



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de la défense nationale

NDDN • NUMÉRO 041 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 31 janvier 2011

Président

L'honorable Maxime Bernier

Comité permanent de la défense nationale

Le lundi 31 janvier 2011

• (1425)

[Traduction]

Le président (L'hon. Maxime Bernier (Beauce, PCC)): La séance est ouverte.

Je vous souhaite la bienvenue. Je vous remercie d'être venus. Nous en sommes à la 41^e séance du Comité permanent de la défense nationale.

Aujourd'hui, nous entendrons MM. Reg Wright et Fred Moffitt, de l'Administration de l'aéroport international de Gander. Merci d'être là.

Nous avons aussi parmi nous MM. Tucker et Turner, qui représentent le conseil municipal de Gander. Merci à vous aussi d'être là.

Enfin, M. Johnson vient s'adresser à nous à titre personnel. Merci.

Nous commencerons par nos témoins de l'Administration de l'aéroport international de Gander. Nous écouterons ensuite les représentants du conseil municipal de Gander, puis M. Johnson. Chaque groupe aura de cinq à sept minutes.

Si vous êtes prêts à commencer, je vous laisse la parole. Merci.

M. Fred Moffitt (président, Gander International Airport Authority Inc.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Bonjour, mesdames et messieurs. J'ai rencontré plusieurs d'entre vous ce matin, alors que je jouais mon rôle de colonel honoraire du 103^e Escadron, mais je me suis changé pour cet après-midi. C'est maintenant mon chapeau de président de l'Administration de l'aéroport international de Gander que je porte.

Je vous demande d'excuser l'absence de Gary Vey, notre PDG. Il souffre de la grippe et ne pouvait se joindre à nous. M. Reg Wright est le directeur du marketing de l'aéroport. Je lui laisse le soin de faire la présentation.

M. Reg Wright (directeur de marketing, Gander International Airport Authority Inc.): Merci, monsieur le président.

Je tiens à vous remercier de me donner l'occasion d'aborder avec vous la question des délais d'intervention des équipes de recherche et de sauvetage.

Je suis Reg Wright, et je suis le directeur des communications de l'Administration de l'aéroport international de Gander, un organisme sans but lucratif créé en 1996 pour assurer la gestion des activités de l'aéroport. Nous jouons un rôle clé dans le développement économique de la ville de Gander et du centre de Terre-Neuve.

L'aéroport est en effet une source d'emploi stable toute l'année dans la région et un moteur économique non négligeable. Une étude indépendante menée en 2006 conclut que l'aéroport assure le maintien de 1 200 emplois dans la province, ainsi qu'un apport de 107 millions de dollars au produit intérieur brut (PIB), des extrants à hauteur de 312 millions de dollars et des salaires qui totalisent 70 millions de dollars. L'activité économique permanente à

l'aéroport rapporte 32 millions de dollars par an en recettes fiscales, dont 20,6 millions de dollars sont versés au gouvernement fédéral et 10,7 millions au gouvernement de la province.

Je fournis ces renseignements contextuels afin de montrer que les questions abordées aujourd'hui interpellent particulièrement l'Administration de l'aéroport international de Gander et l'ensemble de la région centrale de Terre-Neuve, tant sur le plan commercial que sur le plan opérationnel. L'importance du terrain d'aviation civile et militaire de l'aéroport pour la 9^e Escadre de la base des Forces canadiennes (BFC) à Gander et pour le 103^e Escadron de recherche et de sauvetage ne peut être sous-estimée. La présence militaire à Gander constitue depuis longtemps pour la région un apport inestimable aux plans historique, économique et social.

L'Aéroport international de Gander sert les intérêts militaires depuis sa création. En 1938, alors que la menace d'une guerre planait en Europe, l'aéroport a tôt fait de devenir une base aérienne stratégique alliée. Au cours de la bataille d'Angleterre, il était le principal point de départ de plus de 20 000 bombardiers fabriqués en Amérique du Nord mais destinés à l'Europe. Au plus fort de la guerre, jusqu'à 15 000 militaires britanniques, canadiens et américains vivaient et travaillaient dans des casernes surpeuplées à l'aéroport.

L'aviation militaire est encore aujourd'hui l'une de nos principales activités. La plus grande partie de la circulation aérienne provient des États-Unis et du Canada, mais l'aéroport reçoit également des avions militaires de l'Allemagne, des Pays-Bas, de la Norvège, du Royaume-Uni, de l'Arabie saoudite, d'Israël, de l'Inde, du Mexique, de la Pologne et d'autres pays encore. Tous les pays qui ont une force aérienne passent à un moment donné par notre aéroport, que ce soit pour une mission d'entraînement ou une mission humanitaire, ou en route vers une zone de conflit.

L'administration de l'aéroport appuie sans réserve ses collaborateurs de la 9^e Escadre de la base des Forces canadiennes (BFC) à Gander. Tout comme les résidents de la région, nous sommes fiers du travail accompli par le 103^e Escadron de recherche et de sauvetage, formé d'hommes et de femmes qui s'acquittent de l'une des tâches les plus ardues au monde dans un contexte maritime des plus difficiles.

Ils doivent avoir une excellente formation et faire preuve d'énormément de courage, de compétence et de détermination. Lorsqu'ils prennent part à une mission de sauvetage, on s'attend à ce qu'ils réussissent, et lorsque ce n'est pas le cas, l'escadron fait sans tarder l'objet d'un débat public dont le but est de déterminer ce qui s'est passé et qui est responsable de l'échec de la mission. Ces hommes et ces femmes fournissent un service essentiel à des personnes qui exercent leur métier dans un cadre dangereux.

S'il est une chose que j'aimerais faire comprendre par cet exposé, c'est que les professionnels de la recherche et du sauvetage ont besoin des meilleurs services de soutien et ressources possibles pour être en mesure de continuer de s'acquitter avec succès de leurs missions.

J'imagine que les délais de réaction, les périodes d'alerte et les ressources seront au centre du débat d'aujourd'hui. Comme je suis administrateur d'un aéroport, je ne possède pas l'expérience voulue pour formuler un avis éclairé sur ces questions. Toutefois, plusieurs experts indépendants ont déjà témoigné sur la question plus vaste des ressources et de la localisation des services de recherche et de sauvetage (SAR) au cours des 10 dernières années.

En 2003, Norman Corbett a mené une étude des impacts de l'exploitation des gisements marins de pétrole sur les services de recherche et de sauvetage de la côte Est pour le compte de la Direction de l'analyse et de la recherche opérationnelle de la Division aérienne du Canada. L'étude visait entre autres à déterminer s'il y avait lieu de déplacer de Gander à St. John's des éléments SAR spécialisés, et si cette mesure contribuerait à améliorer les délais d'intervention en cas d'appels de détresse liés à l'industrie pétrolière à l'extérieur des côtes.

Comme vous le savez, l'industrie pétrolière et gazière est le moteur économique de la province et a connu des activités soutenues et croissantes au cours des 10 dernières années. Je ne m'étendrai pas sur les éléments d'une étude détaillée et complexe de la question. Disons simplement que M. Corbett a conclu que l'aéroport de Gander offre un service supérieur à celui de St. John's, quelle que soit la distance.

Si les aéroports de l'Est du Canada mènent leurs activités dans des conditions souvent difficiles, il faut reconnaître que l'aéroport de Gander offre un avantage par rapport à St. John's sur le plan du climat. À cet égard, M. Corbett affirme dans son rapport que, selon les données climatiques, l'aéroport de Gander est plus avantageux. Des conditions météorologiques sévères surviennent en effet plus souvent à St. John's, et c'est au printemps et en été que l'on constate les différences les plus notables.

La prévisibilité plus grande du climat et, dans l'ensemble, des conditions météorologiques moins sévères, confèrent un avantage à Gander en ce qui concerne les activités de recherche et sauvetage.

Dans son étude, M. Corbett a également examiné le temps total de déplacement et le temps total sur zone relativement au délai de réaction. Il a aussi conclu, à ce sujet, qu'un déploiement à partir de Gander assure généralement un temps de déplacement plus court.

Plus récemment, le Conseil national de recherches a publié son Examen de l'Énoncé du besoin opérationnel pour l'avion de recherche et de sauvetage. L'examen a révélé que le positionnement d'aéronefs à voilure fixe à Gander plutôt qu'à Greenwood se traduirait par la plus forte amélioration du délai de réaction.

● (1430)

En bref, les deux études montrent que l'aéroport et la région de Gander sont les meilleurs emplacements pour les ressources SAR.

Outre la fiabilité du climat et des temps de déplacement plus favorables, la région et l'aéroport offrent plusieurs autres avantages : l'Aéroport international de Gander offre tous les services, il est ouvert 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, et n'impose aucun couvre feu ou restriction; la Gendarmerie royale du Canada est installée sur les terrains de l'aéroport; notre aéroport n'est pas congestionné et le taux d'autorisation immédiate de décoller approche les 100 p. 100; la BFC Gander accroît son infrastructure et bénéficie déjà d'appuis militaires dans toute la région; le Collège de l'Atlantique Nord forme des techniciens d'entretien d'aéronef de calibre international qui souhaitent faire carrière dans la région et contribue à l'effort de SAR.

Nous sommes conscients que, malgré la bonne situation financière du Canada, le ministère de la Défense nationale doit assurer une bonne gestion financière tout en s'occupant d'importants dossiers de portée nationale et internationale.

L'Aéroport international de Gander est disposé à collaborer avec le ministère. Si Gander est choisi pour l'élargissement ou l'amélioration des services de recherche et de sauvetage, ou que de nouveaux avions sont ajoutés à la flotte, nous pouvons investir conjointement dans l'infrastructure et les aides à l'exploitation pour que ces activités soient menées de la façon la plus économique possible. Nous remplissons d'ailleurs cet engagement auprès de la base des Forces canadiennes, et je rappelle cet engagement aujourd'hui. En tant qu'administration aéroportuaire, nous sommes prêts à offrir les ressources financières et autres qui sont nécessaires pour aider le 103^e Escadron à remplir son mandat.

Je suis persuadé que la dispersion des actifs courants ou leur déménagement de Gander vers un autre emplacement ne servirait que les intérêts d'un créneau spécialisé. L'étude et l'évaluation exhaustives effectuées par des experts montrent clairement à mon avis que Gander constitue le choix le plus judicieux et est l'endroit qui convient le mieux pour réaliser les objectifs d'accroissement des effectifs des services de recherche et de sauvetage et d'amélioration des ressources ou de la flotte.

Il convient donc de déterminer quelles mesures peuvent être prises pour réduire les délais de réaction et améliorer les résultats des missions compte tenu de l'évolution de la technologie, de la flotte et de l'activité maritime. J'estime qu'il convient de prendre ces décisions en se demandant tout simplement quelles sont les meilleures mesures à prendre pour que le mandat de recherche et de sauvetage puisse être rempli. Je conviens qu'il est très difficile de ne pas prendre en compte les considérations politiques et les pressions des groupes d'intérêt, mais au bout du compte, je crois que les intéressés et les résidents appuieront la décision pour autant qu'elle repose sur une volonté d'assurer le meilleur soutien possible aux fournisseurs de services SAR et à la région qu'ils desservent.

Les professionnels de la recherche et du sauvetage sont heureux de relever les défis liés à l'exercice de l'un des emplois les plus exigeants qui soit en raison des dangers que comporte le travail dans l'Atlantique Nord. Il importe de chercher à appuyer conjointement une décision prévoyant les améliorations et les appuis qui leur permettent de remplir leur mandat le plus efficacement possible.

Je vous remercie de nous avoir permis de vous exposer nos vues et je vous souhaite des audiences fructueuses.

● (1435)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Wright.

Je laisse maintenant la parole à M. Tucker, du conseil municipal de Gander.

M. Zane Tucker (maire adjoint, Town Council of Gander): Bonjour, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du comité.

Le sauvetage et la recherche contribuent à définir la population de Gander depuis que l'Aéroport de Terre-Neuve a officiellement ouvert en janvier 1938, avant même que la ville de Gander n'existe. La nécessité de localiser et de récupérer les aéronefs écrasés était grande et le besoin s'en faisait sentir beaucoup trop fréquemment pendant la Seconde Guerre mondiale pour que cela fasse partie des opérations ordinaires de l'aéroport, puis le besoin est demeuré avec le développement subséquent de l'aviation commerciale et il fait désormais partie intégrante de la vie quotidienne de notre collectivité, où est établi depuis longtemps le 103^e Escadron de recherche et de sauvetage.

Notre expérience dans le domaine est probablement unique, puisque nous avons appris ce métier sur le tas, par nécessité, et que nous avons dû l'inventer, en fait. Maintenant, nous prenons même la parole au nom des professionnels de la recherche et du sauvetage que nous avons le privilège d'accueillir dans notre collectivité.

Avant d'aborder les enjeux critiques et souvent très émotifs du délai de réaction et du niveau de service des équipes de SAR, permettez-moi de rappeler la position que le conseil municipal actuel de Gander et les deux précédents ont toujours défendue: nous appuyons totalement et sans réserve les membres, militaires et civils, du 103^e Escadron de recherche et de sauvetage, ainsi que leurs homologues au pays. Nous partageons leur détermination à offrir les meilleurs services possible aux Canadiens compte tenu des contraintes qui les limitent en matière d'infrastructure et d'allocation des ressources. À ce titre, nous sommes reconnaissants d'avoir l'occasion de nous adresser au comité à ce sujet aujourd'hui.

Je souligne en particulier que depuis quelques années, les questions du délai de réaction et de l'allocation de ressources aux opérations de SAR reviennent constamment, principalement lorsque surviennent des incidents maritimes ou aéronautiques qui causent des pertes de vies. Je pense notamment aux exemples du *Ryan's Commander*, du *Melina and Keith II*, du *Check-Mate III* et plus récemment, de l'écrasement d'un Cougar dans lequel ont péri des travailleurs de l'industrie pétrolière en mer en 2009. La plupart du temps, on évoque la possibilité de transférer les activités de SAR effectuées actuellement à partir de Gander vers une base de St. John's ou un établissement qui reproduirait les services de SAR à St. John's.

Le gouvernement fédéral a fait faire de nombreuses études sur le sujet, et toutes ont conclu que Gander était le meilleur endroit non seulement pour une base de SAR dans la région de Halifax, mais également pour une base d'aéronefs à voilure fixe de SAR. À l'heure actuelle, cette base est située à Greenwood, en Nouvelle-Écosse.

Pour ce qui est de mieux protéger les travailleurs de l'industrie pétrolière en haute mer ou de la perception que ces travailleurs sont négligés dans l'allocation des ressources de SAR, la ville de Gander est d'avis que ce secteur a non seulement un accès équitable au service militaire de SAR, mais qu'il a en plus l'avantage d'avoir accès à des services de recherche et de sauvetage assurés par l'industrie par l'octroi de contrats à Cougar lui-même. L'une des meilleures façons d'améliorer la situation dans ce secteur serait de légiférer pour adopter des normes de SAR minimales pour l'industrie, qui incluraient au moins un hélicoptère réservé à la recherche et au sauvetage ainsi que du personnel spécialement formé pour être prêt à réagir en tout temps.

Dans tout l'Est du Canada, les activités de recherche et de sauvetage, qu'elles soient menées par voie aérienne, marine ou terrestre, sont coordonnées par le Centre interarmées des opérations de sauvetage de Halifax. Le 103^e Escadron de sauvetage a pour mandat d'offrir une capacité de recherche et de sauvetage au Centre interarmées des opérations de sauvetage de Halifax nuit et jour, toute l'année. Son territoire couvre environ 4,7 millions de kilomètres carrés, dont 80 p. 100 sont recouverts d'eau.

Le nombre de cas de SAR à Terre-Neuve-et-Labrador est deux fois plus grand que la moyenne nationale, ce qui fait de cet escadron l'un des plus occupés au pays. En moyenne, le 103^e Escadron répond à plus de 100 appels par année. La majorité de ses missions sont menées en mer. Son personnel trouve fréquemment des navires en détresse ou en retard et évacue des marins malades ou blessés.

Les 92 militaires et civils qui composent cet escadron utilisent trois hélicoptères Cormorant CH-149. Un Cormorant peut transporter 12 civières ou une charge de 5 000 kilos, et son système de protection contre la glace lui permet de fonctionner même en situation de verglas continu. Par ailleurs, la base de SAR de Gander est la seule au Canada qui ne compte pas d'aéronefs à voilure fixe. Les missions menées au moyen de Cormorant à partir de Gander reçoivent plutôt l'appui d'aéronefs Hercule, qui sont actuellement basés à Greenwood, en Nouvelle-Écosse.

Pour ce qui est de l'état de préparation du 103^e Escadron, il est prêt à intervenir en 30 minutes 40 heures par semaine et en deux heures les 128 autres heures, essentiellement les soirs et les fins de semaine. Une allocation optimale des ressources en matière de recherche et de sauvetage devrait permettre l'intervention la plus rapide dans le plus grand nombre d'incidents possible. Pour y arriver, il faut analyser périodiquement l'emplacement géographique des incidents survenus par le passé ainsi que le nombre de personnes dont la vie a alors été mise en péril. À la RSD de Halifax, la grande majorité des missions vise des incidents maritimes (environ 75 p. 100 des missions entre 2002 et 2008), et les incidents aéronautiques ont représenté moins de 7 p. 100 des activités au cours de la même période.

Parmi les personnes dont la vie est mise en péril quand la RSD intervient, il y a les passagers des aéronefs, tant canadiens qu'étrangers, ainsi que les passagers de Marine Atlantique qui voyagent entre North Sydney et Port-aux-Basques, North Sydney et Argentinia ou l'île de Terre-Neuve et les ports de la côte du Labrador. Il y a aussi les usagers des traversiers locaux et tous ceux qui exploitent les ressources comme les chasseurs, les pêcheurs, les bûcherons, les mineurs et les travailleurs de l'industrie pétrolière.

● (1440)

Le Centre d'analyse et de recherche opérationnelle a publié en décembre 2000 une étude exhaustive sur l'impact des opérations pétrolières en haute mer sur les activités de SAR sur la côte Est. Ce document nous présente probablement les meilleures données jusqu'à date au sujet de notre délai de réaction. Depuis, d'autres études fédérales ont cité ses conclusions et les ont appuyées. Parmi celles-ci, il se dégage que Gander reste le meilleur endroit pour sauver le plus grand nombre de vies possible en raison de l'étendue du territoire couvert, du temps de déplacement, du temps sur zone, compte tenu du nombre de personnes dont la vie est en péril dans diverses situations, des conditions météorologiques et même du prolongement du rayon d'action des hélicoptères Cormorant.

Pas plus tard que le 12 mars 2010, le Conseil national de recherches a observé que si l'on stationnait des aéronefs de recherche et de sauvetage à voilure fixe à Gander, nous améliorerions immédiatement la protection dans la région. Lorsqu'il a étudié l'Énoncé du besoin opérationnel pour l'avion de recherche et de sauvetage, le CNRC a critiqué les contraintes imposées dans cet énoncé, qui limitent gravement les options pour le remplacement de la flotte d'avions de SAR au Canada.

En effet, dans son rapport final, le CNRC a souligné les contraintes auxquelles nous nous exposons si les quatre principales bases d'intervention restent les mêmes. Je cite:

Il apparaît clairement [...] que les bases existantes de Greenwood, Trenton, Winnipeg et Comox ne constituent pas la meilleure option d'intervention en cas d'incident SAR. Le fait, en particulier, de baser des avions à Gander plutôt qu'à Greenwood aurait un impact positif important sur le délai de réaction à la grande majorité des incidents étudiés, car le rayon d'action nécessaire pour intervenir dans 90 p. 100 des incidents passés serait réduit, passant de 653 milles marins (nm) à 533 nm. L'analyse montre que « la plus grande réduction de la vitesse de croisière que l'on puisse atteindre en changeant l'emplacement d'une base résulte du déplacement des opérations de la base principale d'opérations de Greenwood à Gander ».

L'exigence obligatoire visant le rayon d'action de l'appareil a été fixée à partir de l'hypothèse d'un incident survenu au milieu de l'Atlantique [...] qui a été pris en charge depuis Greenwood et a nécessité un arrêt de ravitaillement à St. John's. Cependant, si l'emplacement, pour la base, de Gander au lieu de Greenwood avait été envisagé dans le SOR, cette possibilité aurait eu des effets légers sur l'exigence touchant le rayon d'action d'une solution à aéronef unique, car elle aurait exigé une augmentation de l'exigence de rayon d'action, pour le nouvel avion, de 43 nm [...] tandis que le temps de réponse s'en serait trouvé très nettement amélioré, car la distance à parcourir de Greenwood à St. John's, plus l'arrêt d'une heure pour la prise de carburant, n'aurait pas existé.

Au vu du rôle SAR actuel de l'hélicoptère Cormorant à Gander et de l'amélioration du délai de réaction d'une plate-forme basée là-bas, il est regrettable que cette contrainte élimine l'option de relocalisation de la base.

Nous étudions depuis des années toute la question du positionnement des ressources militaires de SAR mais si nous envisageons d'augmenter les allocations, il faut également tenir compte de la perte de personnel SAR qualifié et d'expérience au sein de l'armée, qui ne peut faire concurrence aux salaires et aux avantages offerts pour les opérations de SAR dans le secteur privé. Cet exode menace déjà de dégrader le niveau existant des services de SAR et doit être pris en compte sans délai pour prévenir des répercussions graves sur notre capacité générale.

Dans une allocution qu'il a prononcée devant des professionnels de la SAR en octobre 2003, Brian F. Stone, surintendant, Recherche et sauvetage en mer, Garde côtière canadienne, Division Terre-Neuve-et-Labrador, a affirmé ce qui suit:

Dans beaucoup de secteurs, la sécurité est devenue une question d'argent, de chiffres et de statistiques. Une société peut désormais décider quel est le montant approprié pour les dépenses par vie sauvée, faire des calculs mathématiques pour prendre ses décisions en matière de sécurité. Bien qu'il soit essentiel pour toute société de tenir compte des statistiques liées aux risques auxquels sont exposés les travailleurs et des coûts pour les protéger, l'objectif est de protéger la vie de chaque travailleur. Le simple fait qu'une entreprise puisse assumer financièrement la perte d'un travailleur ne signifie pas qu'elle ne doit pas faire tout en son pouvoir pour protéger ses travailleurs contre les risques de blessures. **La sécurité n'est pas simplement une question de chiffres, ce sont les vies qui comptent.**

Comme pays, nous possédons les connaissances, les habiletés, l'expérience et la technologie nécessaires pour offrir les normes de service en matière de recherche et de sauvetage les plus élevées dans le monde. Le niveau de service que nous offrons en bout de ligne n'est restreint que par le degré de priorité que nous accordons à ce service et l'investissement que nous sommes disposés à faire pour l'offrir.

La ville de Gander reconnaît que l'on pourrait améliorer les délais de réaction de SAR en modifiant notre allocation de ressources et

nos politiques d'une des manières suivantes ou de toutes ces manières. Nous exhortons le comité à examiner attentivement chacune de nos cinq recommandations. Premièrement, améliorer l'état d'alerte du 103^e Escadron pour qu'il soit prêt à intervenir en 30 minutes en tout temps ou du moins à assurer l'état d'alerte de 30 minutes actuel les jours et aux heures où il y a eu le plus grand nombre de missions dans le passé. Deuxièmement, affecter au moins un aéronef à voilure fixe à Gander pour accroître le rayon d'action de la base ainsi que son temps sur zone au stade critique des opérations de recherche. Troisièmement, affecter un nouvel aéronef Cormorant à Gander afin de limiter le plus possible les périodes où l'entretien, les réparations ou les missions de formation font en sorte qu'il n'y a pas d'aéronef immédiatement disponible en cas d'urgence. Quatrièmement, prévoir l'entretien et la formation de manière à ce qu'il y ait toujours un aéronef et un équipage prêts à intervenir de Gander rapidement. Cinquièmement, régler le problème croissant du recrutement et du maintien de personnel de recherche et de sauvetage au sein de l'armée.

Je vous remercie infiniment de l'attention que vous m'accordez cet après-midi.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Tucker.

Je vais donner la parole à M. Johnson.

• (1445)

M. Albert Johnson (pêcheur, à titre personnel): Je m'appelle Albert Johnson et je suis pêcheur.

Je pense que Scott voulait me poser des questions.

Le président: Voulez-vous...

M. Albert Johnson: Je ne ferai pas d'exposé. M. Simms voulait me poser des questions.

Le président: Très bien, c'est parfait.

Le premier député que nous allons entendre est donc M. Simms.

Vous avez la parole pour sept minutes.

M. Scott Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Wind-sor, Lib.): Merci.

Je tiens à remercier tous nos témoins d'avoir répondu à l'appel.

Premièrement, je souhaite la bienvenue à Gander et à tous les membres du comité. Étant donné la présence parmi nous de M. Tucker, maire adjoint, je ne suis probablement pas le mieux placé pour cela, mais je vous souhaite la bienvenue à Gander et j'espère que vous appréciez votre séjour ici. J'aimerais bien que vous puissiez rester ici plus longtemps pour dépenser plein d'argent, mais nous allons nous contenter de ce que nous avons.

Je remercie les témoins d'être venus aujourd'hui. Comme je l'ai déjà dit, je suis content de vous voir parmi nous comme figure d'autorité et pour représenter la ville afin de donner au comité une bonne idée... également pour qu'il paraisse au compte rendu à quel point cette base est liée à la collectivité ainsi qu'à toute la région. Quand j'entends tout cela de la bouche du maire adjoint, je me dis qu'il connaît sûrement assez bien le fonctionnement de la base — et je fais souvent la blague à M. Turner, le directeur général — pour avoir un deuxième emploi et coordonner les opérations à la base elle-même.

Il y a quelques années, nous avons mené ici une campagne intitulée SOS, pour *Save our Squadron*. Je pense qu'elle a permis à tous les membres de la collectivité d'en apprendre beaucoup. Tout le monde ici et dans la région en général avait déjà entendu parler de recherche et de sauvetage et de délai de réaction. Pour ceux qui ne comprennent pas trop ce que signifie vraiment la recherche et le sauvetage à voilure fixe, il s'agit essentiellement d'avions de recherche et de sauvetage. Quand on parle de recherche et de sauvetage à voilure fixe aux gens de la collectivité, tout le monde sait de quoi il s'agit. Nous réclamons depuis longtemps la présence d'avions ici.

Avant de m'adresser à M. Johnson, j'aimerais que vous me parliez rapidement du trafic à l'aéroport, ici, de l'ampleur que peut prendre l'évacuation sanitaire et ce genre de chose, et aussi de la ville elle-même, de la grande contribution des opérations de recherche et de sauvetage à la ville, pour les citoyens et pour les hommes et les femmes qui viennent ici en tant que membres de la force aérienne.

M. Zane Tucker: Voulez-vous commencer par parler de l'aéroport, Reg?

M. Scott Simms: Vous pouvez commencer par parler de l'aéroport.

M. Reg Wright: Il est assez évident que les activités de recherche et de sauvetage sont fondamentales dans la dynamique de notre aéroport et sa raison d'être. Gander a été construite pour constituer un site d'urgence. Nous jouons un rôle essentiel pour appuyer la DFC ou les Forces canadiennes, mais le monde entier aussi, bien sûr.

M. Zane Tucker: Bien évidemment, l'histoire de la ville a toujours été intimement liée à celle de l'aéroport, comme Reg l'a dit. On décrit souvent Gander comme le canot de sauvetage de l'Atlantique, donc je crois que nous sommes habitués à ce rôle de sauvetage. Pour ce qui est de son impact sur la ville, en termes financiers seulement, il y a plus de 90 personnes ici qui travaillent pour l'escadron de recherche et de sauvetage. C'est énorme pour une municipalité de la taille de la nôtre, et ces personnes font partie intégrante de la collectivité.

M. Scott Simms: Et le rôle essentiel que cette ville a joué le 11 septembre nous montre évidemment bien à quel point nous avons un emplacement stratégique sur le plan géographique, et je suis content de vous entendre dire que vous militez fortement pour des avions de recherche et de sauvetage.

Monsieur Johnson, vous m'avez raconté un incident survenu en mer il y a quelque temps. Pour mettre tout le monde un peu en contexte, vous pêchez en haute mer, n'est-ce pas?

M. Albert Johnson: C'est ça.

M. Scott Simms: Le crabe et le turbot?

M. Albert Johnson: Exactement.

M. Scott Simms: À quelle distance de la côte pêchez-vous?

M. Albert Johnson: Je vais jusqu'à 130 milles du cap Bonavista.

M. Scott Simms: Combien de temps partez-vous?

M. Albert Johnson: Quand nous pêchons le turbot, nous sommes partis environ cinq ou six jours.

M. Scott Simms: Vous êtes également membre de la Garde côtière auxiliaire, n'est-ce pas?

M. Albert Johnson: Oui, depuis 25 ans.

M. Scott Simms: Vous avez mentionné que vous aviez eu un incident récemment.

M. Albert Johnson: Oui, nous avons eu un incident l'année passée. L'un de mes matelots s'est effondré sur le pont. J'ai pris la bande latérale unique et j'ai contacté la Garde côtière, qui m'a mis en communication avec un médecin. Le médecin a déterminé qu'il fallait évacuer l'homme par voie aérienne. L'hélicoptère est arrivé deux heures et demie plus tard.

M. Scott Simms: Comment décririez-vous votre relation avec la Garde côtière auxiliaire?

M. Albert Johnson: Elle est bonne.

M. Scott Simms: Vous avez une forte communication avec la Garde côtière auxiliaire ou même avec l'équipe de recherche et de sauvetage?

M. Albert Johnson: Oui.

M. Scott Simms: J'aimerais que vous nous parliez de votre degré de confiance. Quand vous êtes au large — et c'est la même chose pour les pêcheurs avec qui vous parlez — comment trouvez-vous les services qui vous sont offerts et les délais de réaction?

M. Albert Johnson: En fait, beaucoup de pêcheurs en parlent. Nous sommes tous au courant des incidents qu'il y a eus chez nous depuis trois ou quatre ans, et tout le monde craint que s'il arrive quelque chose par mauvais temps, il faille attendre assez longtemps pour avoir de l'aide.

Pour ce qui est de l'auxiliaire, nous sommes tout le temps là pour donner un coup de main quand nous le pouvons, mais nous ne sommes pas toujours là quand il arrive quelque chose ou parfois, c'est trop loin...

• (1450)

M. Scott Simms: Vous avez ce qu'on appelle une EPIRB. Pouvez-vous nous expliquer ce qu'est une EPIRB comme type de radiobalise?

M. Albert Johnson: C'est un appareil qui montre notre position, si je ne me trompe pas, quand il est activé. Quand il est activé, c'est que nous sommes en détresse.

M. Scott Simms: Est-ce qu'il est obligatoire pour vous d'en avoir un à bord?

M. Albert Johnson: Oui, tous les bateaux qui vont en haute mer doivent obligatoirement en avoir un.

M. Scott Simms: Et les autres bateaux? Pour quels bateaux est-il obligatoire d'avoir un signal de détresse EPIRB?

M. Albert Johnson: Je n'en suis pas absolument sûr. Je pense que c'est obligatoire pour les bateaux de plus de 40 pieds ou d'un certain poids. Il faut alors avoir une EPIRB. Le MPO nous oblige aussi à avoir un PMV sur nos bateaux.

M. Scott Simms: Cela fait partie du système pour... Comment est-ce qu'il s'active? Décrivez-nous comment cela fonctionne.

M. Albert Johnson: Le PMV est un dispositif de suivi que le MPO utilise pour surveiller les activités de pêche quand nous sommes en mer.

M. Scott Simms: Très bien. Combien est-ce que cela vous coûte?

M. Albert Johnson: On peut en obtenir un pour 1 800 \$ ou 2 000 \$.

M. Scott Simms: C'est assez cher pour...

M. Albert Johnson: Il faut ensuite payer entre 80 \$ et 90 \$ par mois pendant la saison de pêche, quand le dispositif est actif, bien sûr.

M. Scott Simms: Vous parlez avec beaucoup de pêcheurs. Est-ce qu'ils sont satisfaits du service qu'ils reçoivent avec l'EPIRB? Sont-ils confiants que s'ils se trouvent en situation de détresse en mer, ils vont être secourus dans un délai raisonnable?

M. Albert Johnson: Je pense que l'EPIRB est un outil modèle. On l'utilise pour... Quand on l'active, ils savent que nous sommes en détresse. Nous avons d'autres moyens de le signaler. Nous avons notre radio VHF, qui n'est pas de très longue portée, mais nous avons aussi une radio à bande latérale, qui est de longue portée. Nous surveillons tout le temps le 2182, qui est le signal de détresse.

Le président: Merci, Scott.

Vous allez avoir plus de temps au second tour.

Je vais donner la parole à M. Bachand.

[Français]

M. Claude Bachand (Saint-Jean, BQ): J'ai sept minutes.

[Traduction]

Vous allez avoir besoin de vos écouteurs pour l'interprétation, parce que je vais parler en français, ce qui est extraordinaire dans cette partie du pays, je trouve.

[Français]

Ce matin, j'ai découvert votre base militaire de recherche et sauvetage et j'ai été très impressionné par ce que j'ai vu. Je comprends que vous soyez très attachés à cette base et que la population de Gander le soit également. On nous a brossé un tableau historique de la base. Compte tenu des ressources disponibles, ces gens semblent faire un travail absolument exceptionnel. Je leur ai d'ailleurs promis qu'à la fin de la matinée, lorsque j'en aurais l'occasion, je dirais aux gens que c'est un atout très important. Pour ce qui est de savoir s'il est suffisant, c'est la question qu'on se pose tous. C'est pourquoi nous sommes venus ici vous écouter.

J'ai aussi été impressionné par votre présentation. On voit que vous connaissez bien l'histoire de Gander et de la côte Est. La situation est la suivante. Compte tenu de ce qui s'est passé dernièrement et des divers enjeux, nous voulons nous pencher sur le problème et déterminer s'il y a trop de matériel à certains endroits et trop peu à d'autres. C'est toujours délicat. En français, une expression dit qu'il ne faut pas déshabiller Paul pour habiller Jacques. En fait, il faudrait peut-être que Paul reste habillé, mais que les parents de Jacques, c'est-à-dire le fédéral, lui achètent plus de vêtements. C'est ce que nous sommes en train de considérer.

[Traduction]

Ray, je m'excuse de vous faire rire autant.

Des voix: Oh, oh!

[Français]

M. Claude Bachand: Comme vous le savez, il y a trois endroits importants. Il y a Halifax sur la côte Est, Trenton dans le centre du Canada et Victoria sur la côte Ouest. Les statistiques qu'on a vues ce matin semblent vous donner raison. Il semble y avoir beaucoup de problèmes sur la côte Est. Tous les points rouges représentent des incidents. Naturellement, il y en a beaucoup sur l'île de Vancouver, mais il semble qu'il y a un problème dans l'Est. La mer est peut-être plus houleuse dans l'Atlantique que dans le Pacifique.

Souvent, des militaires nous disent qu'ils font leur travail et que c'est une situation opérationnelle. En d'autres mots, ils veulent décider. Je ne suis pas de cet avis. Comme député, je pense que c'est aux élus de décider. De plus, on fait face à des ressources limitées. Je ne suis donc pas en mesure de vous dire si Saint John en a trop par

rapport à Gander, ou si la côte Ouest en a trop par rapport à la côte Est. On essaye de considérer cet enjeu dans son ensemble. Jusqu'à maintenant, je peux constater qu'il manque un peu de matériel.

Vous savez que le projet d'acquisition d'appareils de recherche et de sauvetage à voilure fixe est à l'heure actuelle un enjeu fondamental à Ottawa. Il s'agit de l'achat d'environ une vingtaine d'avions à voilure fixe qui se chiffrent à 3 milliards de dollars. Je pense que cela pourrait vous être utile. Cela permettrait de ne pas déshabiller Paul pour habiller Jacques.

J'aimerais bien avoir votre avis sur l'éventualité que le Canada acquière 25 nouveaux appareils de recherche et de sauvetage à voilure fixe et qu'on en apporte une bonne partie sur la côte Est, à Gander, et peut-être à Saint John et à Halifax. Pensez-vous que cela pourrait améliorer la situation? Vous avez dit que Gander est le meilleur endroit sur le plan géographique pour faire la recherche et le sauvetage. Je pense que je commence à comprendre cela. Si on ajoutait de la voilure fixe à l'armada et que votre comté recevait plusieurs appareils, pensez-vous que cela pourrait vous aider?

• (1455)

[Traduction]

M. Zane Tucker: Merci beaucoup pour vos questions et observations.

Pour revenir à la carte et aux points auxquels vous avez fait allusion, on voit clairement où vont les équipes. Nous avons plus de 29 000 kilomètres de trait de côte. Ça vous indique pourquoi il y a tant d'incidents sur la côte Est.

Comme je l'ai souligné dans mon rapport, nous avons la seule base que je qualifie de « fragmentée », et nous n'avons aucun appareil à voilure fixe. On est en droit de se demander pourquoi ces appareils sont utilisés ailleurs au pays, mais pas ici. Je recommandais, il y a un instant, l'ajout d'appareils à voilure fixe à notre flotte d'hélicoptères. Cela nous permettrait d'intervenir beaucoup plus rapidement et d'accroître notre efficacité. Ce n'est pas seulement notre opinion; des études l'ont démontré. Le rapport auquel j'ai fait référence a été publié en mars dernier. Il dit clairement que les services seraient meilleurs si Gander avait des appareils à voilure fixe. C'est la raison pour laquelle nous sommes ici.

Nous sommes conscients que les ressources sont limitées. Ces gens font un travail dangereux et ils doivent, entre autres, respecter certaines limites. Mais lorsqu'on vous fait valoir la logique de cette solution et qu'on vous recommande fortement de l'adopter, pourquoi ne l'appuyez-vous pas? C'est bien de pouvoir se baser sur des preuves concrètes et pas seulement sur l'opinion de politiciens comme nous.

Donc, l'ajout d'appareils à voilure fixe à Gander serait, selon nous, une décision judicieuse, que ce soit dans un, deux ou trois ans.

M. Reg Wright: C'est vrai que les appareils à voilure fixe offrent des avantages. Comme Zane, je m'en remets au rapport des experts en la matière. L'achat d'aéronefs implique le recours à une main-d'oeuvre accrue, ingénieurs et mécaniciens. Il faut donc considérer un tel achat de manière holistique pour aller à la source de... Si nous avons suffisamment de temps, regardons la situation du point de vue de la flotte et de la main-d'oeuvre.

[Français]

M. Claude Bachand: Combien de temps me reste-t-il?

Le président: Vous disposez encore d'une minute.

M. Claude Bachand: Je vais passer mon tour.

[Traduction]

Le président: Je vais laisser la parole à M. Harris.

M. Jack Harris (St. John's-Est, NPD): Merci, monsieur le président.

Je suis très heureux que le comité ait pu venir à Gander pour entendre votre opinion sur le sujet. C'est extrêmement utile à notre travail. Sans lire le rapport très détaillé que vous nous avez fourni, je sais à quel point cette base est importante pour la ville de Gander.

Bien sûr, c'est aussi extrêmement important pour les gens comme M. Johnson et de nombreux autres qui, dans le cadre de leur travail, dépendent d'un service efficace de recherche et de sauvetage. C'est à ça que sert le service. Je crois qu'on a déjà démontré que cette base est superbe, que c'est le meilleur endroit à Terre-Neuve-et-Labrador pour héberger cet escadron.

Je suis aussi très inquiet, tout comme vous, je crois...lorsque nous avons amorcé cette étude, je me suis naturellement inquiété du fait que l'escadron avait un « statut de disponibilité ». C'est le terme utilisé — un terme étrange, j'en conviens. Il s'agit d'un système d'état d'alerte selon lequel entre 8 heures et 16 heures, 40 heures par semaine, l'équipe dispose d'un délai de 30 minutes pour être en vol. Le reste du temps, elle dispose d'un délai de 2 heures. Il est clair que, bien souvent, elle est en vol beaucoup plus rapidement que cela.

Cette étude fait naître beaucoup de questions dans l'esprit des membres du comité, entraînant des recherches, dont certaines auxquelles vous avez fait référence. Mais, ce qui m'inquiète particulièrement, c'est qu'une étude, menée en 2004 par Sean Bourdon et Mark Rempel du MDN et utilisant le tableau dont vient de nous parler M. Bachand, démontre que seulement 17 p. 100 des incidents surviennent lorsque le délai est de 30 minutes, soit huit heures par jour, cinq jours par semaine. Cela semble confirmer ce que nous avons entendu ce matin.

M. Johnson a probablement quelque chose à dire à ce sujet. Si vous pêchez 24 heures par jour et que vous êtes à 100 milles de Bonavista pour quatre ou cinq jours, il est clair que le délai de 30 minutes ne s'applique pas toujours, notamment les week-ends. Comme vous l'avez dit, monsieur Tucker, je crois que la solution passe par plus d'appareils, pas plus de main-d'oeuvre. Je suis très satisfait de vos cinq recommandations. Je crois que c'est un bon point de départ pour nous.

En tant que conseiller, que pensez-vous du fait que les équipes de recherche et de sauvetage disposent d'un délai de 30 minutes pour être en vol pendant 40 heures semaines, alors que seulement 17 p. 100 des incidents surviennent au cours de cette période?

● (1500)

M. Zane Tucker: Je pense qu'on doit faire avec ce qu'on a. J'ignore si le comité examine beaucoup cette situation, mais, comme je l'ai déjà dit, nous perdons ces professionnels qui, pour le moment, travaillent pour le ministère de la Défense nationale. Et ce n'est pas seulement à Gander que ça se produit; c'est ainsi partout au pays. Nous perdons beaucoup de ces professionnels au profit de sociétés privées.

Alors, nous n'avons pas tort de dire que l'escadron fonctionne avec des effectifs réduits au maximum. Nous avons entendu dire, au fil des ans, à quel point l'escadron doit jongler avec son personnel. À

notre avis, il faut améliorer le service si on veut attirer du personnel. Je crois que le problème comporte deux volets. Premièrement, il faut plus l'argent. Si le comité juge qu'il faut investir davantage dans ce service et qu'il en fait la recommandation, ce sera un bon début. Deuxièmement, il faut plus de personnel. Il faudra trouver des candidats, les former et, surtout, les maintenir au sein de l'escadron.

Pour répondre à votre question au sujet du pourcentage d'incidents au cours de la période de 8 h à 16 h, je crois que l'escadron fait de son mieux avec les ressources que les politiciens lui donnent. Je crois que c'est ce qu'on lui demande de faire, mais la tâche est ardue.

M. Jack Harris: J'étais du nombre des parlementaires qui ont eu l'occasion, l'été dernier, de voir à l'oeuvre les techniciens en recherche et sauvetage, de les voir faire de la descente en rappel et sortir des gens de l'eau. Je crois que nous admirons tous leurs compétences, leur courage et leur volonté de risquer leur vie pour sauver celle des autres. Nous convenons tous que ce sont des gens remarquables qui font de l'excellent travail. La question que les politiciens doivent se poser c'est: Que peut-on recommander pour améliorer le service? Pour la ville de Gander, l'ajout d'appareils et de personnel ferait ressortir les autres valeurs dont vous avez parlé.

Je m'intéresse également aux appareils à voilure fixe. Nous avons examiné les études sur le sujet. Le Conseil national de recherches du Canada a mené une étude sur les besoins opérationnels des appareils à voilure fixe. Au début, dans le cadre du processus d'acquisition, on a dit au conseil de ne pas se préoccuper des délais d'intervention des équipes de recherche et de sauvetage, puisqu'ils sont déjà établis. Mais il est assez clair que l'ajout d'appareils à voilure fixe à Gander permettrait aux équipes d'intervenir plus rapidement. Aussi, en ayant un délai de 30 minutes, jour et nuit, on pourrait envisager d'autres types d'appareils répondant à des exigences moins élevées en matière de vitesse de vol. Donc, je crois qu'il s'agit d'une solution de plus en plus plausible pour améliorer de façon marquée le service offert à Gander, ainsi que le délai d'intervention afin de venir en aide aux personnes en détresse. Vous voudrez peut-être répondre.

Monsieur Johnson, pourriez-vous nous donner plus de détails? Les pêcheurs parlent de ce dossier. Quelle importance cela a-t-il pour des pêcheurs qui sont généralement en mer jour et nuit?

M. Albert Johnson: C'est très important. On sait que le délai d'intervention après 16 h et d'environ 2 heures. J'y pense continuellement lorsque je suis en mer, surtout lorsqu'il y a des intempéries. C'est aussi le cas pour beaucoup d'autres pêcheurs.

M. Jack Harris: M. Bachand se demandait pourquoi il y a tant d'incidents sur la côte Est, comparativement à la côte Ouest. Peut-être que c'est parce qu'il y a beaucoup plus de pêcheurs dans les cinq provinces maritimes qu'il y en a en Colombie-Britannique. Êtes-vous d'accord avec moi?

● (1505)

M. Albert Johnson: Tout à fait.

M. Jack Harris: D'accord. C'est tout.

Le président: Merci.

Je vais donner la parole à M. Hawn.

L'hon. Laurie Hawn (Edmonton-Centre, PCC): Merci, monsieur le président.

Et merci à vous tous d'être venus. Nous avons eu des renseignements utiles, et des sujets de discussion intéressants ont été soulevés.

Monsieur Johnson, j'aimerais avoir des précisions sur cet incident. À quel moment de la journée avez-vous lancé votre appel de détresse?

M. Albert Johnson: Je ne suis pas certain de l'heure exacte. Je crois que c'était entre 4 h 15 et 5 h 45.

L'hon. Laurie Hawn: Étiez-vous loin de Gander?

M. Albert Johnson: Nous étions à environ 128 milles de Cape Freels.

L'hon. Laurie Hawn: Quelqu'un peut me dire si Cape Freels est loin de Gander? Je ne suis pas très familier avec la géographie de Terre-Neuve.

Une voix: C'est à 300 kilomètres.

L'hon. Laurie Hawn: Trois cent kilomètres, donc, entre 150 et 160 milles.

M. Albert Johnson: Nous étions en route pour St. John's avec un homme malade à bord, et l'opérateur m'a dit de me rendre à Cape Freels, parce que c'était plus près de Gander.

L'hon. Laurie Hawn: J'essaie d'avoir une bonne idée du délai d'intervention que vous avez mentionné. On parle donc de 150 à 160 milles. Plus que ça? Donc, un hélicoptère, une fois en vol, mettra près d'une heure et demie à parcourir cette distance.

M. Albert Johnson: Nous filions à toute allure. Nous étions plus près que cela. Lorsque l'hélicoptère nous a rejoints, nous étions à un peu plus de 100 milles...

L'hon. Laurie Hawn: De Gander.

M. Albert Johnson: Nous étions à environ 100 milles.

L'hon. Laurie Hawn: Donc, l'hélicoptère a mis environ une heure avant de décoller, soit la moitié du délai de deux heures, c'est bien cela?

M. Albert Johnson: Oui.

L'hon. Laurie Hawn: J'aimerais préciser certaines choses. En 2009, il y a eu 94 incidents, comparativement à 88 en 2010. En 2009, 29 p. 100 des incidents sont survenus lorsque le délai était de 30 minutes, comparativement à 20 p. 100 en 2010. Ce sont les statistiques fournies par l'escadron.

M. Albert Johnson: J'aimerais signaler aussi que la météo était très clémente. Le vent soufflait du Nord à 10 ou 15 noeuds, le ciel était dégagé et les vagues s'élevaient à environ un mètre. Donc, les conditions étaient très bonnes.

L'hon. Laurie Hawn: D'accord, mais ça n'aide pas l'appareil à aller plus vite.

M. Albert Johnson: Non, en effet.

L'hon. Laurie Hawn: Ça ne fait que faciliter le travail une fois sur les lieux.

Nous avons parlé de ressources additionnelles. Il en a été question aujourd'hui au 103^e Escadron. Je crois que c'est vous, monsieur Tucker, qui avez soulevé la question. Avez-vous une idée des ressources additionnelles que l'escadron aurait besoin si le délai était de 30 minutes toute la semaine, jour et nuit?

M. Zane Tucker: Je n'ai pas le chiffre exact. De toute évidence, il faudrait des équipes complètes, mais j'ignore combien il en faudrait.

Peut-être que les autorités aéroportuaires pourraient vous répondre?

L'hon. Laurie Hawn: On parlait, essentiellement, de doubler le personnel actuel.

M. Zane Tucker: D'accord.

L'hon. Laurie Hawn: Il a aussi été question d'attrition. C'est un problème considérable, non seulement pour les forces armées, mais aussi pour toute entreprise qui dispose d'une main-d'oeuvre qualifiée en haute technologie, qui est attirée par les concurrents. C'est un problème avec lequel les Forces canadiennes luttent constamment, vous pouvez me croire. Avez-vous des suggestions à formuler pour améliorer l'attrition?

M. Zane Tucker: Vous y avez fait allusion vous-même. Évidemment, et ce n'est un secret pour personne, l'argent y est pour beaucoup — je veux parler des salaires. Mais il y a aussi la qualité de vie. Je crois que c'est devenu un aspect important de nos jours pour les professionnels. Si vous travaillez un nombre déraisonnable d'heures supplémentaires en raison d'un manque d'effectifs, vous et votre famille allez finir par en avoir assez. Je crois que l'ajout de ressources et un partage plus équitable de la charge de travail aideraient à maintenir le personnel en poste.

L'hon. Laurie Hawn: Je n'en ai aucun doute. Vous êtes certainement conscient des coûts associés au recrutement et à la formation de ces nouvelles ressources. Aussi, les Forces canadiennes forment des gens assez qualifiés qui sont très attirés, entre autres, par les champs de pétrole, ce qui complique les choses.

Nous avons parlé du fait que Gander est un endroit plus adéquat pour l'escadron que St. John's. Peut-être que les autorités aéroportuaires... Reg, avez-vous une idée du nombre de jours de vol que l'on perdrait à St. John's à cause de la météo comparativement à Gander?

M. Reg Wright: Il faudrait que je fouille un peu pour établir une comparaison. Essentially, la météo permet aux appareils de décoller dans 98,3 p. 100 du temps. Je n'en ai pas de copie avec moi, mais le rapport auquel j'ai fait référence fait état des jours d'incidents critiques.

L'hon. Laurie Hawn: Il me semble que quelqu'un a dit qu'il y avait 30 p. 100 plus de jours où les appareils étaient cloués au sol à St. John's qu'à Gander.

Concernant les appareils à voilure fixe pour les services de recherche et de sauvetage, je crois que les gens aimeraient avoir de tels appareils un peu partout. Mais le problème, ce n'est pas seulement les coûts, mais aussi les ressources limitées. Avez-vous mené une étude du terrain d'aviation pour savoir combien de ressources additionnelles seraient nécessaires si on ajoutait deux ou trois appareils à voilure fixe au 403^e Escadron? Fred, avec ton expérience en ce qui a trait au 403^e, aurais-tu une idée?

• (1510)

M. Fred Moffitt: Oui. Je vais d'abord revenir sur les propos de Zane au sujet du personnel. Lors de mes conversations avec les gens du 103^e Escadron, on m'a dit qu'un des plus gros problèmes d'attrition concerne le mouvement de personnel et l'incapacité de l'effectif à rester au même endroit pour une longue période de temps. C'est un problème. Je voulais simplement le préciser.

Mais, pour revenir à l'essentiel de votre question, en tant que conseil et en tant qu'autorité aéroportuaire, nous avons plusieurs fois — et Reg pourra vous le confirmer... Nous sommes ouverts à collaborer avec les forces armées, la province et le gouvernement fédéral en ce qui concerne les installations. Nous avons suffisamment d'espace et nous sommes totalement disposés à conclure des ententes dès maintenant pour accueillir de nouveaux appareils.

L'hon. Laurie Hawn: On parle ici de hangars, de voies de circulation et d'aires de trafic. C'est dispendieux.

M. Fred Moffitt: En effet.

Peut-être que Reg voudrait ajouter quelque chose.

M. Reg Wright: Bien sûr, le gros projet serait la construction des hangars, dont celui pour l'entretien des appareils, mais, la bonne nouvelle, c'est que nous avons suffisamment d'espace pour cela. Et puis, le terrain d'aviation ne nécessite pas beaucoup d'investissement pour satisfaire aux besoins du 103^e Escadron.

M. Fred Moffitt: Il faut absolument un hangar. D'après mon expérience — j'ai piloté des avions Hercules pendant 15 ans avant de prendre ma retraite —, on ne peut pas laisser des appareils de recherche et de sauvetage à l'extérieur, exposés aux intempéries. On parle ici des délais d'intervention. Avec ce genre de météo, il faut dégivrer les appareils, une étape inacceptable lorsqu'il est question de recherche et de sauvetage. Il faut mettre les gros avions et les hélicoptères à l'abri, dans des hangars.

L'hon. Laurie Hawn: Oui, évidemment. On parle ici d'appareils à voilure fixe pour la recherche et le sauvetage capables d'intervenir plus rapidement qu'un hélicoptère, il va sans dire. Mais n'oubliez pas une chose: on peut envoyer un appareil à voilure fixe sur les lieux pour qu'un technicien en recherche et sauvetage saute dans l'eau afin de porter secours à quelqu'un ou de monter sur un bateau, mais à un moment donné, il faudra le récupérer ce technicien. Donc, il n'est pas uniquement question des appareils à voilure fixe ici. Les deux types d'appareils doivent pouvoir intervenir. En matière de sauvetage, on continuera d'être limité par les capacités de l'hélicoptère.

Le président: Merci, Laurie.

Je vais céder la parole à M. Simms.

M. Scott Simms: Merci.

J'aimerais revenir encore une fois sur ce sujet, parce que je sais qu'on a annoncé, il y a quelque temps, des travaux à la base de Gander, pour la 9^e Escadre, et non seulement pour le 103^e Escadron. Mais je crois qu'une des conséquences de cela sera... Je crois qu'ils vont occuper un peu moins de place, si bien qu'on pourra rénover les installations actuelles. Les études montrent clairement que des appareils à voilure fixe réduiraient — à mon avis — les délais d'intervention. Donc, tout semble pointer dans cette direction. La seule chose qui manque, bien sûr, c'est les fonds.

Une autre chose d'unique à propos de cette base, c'est le nombre de civils qui y travaillent. Beaucoup d'employés de la base sont des civils — et les représentants de la ville pourraient nous en parler. Ils participent beaucoup aux activités de la base. C'est une situation vraiment unique. Selon vous, est-ce une des raisons pour lesquelles les citoyens de la ville sont si au courant des problèmes concernant le secteur de la recherche et du sauvetage?

M. Zane Tucker: Vous soulevez un bon point, monsieur Simms. Tout comme vous, Fred y a fait allusion un peu plus tôt. Je crois, en partie, que c'est parce qu'on travaille au ministère de la Défense nationale. Nos citoyens sont de passage; ils déménagent souvent. Comme nous l'avons souligné dans notre rapport, ce n'est pas seulement les militaires; ce sont les civils aussi. Donc, je crois que,

lorsque ces deux groupes travaillent ensemble, ça facilite l'intégration au sein de la collectivité.

Ainsi, les citoyens sont sensibilisés à l'importance du travail des secouristes. Nous comprenons le travail qu'ils font au quotidien, et nous comprenons l'importance des mécaniciens et autres employés affectés à l'entretien des hélicoptères. C'est un travail d'équipe. On parle souvent des techniciens qui sautent dans l'eau pour porter secours aux personnes en détresse, mais ceux qui travaillent à l'entretien des hélicoptères sont tout aussi importants.

M. Scott Simms: L'autre point qui a été soulevé — et j'aimerais lire ce passage pour qu'il figure au compte rendu —, c'est que le 103^e Escadron de recherche et de sauvetage procède à plus d'évacuations sanitaires que tout autre escadron du genre dans la province ou au pays. Souvent, on oublie de signaler l'impact de l'escadron sur la santé des Terre-Neuviens.

Ma circonscription compte 193 municipalités, et la plus grande n'a que 13 000 habitants. Ça vous donne une idée du niveau de difficulté de certaines situations. Si je ne m'abuse, l'escadron a récemment transporté une jeune fille de Twillingate à St. John's. Il s'agissait d'une évacuation sanitaire. Les autres provinces n'ont pas ce genre de service à leur disposition.

J'aimerais revenir à M. Johnson pour un instant.

À quelle distance la plupart des pêcheurs sur la côte Nord-Est s'éloignent-ils de la côte pour pêcher dans un bateau semblable au vôtre?

• (1515)

M. Albert Johnson: Ils longent la côte Est, jusqu'à Cape Freels. Ça dépend de ce qu'ils pêchent. Pour le crabe, la plupart des bateaux vont vers le sud. Pour le turbot, c'est... et puis il y a la pêche aux crevettes.... Certains bateaux s'éloignent jusqu'à 150 ou 160 milles de la côte.

M. Scott Simms: À votre avis — et je vais vous demander de parler au nom des autres —, les pêcheurs sont-ils plus sensibilisés à la sécurité qu'il y a, disons, 25 ou 30 ans? Savent-ils, entre autres, quoi faire en cas de problème?

M. Albert Johnson: Sans aucun doute.

M. Scott Simms: La Garde côtière et les équipes de recherche et de sauvetage ont-elles joué un rôle important à ce chapitre, selon vous?

M. Albert Johnson: Eh bien, oui, pour ce qui est de Transports Canada et de la Garde côtière.

M. Scott Simms: D'accord. Dans ce cas, croyez-vous qu'il y ait encore place à l'amélioration? Pensez-vous qu'ils pourraient faire plus pour aider les pêcheurs? Parce qu'il ne s'agit pas d'une industrie particulière, comme celle de l'exploitation pétrolière extracôtière. Cela touche un ensemble de secteurs, dont celui des exploitants de petits navires, entre autres. Il y a eu des améliorations, j'en conviens, mais où pensez-vous que la Garde côtière, ou même les équipes de recherche et sauvetage, pourraient s'investir davantage, dans l'intérêt des pêcheurs?

M. Albert Johnson: Eh bien, les équipes de recherche et sauvetage sont déjà sur place, mais ce qui pose problème, c'est le délai de réaction. Nous sommes présents là-bas, et nous comptons sur elles pour intervenir si nécessaire. J'ai été chanceux. Cela fait maintenant 50 ans que je pêche, et je n'ai pas encore subi d'accident où j'ai dû... sauf pour le problème dont je vous ai parlé. Il y a tellement de choses qui peuvent mal tourner. Actuellement, Transports Canada applique beaucoup de mesures de sécurité, mais il pourrait en faire davantage. Il y a plusieurs choses qu'il ne fait pas, mais qui seraient pourtant fort utiles. Je ne sais pas si vous voulez que je m'attarde sur le sujet aujourd'hui, mais...

M. Scott Simms: Donc, ce qui vous pose problème, c'est surtout la réglementation, n'est-ce pas?

M. Albert Johnson: Oui, ces dernières années, la réglementation est devenue beaucoup plus stricte. Chaque année, nos navires doivent être inspectés, et les règles sont vraiment sévères, depuis les incidents survenus il y a quelques années.

M. Scott Simms: D'accord.

C'est tout.

Le président: Je vais céder la parole à Mme Gallant.

Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, PCC): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie tous d'être ici aujourd'hui.

Je vais commencer par M. Johnson et poursuivre la discussion sur cette question.

Vous avez déclaré avoir quelques recommandations à l'intention de Transports Canada. Pourriez-vous nous expliquer lesquelles?

M. Albert Johnson: Oui, j'ai quelques idées en tête. La première consiste à prévoir l'installation d'un système d'alarme, dans le projet de loi, car ce n'est pas obligatoire. Beaucoup de navires en sont équipés, mais ce n'est pas impératif. La deuxième serait l'installation d'une caméra dans la salle des machines. Je pense que ces deux mesures devraient être rendues obligatoires pour améliorer la sécurité.

Mme Cheryl Gallant: Est-ce qu'il vous arrive parfois, lorsque vous êtes en mer, de ne pas pouvoir communiquer avec quelqu'un à terre?

M. Albert Johnson: Oui.

Mme Cheryl Gallant: Est-ce pratique courante, pour les pêcheurs, que d'aviser quelqu'un à terre de leurs plans de navigation, comme cela, de manière générale?

M. Albert Johnson: Eh bien, la plupart des navires qui vont au large ne disposent pas de téléphones satellites, mais ils ont tous des radios à bande latérale. Il est possible de communiquer, mais à certains moments, bien sûr, il peut y avoir des interruptions, à cause des conditions météorologiques, par exemple. Quand on se retrouve à 150 milles au large, il arrive qu'on ne puisse pas communiquer avec la terre ferme.

Mme Cheryl Gallant: Si vous ne pouvez pas communiquer et qu'un hélicoptère, pour pouvoir vous rejoindre, doit s'arrêter quelque part pour refaire le plein de carburant, y a-t-il moyen que quelqu'un d'autre sache où vous vous trouvez? Dites-vous à votre entourage, à terre, le plan de navigation que vous entendez suivre? Et combien de temps le silence radio peut-il durer?

• (1520)

M. Albert Johnson: Eh bien, cela peut être très long. Parfois, à cause du mauvais temps, quand on se retrouve au milieu d'un orage

ou sous une pluie battante, on ne peut tout simplement pas... Mais oui, je pense que tous ceux qui vont en haute mer préparent maintenant leurs sorties. Ils indiquent aux gens où ils entendent se rendre et quand ils pensent être de retour, entre autres détails. Ils informent leur acheteur, leur femme, un ami, etc.

Mme Cheryl Gallant: Très bien.

Y a-t-il un délai au terme duquel ces gens doivent absolument contacter les autorités pour leur faire part d'un problème éventuel? Y a-t-il un délai maximum pendant lequel vous pouvez rester sans communications?

M. Albert Johnson: Eh bien, si vous vous trouvez au large, que vous avez des problèmes et que vous êtes dans l'impossibilité de communiquer, j'imagine que vous activerez votre radiobalise de localisation des sinistres, parce que tout le monde en a une. Elle enverra un signal de détresse indiquant à la Garde côtière que vous êtes en difficulté.

Mme Cheryl Gallant: Très bien. Merci.

Ma prochaine question concerne les autorités aéroportuaires et la ville. Sur la côte Ouest, alors que l'industrie pétrolière et gazière augmente le transport de sa production, les compagnies proposent d'améliorer ce que les équipes de recherche et sauvetage ont en place actuellement. Il semblerait qu'il y ait de la concurrence, que ces compagnies soient pratiquement en train de vous voler vos techniciens en recherche et sauvetage. C'est l'impression que me donnent les témoignages que j'entends ici.

Vous avez exprimé votre désir de travailler avec le gouvernement, avec les militaires, pour garantir la mise en place des infrastructures. Avez-vous eu des discussions avec des représentants de compagnies pétrolières et gazières sur la possibilité de les avoir comme partenaires? Cela vous éviterait de perdre votre personnel et vous permettrait de travailler tous ensemble.

M. Reg Wright: Nous n'avons rien discuté de semblable avec quelque représentant que ce soit de l'industrie pétrolière ou gazière. Nous avons seulement parlé avec nos partenaires de la BFC au sujet de leurs besoins.

M. Fred Moffitt: Je crois que notre objectif global consiste à fournir les meilleurs services possibles en recherche et sauvetage et, pour l'atteindre, nous avons discuté principalement avec les militaires.

M. Simms est notre représentant local, bien sûr. Mais nous n'avons jamais eu d'échanges avec l'industrie en tant que telle.

Mme Cheryl Gallant: Je comprends que le nombre de missions que doivent faire les techniciens en recherche et sauvetage augmente, en partie à cause des plateformes de forage en mer. N'est-il donc pas raisonnable que vous tentiez de discuter avec ces gens pour savoir s'ils veulent être vos partenaires dans cette aventure?

M. Fred Moffitt: Ce serait logique, mais cela ne s'est pas encore produit.

Mme Cheryl Gallant: Très bien.

Merci beaucoup.

Le président: Je vous remercie beaucoup.

Je cède la parole à M. Paillé.

[Français]

Je crois comprendre que vous allez partager votre temps avec M. Bachand.

M. Pascal-Pierre Paillé (Louis-Hébert, BQ): Bonjour à tous. Je ne sais pas exactement à qui adresser ma question, mais allons-y.

On a beaucoup parlé de bateaux de pêche, mais je suppose que, depuis quelques années, il y a plus de bateaux de croisière qui longent les côtes. Si un accident impliquait plusieurs personnes, quelle serait la capacité de sauvetage? A-t-on la capacité de sauver trois, cinq ou sept personnes? Si un bateau comptant mille personnes à son bord était en difficulté, quelle serait la complexité de la tâche?

[Traduction]

M. Zane Tucker: Merci pour la question.

Tout ce que je peux vous répondre, à la lumière du travail que nous avons accompli jusqu'à présent, c'est que le Cormorant, dans l'état actuel des choses, peut transporter jusqu'à 12 civières. Je ne sais pas s'il dispose d'une capacité supplémentaire ni combien il peut accueillir de personnes en cas d'urgence.

D'après ce que j'ai compris, ce matin, vous avez été voir les hélicoptères. Comme vous avez pu le constater, ils ne sont pas très spacieux. Par conséquent, s'il devait y avoir une grande catastrophe sur un bateau de croisière... Nous avons aussi parlé de Marine atlantique et des routes qu'elle emprunte sur le golfe ainsi que de l'importance de cette société — c'est notre Transcanadienne, notre lien avec le Canada, et on l'utilise beaucoup. Mais, si un de ces gros navires devait s'aventurer dans la région, je crois que notre province serait dans l'embarras.

• (1525)

M. Fred Moffitt: Si je puis me permettre d'ajouter quelque chose, je dirais que ce matin, le major Reid a évoqué rapidement le nombre maximal de personnes que l'on peut accueillir à bord d'un Cormorant. Je crois qu'il a dit que si ces personnes se tenaient debout, l'appareil pourrait en contenir entre 20 et 24. Bien sûr, tout dépend de l'endroit où se trouverait le bateau de croisière en perdition. On pourrait prendre 24 personnes, mais s'il fallait installer des civières, des gens devraient rester debout, et il faudrait faire des allers-retours entre le lieu de l'accident et la côte.

Par conséquent, le facteur temps, pour un gros bateau de croisière, est vraiment déterminant. Ensuite, il faudrait faire intervenir des ressources supplémentaires — des navires qui se trouveraient à proximité et des hélicoptères. Avec le seul appareil disponible que nous avons, nous ne pourrions pas contrôler la situation.

M. Albert Johnson: Il existe une équipe auxiliaire de recherche et sauvetage. Je ne sais pas exactement de combien de membres elle est composée, parce que je ne me suis pas préparé à répondre à ce genre de question aujourd'hui, mais il y a des centaines de navires, autour de l'île, qui pourraient intervenir pratiquement à n'importe quel moment — sauf en hiver. Ils sont très nombreux. Pendant la saison estivale, s'il devait y avoir un accident sur un de ces gros navires de croisière, je suis sûr que beaucoup de bateaux à proximité pourraient se rendre sur les lieux. Alors, il y a la Garde côtière et aussi les équipes auxiliaires de recherche et sauvetage. J'en fais moi-même partie, et elles comptent de nombreux membres.

Merci.

[Français]

M. Claude Bachand: J'ai entre les mains le rapport d'examen qui avait été demandé au Conseil national de recherches du Canada. Au départ, on a imposé des limites au conseil. On lui a demandé uniquement comment considérer la vitesse de pointe d'une nouvelle plate-forme, d'un nouvel avion. Le Conseil national de recherches a indiqué qu'il y avait d'autres enjeux. Je pense que ce sont ceux que

vous indiquez. Où sont les bases? Quelle est la posture de veille? Où les place-t-on en attendant? Quel est le choix de l'équipage?

Je comprends facilement que vous vivez une situation semblable à celle qui prévaut dans le Grand Nord, où il n'y a pas beaucoup d'incidents. Cependant, ils sont très loin des bases actuelles. Malheureusement, la Défense nationale a maintenu les bases où elles sont à cause de ses besoins opérationnels.

Je pense que j'ai bien compris ce que vous dites. Il faut voir si les capacités de déploiement sont situées là où elles pourraient le mieux répondre à un plus grand nombre d'incidents.

La vitesse de l'appareil n'est pas la question. Si un appareil à Winnipeg doit aller secourir quelqu'un dans le Grand Nord et qu'il faut franchir des milliers de kilomètres, il est évident que cela prendra plus de temps. Ce n'est donc pas une question de vitesse. Je trouve que le ministère a restreint le mandat du Conseil national de recherches du Canada.

Selon vous, il faudrait plutôt considérer la localisation et la façon de faire. Il faut que les appareils soient situés au meilleur endroit pour se rendre le plus rapidement possible sur les lieux d'un incident.

Je pense qu'on se comprend.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie, monsieur Bachand.

Je vais céder la parole à M. Boughen. Je sais que vous allez partager votre temps avec M. Hawn.

M. Ray Boughen (Palliser, PCC): Monsieur le président, permettez-moi de joindre ma voix à celle de mes collègues et de souhaiter la bienvenue à notre groupe d'experts ici présent cet après-midi. Nous vous remercions d'avoir pris le temps de venir nous rencontrer pour nous livrer vos témoignages.

Nous avons entendu dire que le personnel de formation, les aéronefs à voilure fixe et la diminution des délais d'intervention sont autant de dossiers que vous aimeriez nous voir régler; et je sais qu'il y en a d'autres. J'aimerais vous entendre à ce sujet. Si vous deviez vous attaquer à un problème en particulier pour améliorer les modes de fonctionnement actuels, quel serait-il?

M. Zane Tucker: Merci pour cette question. Je vais commencer.

On en a déjà fait état dans quelques-unes des études antérieures. Je sais que notre municipalité, et dans une plus large mesure les provinces, en parlent depuis des années. Je crois que ce qui nous aiderait beaucoup, ce serait d'avoir plus d'aéronefs à voilure fixe. Comme je l'ai indiqué, nous sommes la seule unité au pays à ne pas avoir d'aéronefs à voilure fixe avec ses hélicoptères. Cela n'a aucun sens.

M. Reg Wright: Et les évaluations indépendantes ont permis de conclure que ce serait le meilleur investissement à faire pour améliorer les temps d'intervention. Il faudrait avoir une flotte d'aéronefs à voilure fixe.

M. Fred Moffitt: Pour en revenir à ce que disait le major Reid ce matin, je crois qu'il serait très content que nous disposions de ressources supplémentaires pour réduire les temps de réaction. Le personnel en fait partie.

Pour ce qui est des aéronefs à voilure fixe, d'après les conversations que j'ai eues avec les gars du 103^e Escadron, ceux qui travaillent la nuit... Vous avez parlé des fusées éclairantes. Il y a eu des cas isolés; je n'ai aucune preuve à l'appui. Il est arrivé qu'on ait fait appel à un avion Hercules, dépendamment de l'endroit où l'incident avait eu lieu, qui devait venir de Greenwood, et c'était la nuit.

Les gars du 103^e Escadron pourraient se trouver sur place très rapidement. Faire intervenir l'Hercule, essayer de lui faire rattraper le retard et lui demander de lancer ses fusées éclairantes, à l'occasion, cela a eu pour effet de retarder l'exercice. Le major Reid a dit ce matin qu'ils arrivaient parfois par pur hasard. Oui, c'est ainsi. C'est arrivé parfois, parce qu'ils ne sont pas proches les uns des autres. Si l'incident a lieu au nord de Gander, l'Hercule arrivera plus tard que le Cormorant, ce qui est un problème. Ce serait vraiment bien de pouvoir les rapprocher.

• (1530)

Le président: Monsieur Hawn, allez-y.

L'hon. Laurie Hawn: J'aimerais faire quelques commentaires, rapidement. Pour ce qui est du 103^e Escadron, j'aimerais dire que son temps de réponse moyen en 2010 était de 19,5 minutes, sur les 30 minutes prévues, et que le temps d'intervention moyen, sur une période de deux heures, était de 50,7 minutes. On parle des temps à ne pas dépasser. Évidemment, ils s'efforcent de monter dans leur appareil aussi rapidement que possible, et ils font un excellent travail.

Pour en revenir à l'intervention de M. Paillé, j'aimerais savoir s'il existe une façon d'éviter le naufrage d'un navire de croisière de 5 000 personnes et de disposer de ressources adéquates pour intervenir? Monsieur Moffitt.

M. Fred Moffitt: C'est très peu probable. Vraiment, on est en train de revenir à l'époque du *Titanic*.

L'hon. Laurie Hawn: Oui. Il vous faudrait plusieurs porte-avions dans le secteur.

M. Fred Moffitt: Effectivement. On est totalement dépendants des navires qui se trouvent à proximité.

L'hon. Laurie Hawn: Espérons que vous aurez assez de bateaux de sauvetage, à la différence du *Titanic*.

M. Fred Moffitt: Exactement.

L'hon. Laurie Hawn: C'est tout ce que j'avais à dire, monsieur le président.

Je tiens personnellement à remercier tout le monde, et je suis sûr que les autres membres du comité voudront en faire autant.

Merci beaucoup pour vos interventions. Elles ont été très utiles; nous aurons fort à faire. Je sais que nous vous en sommes tous reconnaissants.

Le président: Je tiens à vous remercier de votre présence parmi nous cet après-midi. Vos interventions seront utiles pour les travaux du comité. Si vous avez besoin d'ajouter des informations ou de vous reporter à n'importe quel document soumis, n'hésitez pas à communiquer avec le greffier. Sentez-vous libres d'ajouter des précisions à vos témoignages, le cas échéant.

Nous allons faire une pause de cinq minutes avant de reprendre.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Additional copies may be obtained from: Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>