



Chambre des communes  
CANADA

## Comité permanent de la défense nationale

---

NDDN • NUMÉRO 027 • 2<sup>e</sup> SESSION • 40<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le lundi 15 juin 2009**

**Président**

**L'honorable Maxime Bernier**

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

**<http://www.parl.gc.ca>**

## Comité permanent de la défense nationale

Le lundi 15 juin 2009

• (1535)

[Français]

**Le président (L'hon. Maxime Bernier (Beauce, PCC)):** Bonjour à tous et bienvenue à la 27<sup>e</sup> séance du Comité permanent de la défense nationale. Aujourd'hui, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par ce comité le lundi 23 février 2009, nous allons poursuivre notre étude sur la souveraineté canadienne dans l'Arctique.

[Traduction]

Nous accueillons aujourd'hui deux témoins: M. John R. Davidson, président de l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens, et le colonel P. Drover, directeur de la disponibilité opérationnelle (Air) et chef d'état-major de la force aérienne du ministère de la Défense nationale.

Je vous remercie tous les deux d'être avec nous.

Nous allons commencer par M. Davidson. Vous disposez de sept minutes.

**M. John R. Davidson (président, Association civile de recherche et de sauvetage aériens):** Merci, monsieur le président.

L'Association civile de recherche et de sauvetage aériens, ou ACRSA, est une association bénévole nationale créée en 1986 pour faire la promotion de la sécurité aérienne et offrir des services de soutien à la recherche aérienne dans le cadre du programme national de recherche et de sauvetage. Nos bénévoles utilisent leur propre aéronef ou véhicule pour offrir ce service, et leurs dépenses leur sont ensuite remboursées.

L'ACRSA est financée par un accord de contribution conclu par le Conseil du Trésor et administré par le MDN. Il s'agit d'une entente quinquennale qui détermine les services à fournir et le financement autorisé sur ces services.

Chaque année, notre vérificateur examine les états financiers présentés par l'ACRSA. Jusqu'à maintenant, il a toujours remis un rapport sans réserve et exprimé une opinion favorable. C'est de très bon augure pour un organisme bénévole qui gère des fonds publics.

Nous avons des organisations membres dans chaque province et territoire. Lors du dernier exercice financier, nous comptons environ 2 997 membres, lesquels ont effectué environ 124 701 heures de bénévolat, de formation et d'animation de séminaires sur la sécurité. Dans l'ensemble du pays, nos bénévoles ont également participé à 254 missions réelles de recherche et de sauvetage, soit 137 opérations aériennes et 117 opérations au sol, en quelque 4 577 heures de bénévolat.

Ces bénévoles complètent de façon active le personnel de base de recherche et de sauvetage des Forces canadiennes lors de ces missions en fournissant des observateurs pour les avions de recherche militaires en plus de pilotes, de navigateurs, d'observateurs et d'aéronefs lorsque l'un des trois centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage du Canada leur en fait la demande. Nous

fournissons également de l'aide humanitaire aux services de police locaux et aux organismes de gestion des urgences pour la recherche de personnes disparues.

L'ACRSA est gérée par un conseil d'administration bénévole formé de 13 membres, qui sont élus par les organisations membres du pays. Ce conseil est responsable de l'élaboration des politiques, de la gestion de nos responsabilités financières et de l'établissement des normes de formation. Il se réunit deux fois par année pour s'acquitter de ces responsabilités relatives à l'administration courante. Le conseil de direction, formé de quatre membres, se réunit quatre fois par année ou au besoin.

L'ACRSA élabore ses propres programmes de formation en fonction du manuel national de recherche et de sauvetage. En plus de ces programmes de formation, nous avons établi des normes de formation et de maintien des compétences que nos bénévoles doivent respecter avant d'être autorisés à participer aux missions réelles de recherche et de sauvetage. Nous avons élaboré des formations pour nos pilotes, navigateurs, observateurs et coordonnateurs de recherche.

Pour bien fonctionner, l'ACRSA utilise une structure qui divise chaque organisation membre en zones et en régions, si nécessaire. Il y a environ 104 zones au pays. La zone est le niveau auquel toutes les opérations ont lieu. Toutes nos activités d'accréditation, de formation, de maintien des compétences et de recrutement se déroulent à ce niveau. Le MDN évalue chaque zone pour s'assurer qu'elle se conforme à nos normes d'accréditation et à nos exigences en matière de maintien des compétences. C'est aux agents de liaison de l'ACRSA affectés aux escadrons de recherche et de sauvetage que revient cette responsabilité. En moyenne, nous réussissons nos évaluations de zone dans 97 p. 100 des cas, et dans les autres cas, nous réussissons après une formation d'appoint immédiate.

Nous avons élaboré un système de gestion électronique pour conserver toutes les données qui concernent nos bénévoles, ainsi que leur dossier de formation et de maintien des compétences. Comme l'évaluation des qualifications se déroule sur 365 jours, le maintien des compétences de nos bénévoles est constamment surveillé, et la formation est adaptée en fonction des besoins. Nous offrons les cours appropriés afin que chacun ait la possibilité de maintenir ses compétences de vol.

Tous les bénévoles reçoivent une attestation de l'ACRSA, qui s'assure ainsi qu'ils sont en mesure d'offrir un service de grande qualité aux Forces canadiennes, mais également que les gens dans le besoin recevront l'aide de professionnels hautement qualifiés lors des recherches. Les bénévoles de l'ACRSA acceptent volontairement de participer aux recherches lorsque les circonstances et les conditions météorologiques sont difficiles.

L'une des contributions les plus remarquables que l'ACRSA apporte aux opérations de recherche et de sauvetage des Forces canadiennes est la connaissance que les pilotes, les navigateurs, les observateurs, le personnel au sol et les coordonnateurs ont de leur région. Nos membres peuvent être au courant de la présence d'un avion dans un secteur, et si l'émetteur de localisation d'urgence se déclenche, nous pouvons avoir une bonne idée de l'endroit où chercher. Pareille connaissance du terrain peut contribuer à conclure une recherche plus rapidement ou à éviter d'avoir à appeler un avion des Forces canadiennes, ce qui réduit la charge de travail des escadrons de recherche et de sauvetage.

• (1540)

L'ACRSA a élaboré un programme d'assurance pour offrir une protection à ses bénévoles. Ce programme comprend la responsabilité, les accidents de travail et l'assurance secondaire pour coque d'aéronef. Il fera en sorte que nos bénévoles ne seront pas laissés à eux-mêmes s'ils sont blessés durant l'une de leurs missions.

En plus de notre programme d'assurance, nous avons aussi les commissions des accidents du travail. Dans presque toutes les provinces et tous les territoires, nos bénévoles sont considérés comme des travailleurs de services d'urgence, ce qui permet à la commission des accidents du travail d'une province ou d'un territoire de leur fournir un soutien financier si un incident malheureux se produit. Nous sommes toujours en négociations avec quelques provinces ou territoires qui hésitent encore à offrir cette protection, même si le gouvernement fédéral va assumer au bout du compte 75 p. 100 des coûts des réclamations.

Le chef des services d'examen, soit le vérificateur interne des programmes du MDN, a effectué récemment la vérification du programme de l'ACRSA. Il a déterminé que l'ACRSA est un programme rentable qui permet de ménager les fonds et l'équipement limité du MDN, ainsi que les ressources en personnel. Par exemple, depuis 2005, le coût horaire du soutien de l'ACRSA aux équipes de recherche et de sauvetage est de 85,20 \$ dans la région de recherche et de sauvetage d'Halifax, de 65,82 \$ dans celle de Trenton et de 447,51 \$ dans celle de Victoria.

L'ACRSA participe à environ 25 p. 100 des missions de recherche et de sauvetage, et on nous a remboursé approximativement 1 million de dollars pour ces efforts. Toutefois, si le MDN avait effectué ces opérations sans l'aide de nos bénévoles et de leur aéronef, il aurait déboursé environ 30 millions de dollars. À eux seuls, ces chiffres démontrent quelle valeur le programme de bénévolat de l'ACRSA a pour le programme de recherche et de sauvetage. Le coût du programme de l'ACRSA représente 1,9 p. 100 des coûts du programme de recherche et de sauvetage du MDN.

Dans le rapport, les personnes interrogées ont indiqué que le programme de l'ACRSA était indispensable ou très utile, ce qui constitue un appui très positif à une organisation bénévole civile.

Durant les exercices de 2005 à 2009, nous avons participé à 32 missions de recherche et de sauvetage dans l'Arctique et les Territoires du Nord-Ouest. Onze se sont déroulées au sol, en 1 250 heures de travail bénévole. Il y a eu 20 incidents aériens au Nunavut, dont deux ont nécessité une intervention au sol, pour 1 400 heures au total. Enfin, il y a eu neuf missions aériennes au Yukon, dont quatre au sol, soit 226 heures au total.

Nous sommes donc disponibles. Nous sommes là et nous pouvons offrir notre assistance au MDN ou aux organisations de mesures d'urgence au besoin.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de vous parler de l'ACRSA.

Je suis prêt à répondre à vos questions.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Davidson.

Nous allons maintenant donner la parole à M. Drover.

**Colonel P. Drover (directeur, Disponibilité opérationnelle (Air), Chef d'état-major de la Force aérienne, ministère de la Défense nationale):** Merci, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité.

On m'a demandé de venir vous parler aujourd'hui des activités de recherche et de sauvetage dans le Nord. Je commencerai en vous présentant un bref exposé pour vous décrire les rôles, la responsabilité et la position des FC à cet égard, après quoi nous examinerons les taux d'activité observés ces dernières années. Il m'arrivera d'utiliser l'abréviation R-S pour parler de recherche et de sauvetage durant mon exposé.

Je dois préciser qu'un grand nombre d'organisations et d'organismes sont appelés à effectuer des interventions de recherche et de sauvetage. Les Forces canadiennes et la Garde côtière canadienne sont responsables des aéronefs et des navires en détresse dans les eaux territoriales du pays. Parcs Canada est responsable des personnes perdues ou disparues dans les limites des parcs nationaux. Le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut sont responsables des opérations de recherche et de sauvetage au sol sur leurs territoires respectifs. Les volontaires jouent un rôle important dans ce type d'activités, comme vient tout juste de le souligner M. Davidson. Nous comptons beaucoup sur l'ACRSA pour nous assister dans nos opérations de R-S.

Je vous demande maintenant de consulter les diapositives que j'ai préparées, et je vais simplement faire quelques brèves observations sur chacune. La première est intitulée « Régions de recherche et de sauvetage et emplacement des CSSM ». Nous avons trois centres de coordination des opérations de sauvetage au service du Canada. On peut les voir ici, à Victoria, à Trenton et à Halifax. Chaque région englobe également les eaux côtières. Nous sommes responsables des opérations de recherche et de sauvetage dans une région de 15 millions de kilomètres carrés, qui s'étend de la frontière des États-Unis jusqu'au pôle Nord, et de 1 100 kilomètres à l'Ouest de Vancouver jusqu'à 1 600 kilomètres à l'Est de Terre-Neuve. Le personnel de trois de nos centres est composé à la fois de membres des Forces canadiennes et de membres de la Garde côtière, qui sont très bien formés pour les opérations de recherche et de sauvetage.

Une opération de R-S commence par un signalement. Un signalement transmis à n'importe lequel des centres de coordination va déclencher une série d'événements qui vont conduire à une mission de R-S réussie ou non, selon le cas. Les signalements proviennent de diverses sources, telles que NavCan, un proche parent ou des émetteurs de localisation d'urgence, ou ELT. Je peux vous en parler plus en détail un peu plus tard, si vous le voulez.

Les centres de coordination vont mandater la ressource la plus susceptible de produire les meilleurs résultats. Il peut s'agir d'un aéronef des Forces canadiennes ou d'un bâtiment de la Garde côtière. Des ressources de la marine ainsi que d'autres ressources provinciales, fédérales ou territoriales, comme Transports Canada, peuvent également être utilisées. Nous affrétons souvent des hélicoptères commerciaux, lorsque c'est le plus logique et le plus pratique. Nous utilisons l'ACRSA, comme on l'a mentionné, et la Garde côtière auxiliaire canadienne. Bien souvent, plusieurs ressources sont chargées des opérations de recherche et de sauvetage.

La diapositive suivante montre les endroits où nos bases sont situées, soit aux quatre coins du pays, de Comox, dans l'Ouest, jusqu'à Gander, à Terre-Neuve. Nous avons des bases principales, où nos aéronefs sont en attente de façon permanente, ainsi que des installations secondaires, comme Cold Lake, Bagotville et Goose Bay, où nous disposons de ressources pour les opérations de recherche et de sauvetage.

La diapositive suivante présente les types d'aéronefs utilisés dans les opérations de recherche et de sauvetage ainsi que l'endroit où ils sont basés. Tous ces appareils sont spécialement équipés pour les opérations de R-S. Ils sont munis d'équipement électronique ainsi que d'équipement de livraison par air, comme des pompes, des radeaux, des fournitures médicales et des abris; la charge peut être modifiée selon les spécifications de la mission. L'équipage de chaque appareil se compose, en plus des pilotes, bien entendu, de deux techniciens de R-S formés en soins d'urgence, en survie sur terre et en mer, et spécialisés dans les techniques de sauvetage, y compris le sauvetage dans l'Arctique, et les techniques de parachutisme, de plongée et d'escalade. Ils ont toutes les compétences pour effectuer des sauvetages.

À la page suivante, je vous parle brièvement du système COSPAS/SARSAT. Le signalement d'un incident constitue la clé d'une intervention et d'un sauvetage rapides. Au début des années 1980, le Canada, avec d'autres pays, a créé le système COSPAS/SARSAT. Il s'agit essentiellement d'un système qui permet de détecter les signaux de détresse à l'aide d'un satellite. Depuis que nous utilisons ce système, nous avons considérablement diminué le temps de recherche, parce que nous pouvons rapidement obtenir l'emplacement et les informations dont nous avons besoin, ce qui nous permet de choisir les ressources appropriées de R-S.

Tout récemment, nous avons amélioré la capacité du système COSPAS/SARSAT en nous tournant vers la technologie de 406 mégahertz, une capacité numérique de détection des signaux de détresse qui nous permet d'être alertés très rapidement et de connaître l'emplacement précis d'un incident de même que des détails concernant l'enregistrement de l'appareil et le nombre de personnes en détresse. Cela nous aide grandement à planifier les étapes initiales de toute opération de recherche.

• (1545)

Par exemple, un avion bimoteur s'est écrasé à Iqaluit, en décembre, avec deux personnes à son bord. Elles ont toutes les deux été sauvées. Nous avons reçu une alerte 406, ce qui a déclenché le système et nous a fourni des renseignements essentiels qui nous ont permis d'enclencher rapidement une opération de recherche et de sauvetage.

La diapositive suivante porte sur la CATAIR, ou la capacité d'intervention à la suite de catastrophe aérienne, dans le cas où elle surviendrait dans une région éloignée. Nous avons des trousseaux préparées à l'avance et prêtes à être distribuées, qui comprennent des abris, des provisions et des fournitures médicales. Elles sont conçues pour être rapidement chargées dans les appareils et livrées sur les lieux de l'écrasement.

Les trousseaux CATAIR ne sont qu'un des éléments de notre capacité d'intervention en cas de catastrophe aérienne. Tout d'abord, nous enverrions notre principal appareil, qui a la capacité d'offrir un abri et une aide médicale aux personnes sur le terrain. Nous enverrions ensuite nos trousseaux CATAIR. Nous déploierions une unité médicale avancée, puis nous commencerions les évacuations. Nous disposons d'un plan pour appuyer la CATAIR, qui comprend non seulement l'armée, mais les responsables territoriaux et d'autres organismes

gouvernementaux. Le Canada est le seul pays doté d'une telle capacité.

En plus de la CATAIR, nous avons également des caches d'équipement de survie partout dans le Nord, où sont entreposés des vêtements et des tentes qui peuvent être transportés vers le site d'un incident au besoin.

Les deux diapositives suivantes montrent le nombre total d'incidents ayant été signalés par région sur une période de cinq ans. La tendance s'est à peu près maintenue au cours des années où nous avons recueilli ces données. Il s'agit de divers types d'incidents, tant les fausses alertes que les incidents réels.

La page suivante présente des incidents qui ont eu lieu au nord du 55<sup>e</sup> parallèle au cours des cinq dernières années, ce qui est peut-être davantage en lien avec notre discussion d'aujourd'hui. Nous avons enregistré les incidents des divers centres de coordination des opérations de sauvetage. Ce sont des incidents de catégorie un et deux, ce qui signifie que nous avons envoyé des ressources de R-S sur les lieux. Cela ne veut pas nécessairement dire qu'il s'agissait de situations de détresse, mais nous n'avions d'autre choix que de déployer des ressources. Nous pouvons constater qu'il y a assez peu d'incidents.

À la dernière page, nous avons un tableau qui illustre la répartition des incidents. Nous avons aussi superposé nos escadrons principaux et secondaires. Je pense que ce tableau montre vraiment que la vaste majorité des incidents surviennent là où il y a des bases et qu'au Nord, il n'y a pas de région en particulier où un grand nombre d'incidents se produisent.

Monsieur le président, c'est ainsi que je vais conclure mon exposé. Je serai heureux de participer à la discussion.

Merci.

• (1550)

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Drover.

Je vais maintenant laisser la parole à M. Bryon Wilfert.

**L'hon. Bryon Wilfert (Richmond Hill, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Il est préférable de défendre la souveraineté dans l'Arctique au moyen d'une politique claire et cohérente appuyée par des ressources appropriées afin de démontrer notre intérêt national et évidemment, notre souveraineté.

Monsieur Davidson, étant donné le niveau du programme de recherche et de sauvetage du Canada, croyez-vous que ce programme pourra répondre aux besoins grandissants au cours des prochaines années? En tant qu'organisme bénévole, si le gouvernement vous demandait de fournir une assistance accrue, seriez-vous en mesure de le faire?

**M. John R. Davidson:** Cela représenterait un défi, mais nous avons actuellement des membres à Resolute Bay, à Cambridge Bay, à Baker Lake, à Rankin Inlet et à Iqaluit, alors cela ne demanderait pas de si grands efforts de se rendre dans les autres communautés. Cependant, ce ne serait pas facile, à cause de la superficie de la région arctique.

**L'hon. Bryon Wilfert:** Messieurs, j'ai été troublé de lire, dans les conclusions du Comité sénatorial de la sécurité nationale et de la défense, que seulement la moitié de nos avions de surveillance et de nos hélicoptères de sauvetage sont disponibles pour les opérations. Pourriez-vous nous donner votre point de vue sur la question de la disponibilité?

**Col P. Drover:** Je peux vous parler de cette question. Notre statut de disponibilité est maintenu 24 heures sur 24, sept jours sur sept. Cela ne signifie pas nécessairement que ce sont les seuls appareils sur place. En fait, en général, nous avons des appareils de réserve. Les statistiques peuvent être trompeuses, en ce sens que la situation ne nuit pas à notre statut de disponibilité ou à notre niveau de prestation de services. Toutefois, comme dans toutes les flottes, des problèmes d'entretien surviennent de temps à autre.

•(1555)

**L'hon. Bryon Wilfert:** Monsieur le président, en 2006, voici ce que disait le mandat stratégique des opérations de recherche et de sauvetage concernant les interventions en territoire nordique: « Examiner les services actuels et recommander des ajustements possibles à la démarche de prestation des services de R-S, pour tenir compte de l'accroissement des activités dans le Nord. » Est-ce que l'organisation a donné suite à cet énoncé?

À l'origine, le groupe de travail devait être composé de représentants des gouvernements fédéral et territoriaux et des administrations municipales. On l'avait alors chargé de produire un rapport sur la stratégie de recherche et de sauvetage en territoire nordique, le tout assorti d'un échéancier s'étendant sur trois ans. Pouvez-vous dire au comité ce qu'il est advenu de ce rapport? S'il a été achevé, quelles en sont les recommandations?

**Col P. Drover:** Je ne peux pas répondre directement à votre question, parce que je ne connais pas bien le rapport dont vous parlez. Personnellement, je n'ai jamais pris part à aucune discussion interministérielle.

Je vous répondrai en revanche qu'à l'heure actuelle, d'après les niveaux d'activités observés, nous n'avons jamais été en meilleure position pour répondre à un maximum d'incidents d'un bout à l'autre du Canada.

Je connais par contre bien le rapport datant de 2005, dans lequel nous avons déterminé les meilleurs endroits où baser nos ressources. Nous avons alors conclu que les bases actuelles répondaient à nos besoins. Ce qui ne veut pas dire que, si le besoin se faisait sentir, nous ne reverrions jamais notre position. Il est de notre responsabilité de nous assurer que nos ressources sont basées au bon endroit.

**L'hon. Bryon Wilfert:** À ce propos, comment réagissez-vous à l'augmentation prévue du trafic aérien en Arctique? Avez-vous dû modifier votre mandat et votre programme de formation en intervention?

**Col P. Drover:** Encore une fois, nous savons que si la tendance se poursuit, l'activité en territoire arctique devrait aller en s'intensifiant, autant sur terre que dans les airs. En aucun cas, nos analyses ne nous ont indiqué qu'il fallait renforcer nos forces de recherche et de sauvetage.

Vous savez, le travail que nous effectuons dans le Nord se fait en collaboration avec le commandement du Nord, les Rangers et l'ACRSA. Nous y faisons toutes sortes d'exercices de recherche et de sauvetage. Je crois donc que nous nous tenons au courant de la situation. Nous serions probablement bien préparés si jamais il fallait mettre davantage l'accent sur les opérations de recherche et de sauvetage. Nous réagirions alors en conséquence.

Je crois en fait que la question n'est pas de savoir s'il y a ou non des ressources de recherche et de sauvetage dans le Nord, mais bien de savoir si nous sommes capables d'intervenir, et je crois que nous l'avons déjà démontré. La CATAIR est un bon exemple de collaboration avec les transporteurs commerciaux. Nous pouvons

intervenir relativement rapidement lorsque survient un incident en territoire nordique. Toute la zone est couverte.

**L'hon. Bryon Wilfert:** En ce qui concerne la coordination, le rapport du Sénat recommandait entre autres ce qui suit: « Le comité recommande au gouvernement du Canada d'envisager que Goose Bay, au Labrador, devienne une zone d'étape subarctique pour la coordination et le soutien des activités de la Garde côtière, de pêche, de recherche et sauvetage, de surveillance et d'autres activités menées en Arctique. »

Est-ce que l'un de vous souhaite faire un commentaire?

**Col P. Drover:** Il y a déjà une unité à Goose Bay qui effectue des opérations de recherche et de sauvetage. Il va sans dire que l'aérodrome pourrait servir de base en cas de besoin. À ce que je sache, il n'est pas question pour le moment d'y baser une unité de recherche et sauvetage à proprement parler.

**L'hon. Bryon Wilfert:** À propos du transport maritime dans le Nord, il ne fait aucun doute que la participation des Forces canadiennes devra s'accroître, notamment sur le plan de la recherche et du sauvetage. Où pourrions-nous trouver les avions, le personnel, l'équipement de surveillance, enfin tout ce qu'il faudra pour être certains que nous aurons les ressources requises, vu la tangente que semblent prendre les pays étrangers concernant les activités en territoire nordique et leurs prises de position à ce sujet?

•(1600)

**Col P. Drover:** Je ne peux pas me prononcer, ni sur la question de la surveillance, ni sur celle de la souveraineté. En ce qui concerne uniquement la recherche et le sauvetage, comme je le disais tout à l'heure, nous faisons toujours en sorte d'avoir les ressources nécessaires pour répondre aux besoins, et rien ne nous indique que quoi que ce soit doive être changé pour le moment.

[Français]

**Le président:** Merci.

C'est maintenant au tour de M. Bachand.

**M. Claude Bachand (Saint-Jean, BQ):** Merci, monsieur le président.

Je remercie nos deux témoins de leur exposé.

D'abord, je vous poserai une première question, monsieur Davidson. J'ai ici le CASARAMAN, le *search and rescue* du Manitoba. Je n'ai pas pu faire autrement que de penser au projet Minuteman. Si vous ne le savez pas, Minuteman, ce sont des volontaires à la frontière entre le Mexique et les États-Unis qui ont dit qu'ils allaient prendre les choses en main et se promener avec leurs revolvers et leurs carabines pour faire en sorte que les lois soient respectées.

Vous comprendrez que je ne veux pas comparer CASARAMAN à Minuteman, mais la certification est-elle faite de façon correcte. Avez-vous dit que c'était la Défense nationale qui s'en occupait? Je ne peux pas, j'imagine, sortir mon vieux « coucou » des années 1950 de mon hangar et dire que je vais le piloter pour répondre à un signal de détresse. J'imagine que vos pilotes doivent être certifiés. De quelle façon cela se passe-t-il, afin de pas ajouter au problème? En effet, si le vieux « coucou » tombe, on a deux problèmes, et non pas un.

[Traduction]

**M. John R. Davidson:** Je vous remercie, monsieur.

Soyez sans crainte, je peux vous garantir que l'ACRSA du Manitoba ne deviendra pas le Minuteman du Nord.

Pour ce qui est de la certification, nous avons nos propres programmes de formation, inspirés du Manuel national de recherche et sauvetage. Ces programmes ont été vérifiés et approuvés par le ministère de la Défense nationale. C'est le scénario classique: nous, les fournisseurs, effectuons le contrôle de la qualité. Les agents de liaison de l'ACRSA effectuent quant à eux l'assurance de la qualité. Nous nous assurons que tous nos membres sont adéquatement formés. Nous les formons nous-mêmes. Nous effectuons nos propres vols de vérification compétence. Nous effectuons nous-mêmes l'examen interne de nos ressources.

Tous les membres, quels qu'ils soient, doivent satisfaire à un certain nombre d'exigences. Il y a une formation théorique de quatre heures pour les navigateurs, trois heures pour les pilotes, et deux dans le cas des observateurs. Ils doivent ensuite tous faire les circuits de recherche tirés du Manuel national de recherche et sauvetage et ils doivent démontrer qu'ils ont les compétences nécessaires pour accomplir ce que l'on attend d'eux.

[Français]

**M. Claude Bachand:** Les gens fournissent-ils leur propre équipement? Quand je parle d'équipement, je parle surtout de l'avion. Fournissent-ils leur avion et décident-ils de partir? Qu'est-ce qui vous garantit que l'entretien de ces avions est adéquat? Peut-il arriver que quelqu'un néglige l'entretien de son appareil et que cela cause un problème?

[Traduction]

**M. John R. Davidson:** Non, cela n'a jamais été un problème. Au contraire, l'ACRSA suscite le sens du devoir et un sentiment de fierté et de respect chez ses membres, à un point tel que jamais l'un d'entre eux n'utiliserait un aéronef en mauvais état.

L'application de la réglementation relative aux aéronefs privés relève de Transports Canada, mais nous ne permettrions jamais que volent des aéronefs non certifiés, en mauvais état ou non sécuritaires. C'est beaucoup trop risqué. Il y a toujours trois autres membres de notre association qui accompagnent le pilote. Je ne risquerais jamais leur vie pour épargner quelques dollars sur l'entretien d'un aéronef.

[Français]

**M. Claude Bachand:** Ma prochaine question s'adresse à vous deux.

Monsieur Davidson, vous me semblez être à un stade un peu préparatoire. On entend beaucoup parler actuellement de privatiser le service de recherche et sauvetage. Je voudrais aussi entendre l'avis de M. Drover, car beaucoup de gens me disent qu'il faut que ça reste entre les mains des militaires parce que non seulement ils ont plus de formation, mais ils sont aussi dédiés à leur travail. Par ailleurs, d'autres gens me disent qu'il serait peut-être bien de privatiser le service de recherche et sauvetage. Ainsi, cela créerait, pour vous, une occasion d'obtenir un contrat avec le gouvernement fédéral pour la privatisation de ce service. Autrement dit, je veux connaître votre point de vue sur la privatisation possible de la recherche et du sauvetage.

•(1605)

[Traduction]

**M. John R. Davidson:** Je ne peux pas me prononcer directement sur la privatisation des services de recherche et de sauvetage. Par contre, si privatisation il devait y avoir, comme nos membres sont tous des bénévoles, si nous devons accepter un contrat et les responsabilités qui viennent avec, l'aspect « bénévolat » tomberait, parce que nous devrions être disponibles en tout temps, de jour

comme de nuit. C'est la vocation même de notre organisme qui changerait.

En revanche, si les services étaient donnés à contrat, nous pourrions certainement continuer d'offrir nos services à une tierce partie. Ce ne serait pas l'idéal, bien sûr, mais pour le moment, je n'imagine pas l'ACRSA conclure un contrat avec le gouvernement fédéral pour offrir ses services. Cela détruirait ni plus ni moins notre organisme, qui repose sur le bénévolat.

**Le président:** Colonel Drover.

**Col P. Drover:** Je vous remercie.

Permettez-moi d'abord de répondre moi aussi à cette question, à laquelle John a déjà bien répondu. Nous, les militaires, finançons les activités de l'ACRSA, et nous nous en remettons entièrement à la compétence de ses membres. Ce que nous leur demandons ne sort pas d'un certain cadre. Il y a certaines tâches que l'on confie à nos forces de recherche et de sauvetage que l'on ne confierait évidemment pas à l'ACRSA. Ce que ces gens-là réussissent à accomplir, avec leur propre équipement et pendant leur temps libre, nous est d'une aide inestimable. Ils ont toute la confiance de nos centres de coordination des opérations de sauvetage, qui n'hésiteront pas, je vous en donne ma parole, à confier une opération à l'association si l'un de ses aéronefs ou l'une de ses équipes peut intervenir plus rapidement. Ce n'est pas la seule association en son genre, et elle ne fera par exemple pas de livraisons par air, ni une foule d'autres choses, mais l'aide qu'elle peut nous apporter nous est très précieuse.

Nous tentons en général d'éviter les opérations de recherche. Nous nous fions surtout au satellite pour repérer les lieux, mais il arrive parfois que le satellite ne nous soit d'aucune utilité. Nous devons alors organiser une battue. Il s'agit d'un exercice ardu et exigeant, et les observateurs de l'association constituent un atout indéniable.

**Le président:** Je vous remercie.

Allez-y.

[Français]

**M. Claude Bachand:** Est-ce que je pourrais avoir une réponse écrite au sujet de la privatisation? Cela me semble être une question fort importante. Si le colonel n'a pas le temps d'y répondre, j'apprécierais qu'il envoie sa réponse par écrit au greffier afin que ce dernier puisse la remettre aux membres du comité.

[Traduction]

**Le président:** Si vous pouviez mettre votre réponse sur la privatisation par écrit et la remettre au greffier du comité, qui nous la communiquera, nous vous en serions reconnaissants.

Merci beaucoup, colonel Drover.

Cédons maintenant la parole à M. Harris.

**M. Jack Harris (St. John's-Est, NPD):** Je vous remercie, monsieur le président, et merci aussi à vous, messieurs, pour vos deux exposés.

Colonel Drover, j'aimerais revenir à une question qui a déjà été posée: d'après un article de la Presse canadienne, seulement sept des 14 hélicoptères de recherche et de sauvetage de type Cormorant sont disponibles en même temps. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi? Est-ce parce que nous n'en avons besoin que de sept, alors nous en avons 14? Parce que nous n'avons pas les ressources nécessaires pour les faire voler? Pouvez-vous faire le point sur la situation? Comment la décririez-vous? Est-ce qu'il en manque? Ou est-ce que sept, cela suffit?

**Col P. Drover:** Bonne question, monsieur. Non, sept, ce n'est pas assez. Il faudrait vérifier si, à l'époque où l'article a été écrit, il décrivait une situation ponctuelle ou s'échelonnant sur une période prolongée. Je dois avouer que la disponibilité des aéronefs, pour toutes sortes de raisons, comporte son lot de difficultés. Nous avons pris des mesures pour accroître la disponibilité de la flotte, tout en gardant à l'esprit, que plus il y aura d'appareils en vol, plus il faudra ensuite en garder au sol pour en faire l'inspection, l'entretien, etc. Sept hélicoptères, c'est bien en dessous de nos statistiques quotidiennes, qui sont plus élevées que cela. Je ne pourrais pas vous dire dans quelle proportion exactement. Nous tentons par tous les moyens d'avoir le plus grand nombre d'appareils disponibles en même temps.

**M. Jack Harris:** Avez-vous quelque chose qui contredise l'article de la Presse canadienne, qui est paru le 2 juin? Je ne sais pas d'où viennent ces chiffres, mais pouvez-vous nous fournir un document indiquant qu'il y a plus de sept hélicoptères disponibles en même temps?

• (1610)

**Col P. Drover:** Bien sûr. Je n'ai pas les chiffres avec moi, alors je ne peux pas vous dire combien il y en a exactement, mais si vous nous demandez de...

**M. Jack Harris:** Pourriez-vous en faire parvenir une copie au comité?

**Col P. Drover:** Absolument.

**M. Jack Harris:** Je vous remercie.

Je comprends bien que vos plans reposent sur votre évaluation des besoins, mais je sais aussi que le nombre d'incidents, le nombre de fois où l'on fait appel à vos services entre aussi en ligne de compte. Je crois qu'une interprétation différente se dégage d'une partie de la documentation que j'ai consultée. En effet, au lieu de s'attarder au nombre d'interventions, on pourrait aussi évaluer le type de situations d'urgence où vous avez dû intervenir. Même si, comme vous l'indiquez ici, le nombre d'incidents en Arctique est relativement peu élevé par rapport au nombre total d'opérations, le temps d'intervention, leur type et le nombre de personnes en cause pourraient peut-être nécessiter plus de ressources que ce qui est actuellement disponible ou vous obliger à vous rapprocher des éventuels lieux d'intervention. Par exemple, et peut-être s'agit-il d'une situation exceptionnelle, mais en 1991, un appareil CC-130 Hercules de l'Aviation canadienne s'est écrasé. Il a fallu 30 heures pour se rendre sur place, à cause des mauvaises conditions météorologiques et de la distance par rapport à Alert. Dans quelle mesure la nature des contraintes à surmonter risque-t-elle de jouer lorsque vous évaluez la distance à laquelle vous devez vous trouver d'une éventuelle catastrophe?

**Col P. Drover:** Dans le pire des cas, s'il faut se rendre dans un lieu très éloigné, il nous faudra toujours un certain temps avant de pouvoir intervenir. Il faut cependant savoir que le temps de déplacement, c'est-à-dire entre le moment où je quitte ma base et celui où j'arrive sur les lieux de l'accident, n'est pas toujours le facteur le plus déterminant.

Au contraire, ce serait plus grave si le matériel d'intervention de la CATAIR dont je parlais tout à l'heure était entreposé dans le Nord. Nous perdriions alors un temps précieux, puisqu'il n'y aurait aucun aéronef pour en faire le transport. Il faudrait donc nolisier un aéronef de plus, en plus de celui qui sert déjà à l'opération en tant que telle. Les appareils dont je parle sont basés à Trenton. C'est aussi là qu'est basé le personnel médical. Le matériel CATAIR doit être renouvelé occasionnellement, car il est composé d'équipement médical. Il y a

donc toutes sortes de raisons qui font qu'il est plus efficace de laisser les ressources là où elles sont.

Et quant à savoir quel type d'appareil il faudrait baser dans le Nord pour intervenir en cas de situation très grave impliquant plusieurs passagers, s'il est vrai que les hélicoptères peuvent souvent être utiles, il arrive parfois qu'un hélicoptère commercial puisse mieux répondre à nos besoins, tout dépend de la situation.

Pour commenter brièvement l'écrasement du CC-130, ce jour-là, la météo s'est envenimée tellement rapidement que, peu importe d'où nous serions partis, territoire arctique ou pas, cela n'aurait rien changé. En fait, le site a été survolé des heures durant, sans que nos techniciens de recherche et de sauvetage puissent sauter. Et comme il faut presque les attacher pour les retenir, il fallait qu'il fasse mauvais. Je vous prie donc de croire que nous aurions aimé faire quelque chose, mais que la sécurité de l'équipe d'intervention était en jeu. Et encore, lorsque nos gens sont finalement intervenus, le danger n'était pas totalement écarté.

Cette fois-là, nous avons en outre lancé une équipe de recherches terrestres, et mêmes si nous avions une bonne idée de l'emplacement de l'aéronef, elle a mis plus de 30 heures pour s'y rendre.

Je dirais donc que, oui, la situation était très exceptionnelle, très difficile et très tragique, autant pour nous que pour les victimes.

**M. Jack Harris:** Je n'en doute pas un seul instant.

Dites-moi, vous nous avez dit qu'en 2005, vous avez revu l'endroit où étaient basées vos ressources. Pourriez-vous fournir au comité une copie du document qui en fait foi?

**Col P. Drover:** Oui, monsieur.

**M. Jack Harris:** Merci.

Vos commentaires m'ont beaucoup intéressé. Je suis, évidemment, au courant de la présence du 444<sup>e</sup> Escadron à Goose Bay. J'ai été étonné de vous entendre dire que vous n'aviez pas l'intention d'y baser une unité de recherche et de sauvetage. Je croyais que le 444<sup>e</sup> Escadron était une unité de sauvetage et de recherche.

**Col P. Drover:** Ce n'est pas sa mission première. Certains des membres de l'escadron sont des techniciens de recherche et de sauvetage, et il y a bien un hélicoptère équipé pour intervenir en cas de besoin, mais ils ne peuvent pas intervenir de la même façon que ne le pourraient les unités de Trenton ou celles qui sont basées sur la côte.

**M. Jack Harris:** Alors quelle est la mission première du 444<sup>e</sup> Escadron?

**Col P. Drover:** Le soutien aux opérations militaires. Il peut cependant prêter main-forte aux opérations de recherche et de sauvetage.

**M. Jack Harris:** Sa capacité d'intervention est cependant la même, non? Les techniciens sont aussi bien formés que les autres, et les hélicoptères peuvent être aussi utiles, non?

**Col P. Drover:** Absolument, monsieur. Ce sont les mêmes techniciens que partout ailleurs.

**M. Jack Harris:** Je vous remercie.

Les trousse d'intervention de la CATAIR dont vous nous parlez, j'en ai vu quelques photos dans votre document, et je ne sais pas trop comment vous dire... Nous avons des trousse d'urgence, c'est génial, mais combien de blessés, combien de passagers, de personnes, pourrait-on aider en cas de catastrophe grave, aérienne ou autre?

•(1615)

**Col P. Drover:** Ces troussees peuvent fournir un abri et de l'équipement à 320 personnes, plus tout ce que peuvent contenir trois Hercules, qui sont, je vous le rappelle, des gros-porteurs.

**M. Jack Harris:** C'est toute une capacité d'intervention, à ce que je comprends.

**Col P. Drover:** Comme je l'indiquais plus tôt, à ma connaissance, c'est la seule en son genre dans le monde.

**Le président:** Merci beaucoup.

C'est maintenant au tour de M. Hawn.

**M. Laurie Hawn (Edmonton-Centre, PCC):** Merci, monsieur le président.

Merci à vous deux d'être ici aujourd'hui.

Première des choses, colonel Drover, aux dires de l'Aviation canadienne, les missions de recherche et de sauvetage ne peuvent pas échouer. Est-ce exact?

**Col P. Drover:** Absolument.

**M. Laurie Hawn:** L'échec est donc inadmissible.

Sur la question de la privatisation — et vous pouvez répondre tous les deux — pouvez-vous décrire les difficultés de commandement et de contrôle qu'éprouverait l'ACRSA ou une organisation semblable dans la gestion d'une capacité privatisée de recherche et sauvetage? La réponse n'a pas besoin d'être longue.

**Col P. Drover:** Je vous remercie de votre question.

En fait, toute la question de la privatisation de la fonction recherche et sauvetage a déjà été examinée — en tout ou en partie — et je dirais, du réseau tel qu'il se présente actuellement, avec ses joueurs, les centres de coordination, les unités spécialisées, que des sociétés privées pourraient presque le remplacer totalement, mais à des coûts que j'estime prohibitifs.

Dans ce type de mission, les militaires offrent, entre autres choses, de la profondeur. Nous pouvons mener des opérations sans que ça coûte un sou de plus. Les éléments de commandement et de contrôle rendent l'opération coûteuse. Encore une fois, notre réseau, vaste, coordonné, possède de la profondeur. Il serait intéressant de voir s'il est vraiment possible de mettre au point un concept de recherche et sauvetage privatisé et efficace qui serait moins coûteux que celui que nous possédons déjà.

**M. Laurie Hawn:** La majorité des incidents, bien sûr, sont survenus au sud du 55<sup>e</sup> parallèle, comme vous l'avez dit, seulement 67 incidents sur 8 500 s'étant produits au nord. Si nous devons stationner des ressources au nord du 55<sup>e</sup> pour s'occuper sur place de moins de 1 p. 100 des incidents, pouvez-vous me dire quelles seraient les conséquences pour les 99 p. 100 d'incidents qui surviennent au sud?

**Col P. Drover:** Il y a deux façons de répondre à votre question. Si l'on parle de ressources supplémentaires, cela n'aurait pas beaucoup d'impact au sud, mais cela aurait un effet sensible sur les coûts de recherche et sauvetage. Vu les besoins en recrutement et en formation, il est très coûteux d'offrir le service 24 heures par jour, 7 jours par semaine.

Si, au contraire, il est question de déplacer une base du sud au nord, vous constaterez que les avions stationnés dans le nord franchiront de plus grandes distances vers le sud pour répondre aux mêmes incidents qu'actuellement. C'est le problème fondamental du choix de l'emplacement d'une base: à quel endroit pouvons-nous intervenir de façon optimale pour un plus grand nombre d'incidents

avec le moins de temps de vol. Les vols plus longs seraient plus nombreux que les vols écourtés.

Dans l'Arctique, aucun emplacement ne s'impose logiquement, parce que, si vous le remarquez, le semis de points couvre toute la région.

**M. Laurie Hawn:** On parle de déplacer pour de bon des ressources — des Cormorants en l'occurrence — de Gander à St. John's. Pouvez-vous faire des observations sur les différences opérationnelles entre ces deux emplacements?

En outre, je pense que certains ont l'impression que si vous affectez un aéronef et un équipage, le service est permanent. Que faudrait-il pour établir un véritable service permanent de 24 heures par jour, 7 jours par semaine en un endroit comme St. John's, et quelles seraient les différences opérationnelles entre les deux endroits?

**Col P. Drover:** C'est une bonne question.

Premièrement, un service permanent demande un équipage de 5,5 à 6 personnes et plusieurs aéronefs, parce qu'il y a toujours de la formation à donner.

•(1620)

**M. Laurie Hawn:** Parle-t-on d'équipages complets?

**Col P. Drover:** Absolument. Les équipages sont complets. Cela dépend uniquement de la longueur des quarts de travail et des repos à accorder. Il faut tenir compte des congés autorisés et des permissions ainsi que de toutes sortes d'autres choses. Cela ne se résume pas à déplacer un avion vers un emplacement quelconque. Il est très difficile de fournir un service comme celui-là, même s'il est saisonnier.

D'après notre étude de 2005, sur le positionnement des bases, à laquelle nous avons fait allusion, Gander est assurément un meilleur emplacement, pour un certain nombre de raisons. Si vous regardez la répartition des opérations de recherche et sauvetage à partir de Gander, vous constaterez qu'elles ne sont pas majoritairement menées au large. Elles sont réparties dans toute l'île et jusqu'à la côte nord.

Du point de vue météorologique, Gander est une meilleure base d'opérations. À St. John's, il y a des périodes où la circulation aérienne est paralysée — conditions zéro-zéro, dans notre jargon —, ce qui arrive très rarement à Gander. Si on était basé à St. John's et qu'un pêcheur était en péril à Port aux Basques, on s'exposerait parfois à ne pas pouvoir décoller.

Voilà pourquoi, fondamentalement, nous ne craignons pas d'affirmer que Gander est un choix opérationnel plus logique.

**M. Laurie Hawn:** Je veux revenir sur une déclaration que vous avez faite, selon laquelle le Canada est le seul pays possédant une capacité en matière de catastrophes aériennes dite CATAIR.

**Col P. Drover:** C'est juste.

De fait, avec la Russie et le commandement de l'Alaska, pour les États-Unis, nous effectuons un exercice international de recherche et sauvetage dans l'Arctique appelé SAREX. CATAIR a été au centre du dernier exercice tenu, parce que nos partenaires en ont reconnu le caractère unique et tout à fait désirable. S'ils ne possèdent pas une telle capacité, c'est que leurs structures sont différentes des nôtres.

**M. Laurie Hawn:** Sans trop s'avancer, est-il juste de dire que, dans les Forces canadiennes et à l'ACRSA, tous ceux qui s'occupent de recherche et sauvetage sont prêts à s'adapter aux changements, que si la circulation se fait plus intense, si la situation évolue, les Forces canadiennes seront prêtes?

**Col P. Drover:** C'est absolument juste. Je pense qu'une partie de nos responsabilités consiste à répondre aux nécessités opérationnelles en matière de surveillance. Mon mandat consiste à fournir un service de recherche et sauvetage. Il incombe à notre organisation de déterminer s'il faut déployer des ressources ou en obtenir davantage. Il est de notre obligation d'exposer cela à nos chefs et de donner suite à leurs décisions.

**M. Laurie Hawn:** Monsieur Davidson, l'ACRSA est, de toute évidence, une organisation exemplaire. Vous avez des liens avec des organisations semblables aux États-Unis et ailleurs dans le monde. Quelles sont celles que l'on trouve aux États-Unis, par exemple? Et je ne parle pas de Minuteman.

**M. John R. Davidson:** Il y a la Civil Air Patrol. Elle diffère sensiblement de l'ACRSA, car elle s'occupe aussi des cadets. Elle a trois grandes missions: l'éducation, les cadets et, enfin, la recherche et le sauvetage. Sa situation est un peu différente. Contrairement à nous, c'est une extension de l'armée. Nous sommes, quant à nous, une organisation sans lien de dépendance, sans but lucratif, constitué de volontaires.

Nous essayons de tisser des liens plus étroits avec la Civil Air Patrol, pour mettre en commun des méthodes, nous améliorer et les aider dans la mesure de nos moyens. Je ne vois pas pourquoi nous ne le pourrions pas. Je pense que notre système est assez bon.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Davidson.

Je donne maintenant la parole à M. Bagnell, pour cinq minutes.

**L'hon. Larry Bagnell (Yukon, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Je vous remercie de votre présence. Vous nous aidez beaucoup.

Colonel, je pense que vous avez bien identifié le problème quand vous avez dit, en réponse à Jack, qu'il n'y avait pas d'avion affecté à cette fin dans le Nord.

J'ai une question sur les incidents. Beaucoup de recherches sont effectuées par la Gendarmerie royale du Canada, les Rangers et d'autres forces et services locaux tels que les services d'incendie. Conservez-vous une trace de tous les incidents qui ont effectivement donné lieu à des opérations de recherche?

**Col P. Drover:** Les statistiques que nous vous avons présentées proviennent de notre base de données, mais elles sont recueillies par nos centres de coordination des opérations de sauvetage. C'est une tâche qu'on leur a confiée. Chaque incident donne lieu à un rapport de sauvetage et recherche, qui est saisi dans la base de données.

Comme je l'ai mentionné dans notre exposé, il relève parfois du détachement territorial de la GRC de partir à la recherche d'un chasseur égaré. Nous pouvons, dans le cadre de notre intervention, mettre à sa disposition un Hercules, pour suppléer au manque de ressources. Par ailleurs, les autorités provinciales peuvent s'occuper du problème. Cela arrive tous les jours. D'après moi, c'est ce qui donne à notre système toute son efficacité, grâce à l'autorité que possèdent les centres de coordination pour prendre des décisions sans en référer aux instances supérieures. Ils peuvent passer des contrats et ils possèdent un réseau de contacts, tel que les organismes d'intervention d'urgence, la police locale, etc.

•(1625)

**L'hon. Larry Bagnell:** Tout cela figure-t-il dans le rapport d'incidents, sur cette carte que vous avez produite?

**Col P. Drover:** Oui, je le supposerais. Cette information couvre plusieurs années. Si, effectivement, un incident a été enregistré, il figure dans la base de données.

**L'hon. Larry Bagnell:** Si des recherches ont été menées par la GRC, le service d'incendie ou les Rangers, est-ce que l'on pourra en trouver la trace sur l'une de ces cartes?

**Col P. Drover:** Il faut exclure les cas non signalés à notre centre de coordination, autrement dit, réglés localement, qui ne figureraient probablement pas sur la carte. Les cas importants ayant mobilisé des ressources fédérales y seraient certainement. Dans les ressources fédérales, j'inclus notre centre de contrôle du sauvetage.

**L'hon. Larry Bagnell:** Les 90 000 passagers qui survolent chaque jour les pôles sont légèrement vêtus. D'après vous, combien de temps peut-on tenir à moins 30 ou 40? Combien de temps survit-on dans une embarcation exposée aux embruns, dans le froid de l'Arctique?

**Col P. Drover:** D'après moi, pas très longtemps. Je me demande souvent, quand je prends un vol commercial, quelles seraient mes chances de survie.

**L'hon. Larry Bagnell:** Combien de temps faudrait-il à une mission CATAIR pour parvenir sur les lieux de l'écrasement d'un avion dans les environs du passage du Nord-Ouest?

**Col P. Drover:** Sûrement moins de 24 heures. Il en faut jusqu'à 12 pour la mobilisation, plus le temps de vol, plus le parachutage et le largage sur place. C'est un délai très raisonnable, compte tenu des exigences. Il faut équiper un avion spécial, organiser l'équipage. À noter aussi qu'avant l'arrivée de la mission CATAIR, jusqu'à trois avions Hercules viendraient parachuter et larguer sur place des techniciens supplémentaires en recherche et sauvetage ainsi que des vêtements et des tentes supplémentaires.

**L'hon. Larry Bagnell:** Combien de temps faut-il pour arriver là-bas?

**Col P. Drover:** Ça ne prendrait pas plus de 12 heures, selon la destination. Ce pourrait être huit heures ou moins.

**L'hon. Larry Bagnell:** Dans un cas comme dans l'autre, je ne crois pas qu'il y aurait de survivants.

Vous parlez depuis longtemps de nouveaux avions. J'ai oublié le nom des fabricants — nous sommes l'objet de démarches quotidiennes —, mais ces deux avions de l'extérieur sont-ils les seuls qui pourraient faire le travail?

**Col P. Drover:** Le remplacement des avions n'est pas mon rayon. Je bornerai mes commentaires au fait que nous avons besoin de remplacer le Hercules et le Buffalo. L'entretien de ces très vieux avions est très coûteux. Comme ils répondent à un besoin, nous cherchons à les remplacer. Je ne peux rien dire des spécifications et des performances réelles.

[Français]

**Le président:** Merci.

[Traduction]

**L'hon. Larry Bagnell:** J'ai encore une question, très rapidement. J'ai remarqué que sur la carte figuraient beaucoup d'incidents. Les villes de Montréal, Québec, Halifax, St. John's et Windsor sont entièrement couvertes. Est-ce qu'il y a beaucoup de personnes qui s'égarèrent dans ces villes?

**Col P. Drover:** Une petite carte qui donne une vue d'ensemble, j'imagine.

Nous effectuons beaucoup d'évacuations sanitaires, qui figurent également sur la carte. Certaines en milieu urbain et d'autres en mer. C'est ce que la carte représente.

**Le président:** Merci beaucoup.

Maintenant, au tour de M. Boughen, pour cinq minutes.

**M. Ray Boughen (Palliser, PCC):** Merci, monsieur le président.

Permettez-moi de joindre ma voix à celle de mes collègues pour vous souhaiter la bienvenue. Merci d'avoir pris le temps de nous rencontrer malgré vos horaires chargés.

Mes questions porteront sur deux ou trois points. Pouvez-vous nous parler de la coopération entre le Canada et les États-Unis, plus particulièrement en matière de recherche et sauvetage dans le Nord et l'Alaska. Comment fonctionne-t-elle? Est-elle appelée à grandir?

**Col P. Drover:** De fait, nous avons de très bons rapports avec nos voisins dans le nord, la Russie et les États-Unis. Leurs centres de contrôle et les nôtres sont en communication quotidienne. Il nous arrive souvent d'utiliser une de nos ressources de recherche et sauvetage dans les Grands Lacs ainsi que dans le Michigan, soit sur le territoire des États-Unis. Dans le Nord, plus particulièrement, le plan CATAIR prévoit d'avertir le centre de coordination du sauvetage en Alaska. Nous pouvons sûrement compter sur les Américains comme eux le peuvent sur nous si un incident survenait en Alaska. Comme je l'ai dit tout à l'heure, cela fait l'objet d'un exercice avec ces pays. Nous faisons une vérification des systèmes de communication avec la Russie, parce que ce pays possède un nombre limité de contrôleurs anglophones, mais il en a suffisamment pour que les communications soient possibles.

• (1630)

**M. Ray Boughen:** Vous pouvez répondre tous deux à ma question. Quelle serait la combinaison idéale de matériel et de personnes dont vous auriez besoin pour répondre à tous les imprévus? D'après votre projet et la densité des interventions dans le Sud du Canada ainsi que dans le Nord, compte tenu aussi de la coopération avec les États-Unis, ce qui augmente nos ressources et notre capacité de réaction, quel serait le nombre optimal?

Nous comptons sur l'aide de bénévoles, et cela me préoccupe. Les bénévoles font du bon travail, mais cela reste des volontaires. Je me demande si nous ne comptons pas trop sur eux. Est-ce que c'est suffisant?

**M. John R. Davidson:** Effectivement, il est difficile de les retenir. Cela fait partie du bénévolat. Les générations X et Y ne sont pas friandes de volontariat. On ne peut donc pas nier ces difficultés. Mais quel enrichissement que d'aider son prochain en péril... Notre pays compte beaucoup de lieux pittoresques que peu de gens viendront à connaître, mais les accidents surviennent inévitablement. C'est là que le bénévole a un gros rôle à jouer. D'après moi, nous pouvons faire beaucoup et, effectivement, nous en faisons beaucoup. J'estime que le rôle du bénévole est très important, mais, bien entendu, je suis partial. C'est ce que l'avenir nous réserve. Je crois que les ressources humaines que nous pourrions ainsi mettre à contribution permettront de répondre aux besoins pour ce qui concerne l'équipement à réparer, la permanence à assurer. C'est une réalité qui deviendra incontournable.

**Col P. Drover:** J'ajouterais que, avec les diverses ressources sur lesquelles nous pouvons compter, nous en sommes là où nous sommes grâce à un certain nombre d'années d'expérience. Actuellement, le niveau de service que nous fournissons au gouvernement et à la population canadienne est tout à fait approprié et efficace. Mais ce jugement tient compte des autres joueurs, comme les organismes de bénévoles et d'autres ministères qui partagent les charges et les responsabilités. Tout cela dépasse largement le cadre des Forces canadiennes. Par exemple, nous n'avons pas mentionné la Garde côtière qui déploie une énorme quantité de ressources pour les activités de recherche et sauvetage en mer. C'est un travail, encore

une fois, que nous ne pourrions pas accomplir. Nous faisons appel à elle parce que notre marine n'est pas mandatée pour ça. La Garde côtière est un joueur très important.

**M. Ray Boughen:** Merci.

[Français]

**Le président:** *Thank you very much.*

Monsieur Paillé.

**M. Pascal-Pierre Paillé (Louis-Hébert, BQ):** Je vous remercie de votre présence.

Monsieur le président, je partagerai mon temps avec M. Bachand.

La première question que j'aimerais poser m'est venue comme ça. Lorsqu'on est parmi les derniers à intervenir, les réponses à plusieurs questions ont déjà été données.

Je vois sur votre carte de répartition des accidents que des accidents se sont produits assez loin. Le comité étudie actuellement principalement les limites défendues, les frontières dans le nord du Canada. Avez-vous une limite ou une ligne qui identifie l'endroit où la recherche et le sauvetage sont vraiment la responsabilité du Canada? Le territoire qui se trouve au-delà de ces limites est-il une zone internationale? C'est un peu le débat que l'on tient actuellement. Pour ce qui est de la recherche et du sauvetage, avez-vous des limites définies avec les autres pays pour déterminer votre territoire d'intervention?

[Traduction]

**Col P. Drover:** La recherche et le sauvetage constituent une responsabilité coordonnée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), dont nous sommes membres. Essentiellement, tous les membres de l'OACI s'entendent sur les zones de responsabilité de recherche et de sauvetage. Elles ne correspondent pas aux frontières entre les pays; c'est une toute autre question. Dans le cas du Canada, c'est très clair: elle s'étend de la frontière américaine au pôle Nord, mais elle se prolonge de 1 100 km au large de l'île de Vancouver et de 1 600 km au large de la côte est.

Au fond, cela signifie que le Canada a convenu d'assumer la responsabilité de la recherche et du sauvetage dans ces zones délimitées. Par conséquent, si un navire se dirigeant vers l'Angleterre lance un appel de détresse à 300 ou 400 milles marins d'Halifax, son sauvetage relève de notre responsabilité. Il est également important de souligner que si un navire battant pavillon canadien se trouve en détresse au large des Bermudes, par exemple, il incombe aux autorités locales d'intervenir. Il y a un accord international en vertu duquel elles doivent intervenir quel que soit le pavillon national du bateau. Ainsi, dans le cas des Bermudes, le sauvetage reviendrait probablement aux États-Unis ou au pays à qui appartient l'archipel. Le Programme national de recherche et de sauvetage a des visées humanitaires. Nous avons cette responsabilité et nous nous en acquittons.

• (1635)

[Français]

**M. Pascal-Pierre Paillé:** On parle beaucoup d'intervention dans le cas d'un accident. On sait, par exemple, que des bateaux de la Garde côtière se promènent, à l'occasion. Y a-t-il des actions qui sont menées, soit par des groupes de bénévoles ou par les Forces canadiennes, à titre préventif quand il y a plus de trafic aérien ou que les bateaux de croisière sont plus nombreux, lors de la forte saison? Y a-t-il des actions préventives qui sont prises afin de démontrer une certaine présence canadienne, principalement dans le Nord?

[Traduction]

**Col P. Drover:** C'est une excellente question. La prévention est un aspect très important.

John et moi avons quelque peu parlé des mesures prises dans le cadre du programme de recherche et de sauvetage. Transports Canada a la responsabilité première du programme de prévention, par règlement. Des responsables régionaux enseignent la sécurité aérienne, tout comme la Garde côtière s'acquitte de sa responsabilité en matière de prévention.

Le programme de l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens ne s'apprécie pas en termes d'argent, puisque l'on ne peut pas le ventiler, mais sa valeur réside dans ses membres, qui sont des leaders communautaires. De fait, ils sont respectés dans le milieu de l'aviation et ont vraiment la prévention à coeur.

Il y a certaines exigences relatives à la délivrance des permis, telles que la présence de gilets de sauvetage dans les navires. Il me vient notamment à l'esprit les balises de détresse dont j'ai parlé tout à l'heure. Ce n'est pas tout à fait une mesure de prévention, mais c'est relié. Si rien d'autre ne fonctionne, les balises permettent au moins un secours très rapide. Il y a un volet pédagogique qui y est rattaché — c'est plus de l'éducation que de la prévention, je présume.

[Français]

**M. Claude Bachand:** Monsieur Drover, vous n'aurez peut-être pas le temps de répondre à ma question, mais y a-t-il un plan opérationnel en préparation pour le moment où le gouvernement aura acheté les 14 avions de recherche et sauvetage? Pour le bénéfice de mon collègue, c'est Alenia ou CASA. Il y aura un arrivage de 14 appareils. Où les situerez-vous? N'y aura-t-il pas là une opportunité de situer un quartier général un peu plus au nord?

[Traduction]

**Col P. Drover:** Le temps est écoulé, c'est dommage.

**M. Claude Bachand:** Pourriez-vous nous transmettre les renseignements par écrit, alors?

**Col P. Drover:** Je vais vous répondre. C'est assez explicite. Oui.

[Français]

**Le président:** Merci.

[Traduction]

Monsieur Payne.

**M. LaVar Payne (Medicine Hat, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je vous remercie, monsieur Davidson et colonel Drover, d'être des nôtres aujourd'hui. Les renseignements que vous nous donnez nous sont évidemment d'une grande importance.

J'ai quelques questions à vous poser. Tout d'abord, colonel, nous avons entendu parler de la possibilité d'un écrasement dans le Nord et de la question de se rendre sur les lieux. Si un tel événement devait arriver un jour, y aurait-il moyen d'avoir un appareil toujours assez près?

**Col P. Drover:** Il est difficile de prévoir où il faudrait nous trouver si un tel événement se produisait. Il s'agit ici d'une opération sans préavis. Avec un peu de chance, il se pourrait que les ressources se trouvent tout près et que le temps de réponse soit assez court, mais le contraire serait plus probable.

Cela revient à notre discussion quant aux endroits où nous sommes situés. En fait, nos bases se trouvent là où le risque est le plus élevé. Bien sûr, j'en conviens, nous ne sommes pas présents dans le Nord, mais ces ressources seraient terriblement sous-utilisées

actuellement ou il faudrait les envoyer au Sud, comme nous en avons parlé. Il est donc difficile de prédire les endroits où se produiront les accidents.

• (1640)

**M. LaVar Payne:** Colonel, pourriez-vous également nous parler davantage des capacités de la Garde côtière et de son champ d'action?

**Col P. Drover:** Je préférerais ne pas décrire en détail les capacités de la Garde côtière. Bien sûr, j'ai entre autres mentionné que le personnel des RCC, les centres de coordination des opérations de sauvetage, est composé des FC et de la Garde côtière. Je crois que l'organisme de surveillance, avec des garde-côtes et des militaires, est en excellente position pour décider quelles ressources de la Garde côtière sont disponibles, où elles sont et comment les utiliser. Elle dispose de navires primaires de recherche et de sauvetage, mais je préfère la laisser décrire ses navires.

Je vous garantis que dans nos centres de coordination, le personnel de la Garde côtière sera en mesure de prendre la décision appropriée. Le système est très bien établi et coordonné.

**M. LaVar Payne:** Poursuivons. M. Bachand vous a posé une question quant au Alenia. Pourriez-vous simplement y répondre, ce qui vous évitera de produire un rapport à ce sujet?

**Col P. Drover:** À quelle question? Celle sur les bases de recherche et de sauvetage équipées d'aéronefs à voilure fixe? Vous avez parlé d'un appareil, mais je me doutais que vous faisiez allusion aux bases comme telles. Encore une fois, je ne connais pas très bien ce programme. À l'heure actuelle, d'après ce que je comprends, nous sommes en train de remplacer certaines flottes, dont les Buffalo et les Hercules. Je présume que les nouveaux appareils seront postés aux mêmes bases, puisqu'ils remplacent les anciens plutôt que de s'y ajouter ou de s'y soustraire.

**M. LaVar Payne:** Me reste-t-il du temps?

**Le président:** Vous avez encore une minute.

**M. LaVar Payne:** Parfait.

La question suivante s'adresse à tous les deux. J'aimerais seulement revenir sur les exigences en matière de formation. À quelle fréquence les gens doivent-ils se mettre à jour, qu'ils soient bénévoles ou qu'ils fassent partie du personnel de recherche et de sauvetage?

**M. John R. Davidson:** Du côté des bénévoles, nous faisons habituellement de la formation chaque mois. Nos membres viennent une à deux fois par mois et suivent le processus de certification et la formation périodique. Comme je l'ai mentionné, nous tenons à jour les dossiers du système de gestion de l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens. Ainsi, nous pouvons prévoir les formations nécessaires pour chaque membre afin que chacun maintienne un niveau de connaissances suffisant pour demeurer actif. Nous confions des missions seulement aux membres à jour; la formation est une tout autre question.

**Col P. Drover:** Dans les FC, la formation est plutôt importante. Il y a d'abord les unités d'instruction opérationnelle, où chacun passe de l'avion qu'il pilotait — ou, dans le cas des techniciens en recherche et sauvetage, de l'école — à l'appareil qui lui servira de plateforme de recherche et de sauvetage. Ce n'est que la première étape. Les exigences varient continuellement. Pour affiner toutes ses compétences, dont le sauvetage de nuit d'un navire qui tangue avec des lunettes de vision nocturne, il faut constamment... L'autre point que j'aimerais préciser, c'est qu'il faut également mettre à jour le personnel. Ces gens n'exercent pas ce métier tout au long de leur carrière. Certains d'entre nous aimeraient continuer de piloter plutôt que de devenir des officiers d'état-major, mais ce n'est malheureusement pas ainsi que les choses fonctionnent.

**Le président:** Merci.

Je cède maintenant la parole à la dernière personne, Mme Neville.

**L'hon. Anita Neville (Winnipeg-Centre-Sud, Lib.):** Je ne sais pas s'il me reste réellement cinq minutes, mais laissez-moi seulement vous poser une question à propos du poste de commandement CATAIR. M. Hawn semblait dire qu'il était unique au monde. J'aimerais savoir à quelle fréquence, à quel endroit et dans quelles circonstances on y a eu recours, quel est son mandat et combien de temps vous entendez l'utiliser. Par ailleurs, peut-on l'utiliser dans d'autres situations que pour la recherche et le sauvetage?

• (1645)

**Col P. Drover:** Voilà d'excellentes questions!

La bonne nouvelle, à mon avis, c'est que nous n'avons encore jamais déployé cette équipe en situation réelle, ce qui signifie qu'il n'y a jamais eu d'accident où nous en avons eu besoin. Or, n'allez pas penser qu'elle n'était pas prête. La dernière fois qu'elle s'est trouvée sur un pied d'alerte, c'était dans le cadre de la tragédie du vol 111 de Swissair. Il s'agit là de l'appareil qui s'est écrasé en mer au large de la Nouvelle-Écosse. Nous étions prêts à lancer l'équipe d'intervention CATAIR, mais il a vite été déterminé que ce serait une fouille maritime, contrairement à une mission de sauvetage, et elle n'a donc pas été déployée.

Vous posez une très bonne question. Je n'ai pas mentionné que ce poste de commandement a d'autres utilités, mais il peut être utilisé dans des situations autres que les catastrophes aériennes. Prenons l'exemple d'un navire de croisière de 1 600 personnes qui s'échoue. Dans un terrain accidenté ou sur le pergélisol, l'évacuation d'autant de personnes par hélicoptère ou par un autre moyen risque de prendre beaucoup de temps. L'équipe d'intervention CATAIR a la capacité de s'envoler et de larguer de l'équipement de survie. Chaque trousse inclut des tentes pour 80 personnes, et nous en avons quatre. Ainsi, pour les envoyer dans une région peu densément peuplée... De plus, il n'est pas nécessaire que ce soit dans l'Arctique. Ce peut bien sûr être ailleurs; il y a des régions dans le Nord de beaucoup de provinces qui pourraient également en bénéficier. Enfin, il est possible d'adapter l'intervention; toutes les mesures prévues ne sont peut-être pas nécessaires.

Nous avons également une équipe de 12 parachutistes militaires qui sont entraînés pour partir en mission. Ils peuvent donc fournir de l'assistance au sol et appliquer des techniques de survie. Bien sûr, il y a aussi nos techniciens de recherche et de sauvetage, qui ont des connaissances médicales. Il y a donc plus de possibilités qu'une simple expédition en Arctique.

**L'hon. Anita Neville:** Vous dites donc que nous n'y avons jamais eu recours. Je vois.

Quelles en sont les diverses composantes?

**Col P. Drover:** La trousse comme telle pèse environ 11 000 livres et comprend des tentes, ainsi que des appareils de chauffage et des génératrices. Cela constitue donc un abri très adapté pour l'hiver, muni de matériel médical, de provisions, de nourriture et d'autres éléments nécessaires pour assurer la survie. Dès que le tout est parachuté par notre équipe de parachutistes, ces derniers peuvent mettre sur pied un abri chauffé très rapidement.

**L'hon. Anita Neville:** J'ai une dernière question. Combien de temps peut-on le maintenir?

**Col P. Drover:** Une fois l'abri monté au sol et les dispositifs d'ancrage mis en place pour qu'il ne soit pas emporté par les coups de vent de l'Arctique, le maintien n'est pas un problème. Il s'agit de la première étape pour emmener quelqu'un, particulièrement les blessés, vers une installation médicale. L'un des facteurs de limitation dans le Nord pourrait bien être le manque d'hélicoptères en raison des conditions météorologiques, notamment. Cependant, nous pouvons assurer la subsistance des gens au sol en envoyant de l'équipement et des techniciens de recherche et de sauvetage par voie aérienne. Il ne serait sûrement pas trop difficile de maintenir l'abri pendant beaucoup de temps.

**L'hon. Anita Neville:** J'essaie d'analyser la situation sous divers angles.

Quel est le coût d'utilisation pendant une période donnée? D'après ce que je comprends, nous pourrions très bien l'utiliser pour les civils également.

**Col P. Drover:** Je n'ai aucune idée du montant nécessaire pour assurer la poursuite de la mission. Il y a d'abord un coût simplement pour que l'équipe et le matériel soient toujours prêts pour partir en mission. Or, si l'équipe était déployée en situation réelle, beaucoup d'équipement ne serait pas récupéré. Je ne suis pas au courant de cet aspect.

En ce qui a trait à l'utilisation de cette ressource par d'autres groupes, aucun n'a manifesté son intérêt, à ma connaissance. Je ne peux donc pas vous répondre.

**Le président:** Merci beaucoup.

[Français]

Je tiens à remercier nos témoins, M. Drover et M. Davidson, d'avoir participé à nos travaux. Comme vous avez pu le voir par la teneur des questions des membres du comité, ce que vous faites est très important pour nous. Nous avons bien apprécié pouvoir discuter de cela avec vous cet après-midi. Donc, merci bien.

Je vais suspendre notre séance pendant quelques minutes. Nous poursuivrons dans la cadre d'une

• (1650)

[Traduction]

séance à huis clos dans deux minutes.

Merci bien.

[La séance se poursuit à huit clos.]





**Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes**

**Published under the authority of the Speaker of the House of Commons**

**Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :**

**Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:**

**<http://www.parl.gc.ca>**

---

**Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.**

**The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.**