des alliés contre l'Allemagne qui a mis fin à la Deuxième Guerre mondiale.

## **COMMENTAIRES/REMARQUES À L'INSTRUCTEUR**

On peut faire appel à un conférencier invité pour donner cette leçon.

---

## **DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE**

---

C1-192 Centre Juno Beach. (2004). *Le jour J : le juin 1944*. Extrait le 30 mars 2009 du site <http://www.junobeach.org>.

C1-193 Roland, R. (2003). *Le jour J : Le rôle du Canada*. Articles de nouvelle de la CBC. Extrait le 31 mars 2009 du site <http://www.cbc.ca/news/dday/>

C1-194 Ministère du Patrimoine canadien. (2003). *La Démocratie en guerre : Les journaux canadiens et la seconde guerre mondiale*. Extrait le 31 mars 2009 du site <http://www.museedelaguerre.ca/mcg/accueil>

C1-220 Anciens combattants Canada. (2004). *Le jour J et la Bataille de Normandie*. Extrait le 31 mars 2009 du site <http://www.vac-acc.gc.ca/youth/sub.cfm?source=feature/normandy04/norm-educators/>

## PLAGES DE NORMANDIE

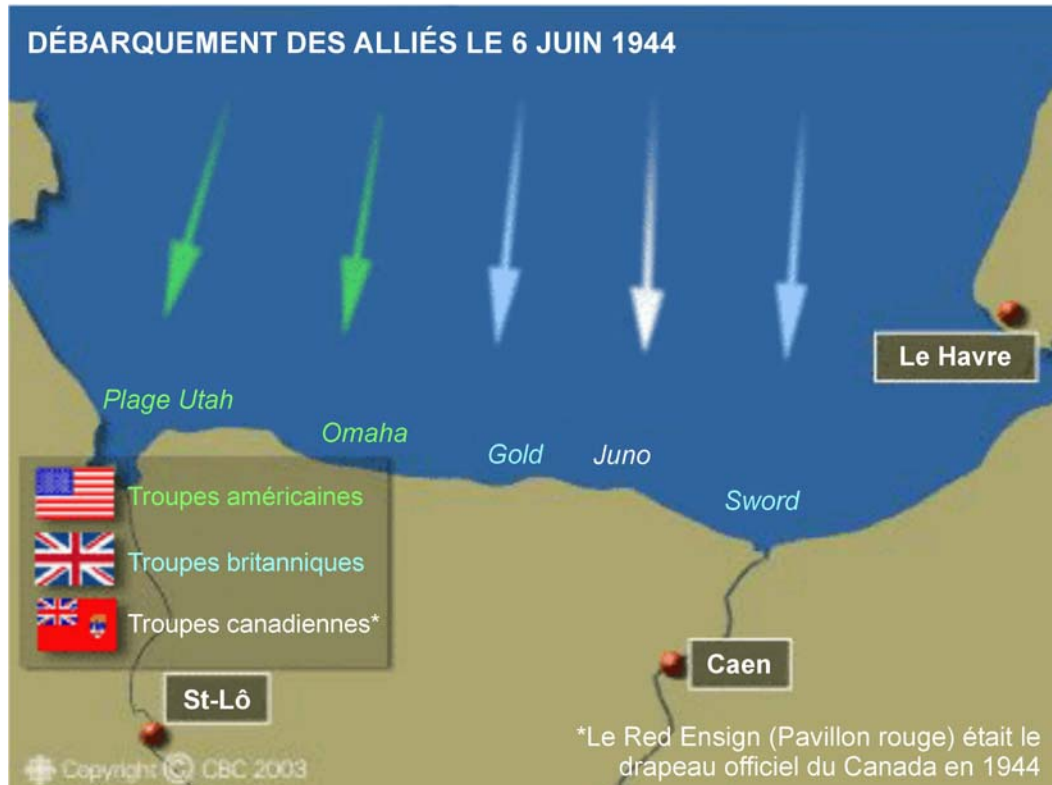


Figure A-1 Plages de Normandie

Remarque. Tiré de *Le jour J : Le rôle du Canada*, Roland, R. (2003).  
Extrait le 31 mars 2009 du site <http://www.cbc.ca/news/dday/>

CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC

## LES UNITÉS CANADIENNES DÉBARQUENT À LA PLAGE JUNO

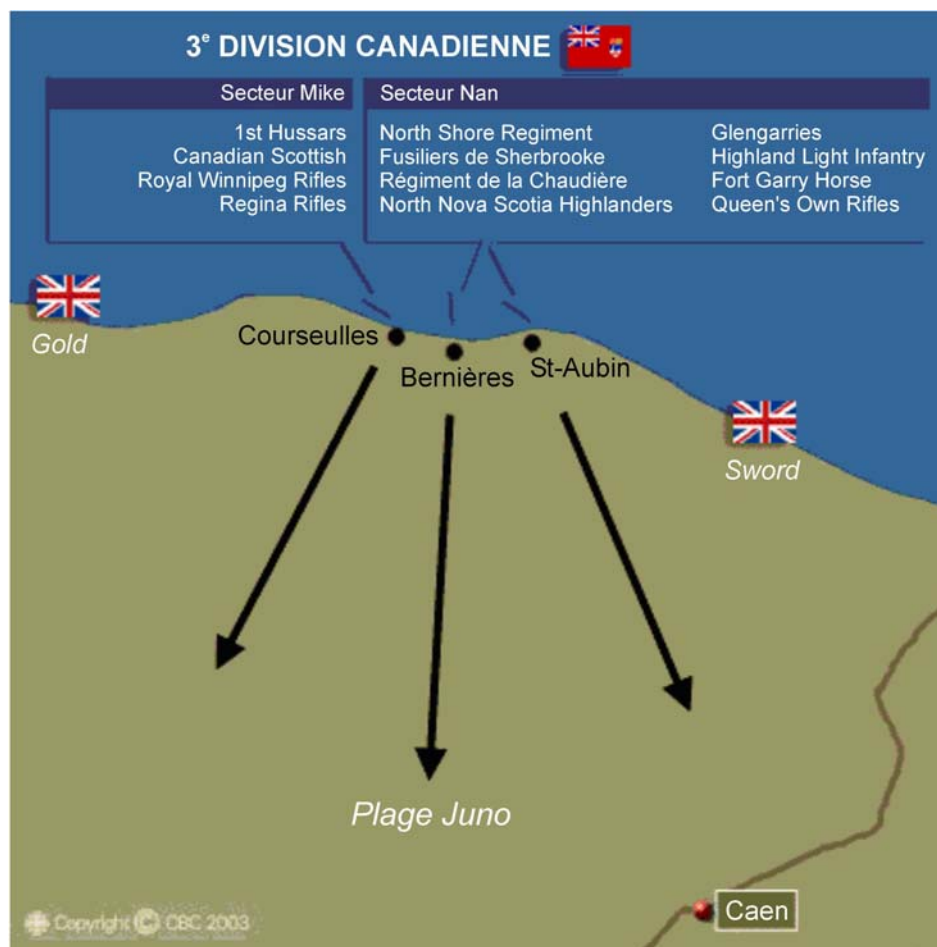
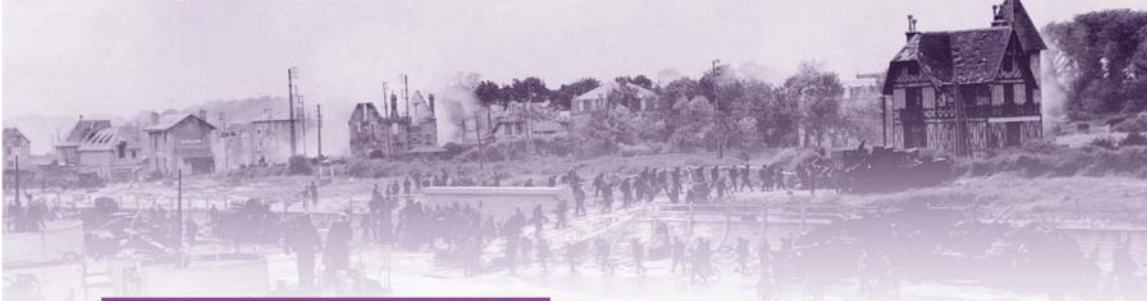


Figure B-1 Unités canadiennes

Remarque. Tiré de *Le jour J : Le rôle du Canada*, Roland, R. (2003).  
Extrait le 31 mars 2009 du site <http://www.cbc.ca/news/dday/>

CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC

## LE CANADA SE SOUVIENT DU JOUR J ET DE LA BATAILLE DE NORMANDIE



***L'histoire nous apprend que le 6 juin 1944 a marqué le début des événements annonçant la fin de la Seconde Guerre mondiale. Reportons-nous ensemble à cette époque...***

Nous sommes au printemps de 1944. L'Allemagne a conquis la majeure partie du continent européen, y compris la France. Seul un étroit plan d'eau, appelé la Manche, sépare les forces allemandes de la Grande-Bretagne.

Une attaque alliée sur la côte française à Dieppe, en août 1942, a causé nombre de pertes pour les Alliés, et en particulier pour le Canada; vers 1944, ceux-ci ont remporté des victoires décisives contre les troupes allemandes en Italie et en Russie.

La victoire finale sur les Allemands n'est possible que si ces derniers sont vaincus en Europe de l'Ouest. C'est pourquoi les Alliés lancent une invasion redoutable contre les troupes allemandes sur le continent. Cette invasion, ils la préparent depuis plus d'un an dans le plus grand secret :

- Troupes, navires, chars, ravitaillement et matériel sont massés en grand nombre en Angleterre.
- Les forces terrestres, maritimes et aériennes ont répété leur rôle inlassablement pour assurer la synchronisation et la coordination de leurs opérations.
- Des ports artificiels flottants ont été construits pour permettre aux navires de ravitaillement de décharger leur cargaison en France.
- Un long tuyau flexible, le Pluto, a été installé pour acheminer le carburant sous la Manche, entre l'Angleterre et la Normandie.

### **La forteresse Europe**

Malgré toutes ces préparations, l'invasion de la Normandie ne se fera pas facilement :

- Les Allemands ont jonché les plages de Normandie de mines terrestres et en défendent l'accès par des fils barbelés, des batteries d'artillerie lourde et des nids de mitrailleuses.

- Les ports de la côte normande doivent être protégés pour assurer le passage des centaines de navires nécessaires au transport des aliments, des fournitures médicales, des armes et des nouvelles troupes après l'invasion.
- Une fois en France, les armées alliées doivent pouvoir s'approvisionner en carburant grâce au pipeline Pluto afin de poursuivre l'invasion de l'Europe occupée.

C'est pour toutes ces raisons que la côte, du Danemark jusqu'au sud de la France, est appelée la forteresse Europe.

Si les Alliés sont défaits, ce sera un désastre complet, car les troupes ne pourront pas s'abriter. Mais s'ils sont victorieux, ils prendront enfin pied en Europe de l'Ouest et auront une chance de libérer la France, la Hollande, la Belgique et le Danemark de l'occupation allemande.

### **Sur terre, sur mer et dans les airs**

Le 6 juin 1944, ou jour J, une énorme force formée de troupes canadiennes, britanniques et américaines traverse la Manche et procède à l'*Opération Overlord*. Sa destination : une bordure de 50 milles de la côte de Normandie, en France, qui est si bien protégée. Les troupes alliées ont débarqué sur la côte de Normandie en divers endroits : plage Juno (Canada), plage Gold (Royaume-Uni), plage Sword (Royaume-Uni et France), plages Utah et Omaha (États-Unis).

- Les avions alliés lancent l'assaut en bombardant les défenses côtières.
- 15 000 soldats canadiens débarquent en un endroit qu'on appelle maintenant la plage Juno. Leur mission est d'établir une tête de pont de cinq milles sur la côte des villages de Courseulles-sur-Mer, Bernières-sur-Mer et Saint-Aubin-sur-Mer. Ceci fait, ils devront pénétrer plus avant pour s'emparer de la ville de Caen, dont les Allemands ont fait un centre de communications.
- À l'est, plus de 450 Canadiens sont parachutés dans les terres avant l'aube et attaquent l'ennemi.
- Les avions de l'Aviation royale du Canada attaquent d'autres défenses côtières et positions intérieures



Anciens Combattants  
Canada

Veterans Affairs  
Canada

[www.vac-acc.gc.ca](http://www.vac-acc.gc.ca)

Canada

Figure C-1 Feuille de renseignements

*Remarque.* Tiré de Anciens Combattants Canada. (2004). Extrait le 31 mars 2009 du site [http://www.vac-acc.gc.ca/content/feature/normandy04/dday\\_infosheet\\_fre.pdf](http://www.vac-acc.gc.ca/content/feature/normandy04/dday_infosheet_fre.pdf)

allemandes, pendant que les destroyers et les navires de soutien de la Marine royale du Canada bombardent des cibles allemandes.

- 7000 navires de toutes catégories, dont 284 gros navires de combat, prennent part à l'*Opération Neptune*, ainsi appelée parce que c'est le volet maritime de l'offensive du jour J.
- Plus de 4000 bombardiers moyens et lourds, ainsi qu'environ 3700 chasseurs et chasseurs-bombardiers, attaquent les défenses côtières et les cibles de l'intérieur.

### Une victoire chèrement gagnée

Bon nombre des soldats canadiens qui prennent part à la bataille de Normandie sont jeunes et n'ont jamais combattu. Cependant, en raison de leur courage et de leur compétence, ils aident souvent à mener l'avance des Alliés contre un adversaire résolu, et ils en sont récompensés :

- Malgré l'opposition acharnée des Allemands sur la plage Juno, les Canadiens s'emparent de trois positions littorales et s'établissent dans le village de Creully.
- Les combats sanglants se poursuivent en Normandie, quand les forces canadiennes sont confrontées aux puissantes divisions cuirassées allemandes dans la lutte pour la ville de Caen.

Tout au cours de l'été 1944, les combats continuent en dépit de la poussière et de la chaleur étouffantes. Les conditions de vie sont terribles, et l'ennemi est sans pitié. Malgré tout, les troupes résistent et, le 25 août 1944, les Alliés libèrent Paris, ce qui marque la fin et la réussite de la campagne de Normandie. Cependant, il faudra attendre encore neuf mois pour que les Alliés remportent la victoire absolue en Europe.

### Le prix de la bataille

Contre toute attente, les Canadiens ont défait les meilleures troupes ennemies, mais la victoire est coûteuse. En effet, les Canadiens comptent plus de victimes que toute autre division du Groupe de l'Armée britannique. Beaucoup ont payé de leur vie et sont inhumés loin de leur foyer et des êtres qui leur sont chers. D'autres sont rentrés au pays, mais ont subi des blessures physiques et psychologiques dont ils souffrent encore.

### Nous ne les oublierons pas

La nation canadienne doit une éternelle dette de gratitude aux jeunes hommes et femmes qui ont servi et continuent de servir le pays en temps de guerre, de conflit armé et de paix. Tous les ans, le 11 novembre, jour du Souvenir, la nation observe un moment de silence en l'honneur de ceux et de celles qui ont servi. Au cours de la Semaine des anciens combattants, du 5 au 11 novembre, le peuple canadien commémore les réalisations et les sacrifices de ceux et de celles qui sont morts au service du pays dans la lutte pour la paix.

### L'héritage

L'expérience et l'histoire collectives des anciens combattants canadiens qui ont débarqué en Normandie à l'été de 1944 et combattu dans la poche de Falaise et par la suite constituent pour nous, Canadiens et Canadiennes, un héritage dont nous sommes fiers. Un héritage durable, qui sera transmis aux générations à venir. Il importe de nous rappeler toujours les personnes qui ont servi et celles qui ont péri, et de préserver à tout jamais les valeurs qu'elles ont défendues - la vérité, la justice, la paix, la liberté et la diversité - toutes valeurs qui orientent et définissent aujourd'hui notre pays libre et pacifique.

### Pour de plus amples renseignements

Consultez le site Internet d'Anciens Combattants Canada [www.vac-acc.gc.ca](http://www.vac-acc.gc.ca) pour vous renseigner davantage sur le rôle du Canada dans la Seconde Guerre mondiale. Vous pourrez également y trouver, dans le *Livre du Souvenir de la Seconde Guerre mondiale*, le nom de nos compatriotes qui sont morts au cours de la bataille de Normandie. Il s'agit, bien sûr, de la version virtuelle d'un livre qui se trouve dans la tour de la Paix, à Ottawa.

### Le programme Le Canada se souvient

Le programme *Le Canada se souvient*, d'Anciens Combattants Canada, encourage les Canadiens et les Canadiennes, et en particulier les jeunes, à s'informer sur les sacrifices et les réalisations des personnes qui ont servi et de celles qui servent encore, en temps de guerre comme en temps de paix, et à participer aux activités commémoratives qui permettront de préserver l'héritage qu'elles ont légué afin de le transmettre aux générations à venir.



Figure C-2 Feuille de renseignements

*Remarque.* Tiré de Anciens Combattants Canada. (2004). Extrait le 31 mars 2009 du site [http://www.vac-acc.gc.ca/content/feature/normandy04/dday\\_infosheet\\_fre.pdf](http://www.vac-acc.gc.ca/content/feature/normandy04/dday_infosheet_fre.pdf)

## FEUILLE DE TRAVAIL SUR LE JOUR J ET LA BATAILLE DE NORMANDIE

À compléter.

1. L'anniversaire du jour J est le \_\_\_\_\_.
2. Au printemps \_\_\_\_\_, l'Allemagne avait conquis la plus grande partie du continent \_\_\_\_\_, y compris la France.
3. Une voie d'eau étroite, appelée la \_\_\_\_\_ séparait les forces allemandes de la Grande-Bretagne.
4. Les \_\_\_\_\_ ont décidé de lancer un(e) \_\_\_\_\_ important(e) contre les forces allemandes sur le continent européen.
5. On a dû construire \_\_\_\_\_ pour transporter le carburant sous la mer, entre l'Angleterre et la \_\_\_\_\_.
6. Les plages de Normandie étaient remplies de \_\_\_\_\_, de \_\_\_\_\_, d'artilleries lourdes et de nids de mitrailleuses allemands.
7. On appelait \_\_\_\_\_ la côte allant du Danemark au sud de la France.
8. La Bataille de Normandie s'appelle aussi \_\_\_\_\_.
9. \_\_\_\_\_ troupes canadiennes sont débarquées à la plage Juno.
10. Le centre de communications allemand se trouvait dans la ville de \_\_\_\_\_.
11. \_\_\_\_\_ représente le nom de la partie navale de l'offensive du jour J.
12. La campagne de Normandie s'est terminée avec la libération de Paris, le \_\_\_\_\_.
13. Il a fallu encore \_\_\_\_\_ mois pour que les Alliés réussissent une victoire totale en Europe.

Faire correspondre :

- |                       |                                |
|-----------------------|--------------------------------|
| 1. ___ La plage Juno  | a. Le Royaume-Uni et la France |
| 2. ___ La plage Gold  | b. Les États-Unis              |
| 3. ___ La plage Sword | c. Le Canada                   |
| 4. ___ La plage Utah  | d. Le Royaume-Uni              |
| 5. ___ La plage Omaha |                                |

CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC

## CORRIGÉ POUR LA FEUILLE DE TRAVAIL LE JOUR J ET LA BATAILLE DE NORMANDIE

À compléter.

1. L'anniversaire du jour J est le 6 juin.
2. Au printemps 1944, l'Allemagne avait conquis la plus grande partie du continent européen, y compris la France.
3. Une voie d'eau étroite, appelée la Manche séparait les forces allemandes de la Grande-Bretagne.
4. Les alliés ont décidé de lancer un(e) invasion important(e) contre les forces allemandes sur le continent européen.
5. On a dû construire Pluto pour transporter le carburant sous la mer, entre l'Angleterre et la Normandie.
6. Les plages de Normandie étaient remplies de mines terrestres, de barbelé, d'artilleries lourdes et de nids de mitrailleuses allemands.
7. On appelait Bastion Europe la côte allant du Danemark au sud de la France.
8. La Bataille de Normandie s'appelle aussi Opération Overlord.
9. Quinze mille troupes canadiennes sont débarquées à la plage Juno.
10. Le centre de communications allemand se trouvait dans la ville de Caen.
11. Opération Neptune représente le nom de la partie navale de l'offensive du jour J.
12. La campagne de Normandie s'est terminée avec la libération de Paris, le 25 août 1944.
13. Il a fallu encore neuf mois pour que les Alliés réussissent une victoire totale en Europe.

Faire correspondre :

- |                            |                                |
|----------------------------|--------------------------------|
| 1. <u>c</u> La plage Juno  | a. Le Royaume-Uni et la France |
| 2. <u>d</u> La plage Gold  | b. Les États-Unis              |
| 3. <u>a</u> La plage Sword | c. Le Canada                   |
| 4. <u>b</u> La plage Utah  | d. Le Royaume-Uni              |
| 5. <u>b</u> La plage Omaha |                                |

CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC



**CADETS DE LA MARINE ROYALE CANADIENNE**  
**PHASE QUATRE**  
**GUIDE PÉDAGOGIQUE**



**SECTION 8**

**OCOM C420.04 – PARTICIPER À UNE PRÉSENTATION DONNÉE PAR  
UN CONFÉRENCIER INVITÉ D'UN ORGANISME MARITIME CIVIL**

---

Durée totale :

60 min

---

**AUCUN GUIDE PÉDAGOGIQUE N'EST FOURNI POUR LE PRÉSENT OCOM.**

CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC