



Chambre des communes  
CANADA

## Comité permanent de la défense nationale

---

NDDN • NUMÉRO 044 • 3<sup>e</sup> SESSION • 40<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le mardi 1<sup>er</sup> février 2011**

**Président**

**L'honorable Maxime Bernier**



## Comité permanent de la défense nationale

Le mardi 1<sup>er</sup> février 2011

• (1550)

[Français]

**Le président (L'hon. Maxime Bernier (Beauce, PCC)):**  
Bonjour.

[Traduction]

La 44e séance est ouverte.

Je souhaite la bienvenue au Comité permanent de la défense.

Je voudrais d'abord souhaiter la bienvenue à nos témoins.

Monsieur Skinner, représentant du gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador, merci de vous être joint à nous.

Nous accueillons également M. McCurdy, de la Fish, Food and Allied Workers Union.

Merci de vous être joint à nous.

Nous entendrons également, à titre personnel, M. Breen et M. Hann.

Bienvenue.

Nous accueillons également M. Murphy et M. Kelly, du Syndicat canadien des communications, de l'énergie et du papier.

Merci d'être avec nous.

Je vais d'abord laisser la parole à M. Skinner, qui disposera de cinq à sept minutes. Ensuite, les autres témoins auront autant de temps pour faire leurs premiers commentaires à l'intention de l'ensemble des personnes présentes.

Monsieur Skinner, vous avez la parole.

**L'hon. Shawn Skinner (ministre des ressources naturelles et ministre responsable de l'Agence des forêts et de l'agroalimentaire, ministère des ressources naturelles, Gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador):** Merci beaucoup.

C'est un plaisir pour moi d'être ici aujourd'hui et de m'adresser aux représentants du Comité permanent de la défense nationale de la Chambre des communes dans le cadre de la réunion qui concerne le délai d'intervention des équipes de recherche et de sauvetage.

C'est une question importante. Je félicite le Comité permanent de la défense nationale de prendre le temps de procéder à un examen si détaillé de cette question.

La capacité de R et S de Terre-Neuve-et-Labrador est importante pour le gouvernement provincial, en raison du fait qu'un si grand nombre des habitants de la province tirent leur subsistance des ressources qui se trouvent en mer ou encore dans nos vastes espaces sauvages. Nous occupons un grand territoire. Notre province a une superficie de plus de 4 005 kilomètres carrés, et son littoral fait 29 000 kilomètres; notre territoire est trois fois plus grand que les provinces maritimes et 1,75 fois plus grand que la Grande-Bretagne.

À tout moment, quelque 650 personnes sont employées par des installations de forage en mer, au large des côtes de Terre-Neuve-et-

Labrador. Chaque semaine, les hélicoptères font 22 trajets pour transporter le personnel des installations de production d'Hibernia de Terra Nova et de White Rose et le personnel des installations de forage en haute mer Henry Goodrich et Grand Banks.

De plus, notre province compte quelque 8 000 navires et environ 11 000 pêcheurs qui passent leur vie sur l'océan pour assurer leur subsistance et celle de leur famille. Des milliers d'autres personnes travaillent dans le domaine de la navigation commerciale et du transport maritime, sans compter l'équipage et les passagers des avions qui circulent au-dessus de l'Amérique du Nord.

C'est un endroit très occupé, et le milieu est isolé et parfois hostile. Les gens qui travaillent dans les secteurs de la production énergétique extracôtière, des pêches ou du transport maritime doivent naviguer sur des eaux imprévisibles, tout autour de la province, chaque jour, et se retrouvent souvent dans des situations dangereuses.

Il est arrivé à plus d'une occasion que ces industries aient dû recourir aux services et à l'aide du personnel de recherche et sauvetage lorsque quelque chose a mal tourné. Notre gouvernement demande depuis longtemps l'établissement de normes de sécurité élevées pour les industries maritimes, y compris en ce qui concerne les délais d'intervention des équipes de recherche et sauvetage.

L'un des incidents les plus tragiques a eu lieu le 12 mars 2009 lorsque le vol Cougar 491 s'est écrasé dans l'Atlantique. L'écrasement a coûté la vie à 17 habitants de Terre-Neuve-et-Labrador et a changé pour toujours la vie du seul survivant, M. Robert Decker, et des familles, qui ont subi une perte douloureuse et inimaginable.

L'industrie de la pêche a également connu de nombreuses pertes. Depuis 1979, 193 pêcheurs ont tragiquement perdu la vie en mer : en moyenne, cela représente une perte de vie tous les 60 jours.

Ces tragédies nous rappellent tristement l'importance cruciale du maintien et de l'amélioration de la capacité de R et S de la province de façon que l'on puisse intervenir lorsque de tels cas d'urgence se présentent.

Après la tragédie du Cougar, l'Office Canada-Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers a mis sur pied l'Offshore Helicopter Safety Inquiry, qui devait recommander des moyens d'améliorer les mécanismes de sécurité dans le but de réduire le plus possible les risques liés au transport par hélicoptère des travailleurs des côtes de Terre-Neuve-et-Labrador. Mille mercis au commissaire Robert Wells, qui dirigeait l'enquête et dont le travail extraordinaire a permis à l'industrie pétrolière et gazière en mer de prendre des mesures pour améliorer la sécurité de ses travailleurs.

Le 8 février 2010, le commissaire Wells a conseillé à l'Office des hydrocarbures extracôtiers de faire une priorité de l'affectation aux opérations de R et S d'un hélicoptère de l'entreprise Cougar Helicopters capable d'intervenir dans les 15 à 20 minutes, et il soulignait que cela devait se faire immédiatement et le plus rapidement possible. Le commissaire Wells a présenté ses recommandations le 22 mars 2010 et par la suite le délai d'intervention des appareils de Cougar Helicopters a été ramené de 60 à 30 minutes et devrait être réduit de 15 à 20 minutes supplémentaires lorsque l'entreprise aura bâti un hangar réservé aux opérations de recherche et de sauvetage. Pourtant, une fois opérationnel, ce service sera fourni qu'aux travailleurs des installations pétrolières et gazières extracôtiers.

Cette amélioration des mécanismes d'intervention en R et S du secteur privé est certes bienvenue, mais le fait demeure que de nombreux habitants de Terre-Neuve-et-Labrador n'en profiteront pas s'ils ne travaillent pas pour l'industrie pétrolière et gazière extracôtiers. La province est d'avis que le MDN devrait viser à appliquer les recommandations du juge Wells touchant l'amélioration des délais d'intervention de R et S à toutes les personnes qui travaillent en haute mer, que ce soit dans le secteur de l'énergie, des pêches ou du transport maritime. Quand il s'agit de recherche et de sauvetage, tout le monde doit être également protégé.

Les délais actuels d'intervention de recherche et sauvetage du MDN sont inadéquats. C'est que le 103<sup>e</sup> escadron de recherche et de sauvetage de Gander, le principal intervenant en S et R de la province, assure une intervention dans un délai de 30 minutes, de 8 heures à 16 heures, du lundi au vendredi, mais n'intervient que dans un délai de deux heures en dehors de ces heures-là et les jours fériés.

• (1555)

Comme un incident qui exigera une intervention de recherche et de sauvetage peut se produire à tout moment, le délai d'intervention doit être raccourci et ramené à 15 à 20 minutes, 24 heures sur 24, sept jours sur sept et 365 jours par année. Dans notre monde, voilà le milieu dans lequel nous travaillons, et les services de R et S devraient être offerts de la même façon.

Avant de poursuivre, j'aimerais qu'il soit bien clair dans votre esprit que les problèmes dont nous devons débattre aujourd'hui ne peuvent pas et ne devraient aucunement être attribués aux intervenants en recherche et sauvetage qui s'assurent que chacun puisse rentrer chez lui, lorsque la nature cherche à l'en empêcher. Nous avons la chance immense d'avoir à notre service les membres dévoués, professionnels et rigoureux du 103<sup>e</sup> Escadron de R et S, à qui tant de gens, dans notre province, doivent la vie et à qui nous devons tous exprimer notre gratitude. Je veux en disant cela témoigner ma reconnaissance et mon soutien pour ce qu'ils font et demander qu'on leur donne les ressources dont ils ont besoin pour le faire encore mieux.

La province se demande également si le MDN ne sera pas bientôt incapable de maintenir les délais actuels d'intervention initiale de

recherche et de sauvetage. Une étude réalisée en avril 2010 par un groupe de travail mis sur pied par le ministère de la Défense nationale dans le but d'examiner les méthodes de recrutement et de maintien en effectif du personnel de R et S a relevé trois aspects préoccupants.

Le premier, c'est que le manque actuel de personnel de R et S est dangereux; on prévoit notamment que le nombre de mécaniciens de bord va chuter de manière dramatique partout au pays, en moins d'un an. Le second aspect, c'est que bientôt, le 103<sup>e</sup> Escadron de Gander, qui assure les interventions initiales de R et S du MDN à Terre-Neuve-et-Labrador ne sera plus capable de le faire sans l'aide d'autres bases du MDN. Le troisième aspect, c'est que le secteur privé recrute le personnel de R et S du MDN, ce qui nuit aux efforts de recrutement et de maintien en personnel du ministère.

La province recommande que votre comité insiste auprès du MDN pour que celui-ci prenne immédiatement des mesures pour régler les problèmes de recrutement et de maintien en poste. Il doit élaborer un plan d'action et le mettre en œuvre afin de réagir à cette situation critique.

J'aimerais qu'il soit parfaitement clair que toute modification de la structure actuelle des services de R et S de la région ne doit pas entraîner une réduction à Gander, mais doit s'ajouter aux services qui y sont déjà offerts. Le gouvernement s'opposerait fermement à toute réduction ou à tout changement négatif des services offerts à Gander.

En conclusion, notre gouvernement voudrait que les délais d'intervention des équipes de recherche et de sauvetage soient réduits le plus possible, comme l'a indiqué le juge Wells dans ses commentaires.

Si nous voulons que la province ait une plus grande capacité en matière de R et S, ce n'est pas seulement au profit de l'industrie gazière et pétrolière extracôtiers. Nous reconnaissons que les pêcheurs de la province, tous ceux qui travaillent dans le domaine du transport maritime et, en fait, toute personne qui exerce une activité sur les côtes de Terre-Neuve-et-Labrador a droit de s'attendre à un délai d'intervention égal à celui qui est offert aux travailleurs du secteur pétrolier extracôtier.

Le ministère de la Défense nationale, les Forces canadiennes et le ministère des Pêches et Océans, par le truchement de la Garde côtière canadienne, devraient chercher à atteindre ce but, conformément aux responsabilités intégrées à leur mandat.

Notre province, dont le littoral fait environ 29 000 kilomètres, a à cœur d'assurer la couverture de recherche et sauvetage pour quiconque en a besoin, du point le plus au nord du Labrador jusqu'au point le plus au sud de l'île. Nous espérons que vos audiences éclaireront les membres du Comité de la défense en ce qui concerne les besoins de la province relativement à la capacité actuelle de recherche et de sauvetage, aux défis auxquels nous faisons face, aux améliorations possibles et à ce que la province exige pour assurer la sécurité de tous les Terre-Neuviens et Labradoriens.

Je vous remercie, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du comité, de m'avoir donné l'occasion de porter ces renseignements importants à votre attention. Merci.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre. Nous apprécions votre exposé.

Je donne maintenant la parole à M. McCurdy.

**M. Earle McCurdy (président, Fish, Food and Allied Workers Union):** Merci et bonjour à tous les membres.

Je tiens à dire que j'apprécie d'avoir été invité ici aujourd'hui. J'essaierai de ne pas répéter les commentaires que l'on vient d'entendre. Je suis à coup sûr essentiellement d'accord avec le contenu de cet exposé.

Notre syndicat représente environ 11 000 pêcheurs terre-neuviens et labradoriens qui travaillent pour quelque 4 000 entreprises de pêche; dans la plupart des cas, ils utilisent de petits bateaux de moins de 65 pieds de longueur, et c'est pourquoi la capacité de recherche et de sauvetage est d'une importance primordiale pour les travailleurs et leur famille.

L'Organisation internationale du travail a déterminé que la pêche était l'une des activités les plus dangereuses du monde. En moyenne, à l'échelle mondiale, aux alentours de 24 000 pêcheurs meurent en mer chaque année.

Le ministre a fourni les chiffres pour notre province remontant à 1979. Je crois que l'on peut aussi présenter les choses autrement: à compter de la date de la tragédie de l'Ocean Ranger et jusqu'à aujourd'hui, plus de pêcheurs ont trouvé la mort en mer qu'il n'y a eu de victimes de l'Ocean Ranger et du Cougar. Cela vous donne une idée de l'ampleur des pertes. Dans la plupart des cas, les accidents ont fait une, deux ou trois victimes à la fois, non pas 20, 30 ou 50, mais néanmoins, un grand nombre de familles ont vécu la douloureuse expérience de perdre un être cher en mer.

L'on devrait donc se demander ce qu'il faut faire. Je crois que tout le monde doit chercher une réponse à cette question.

En ce qui nous concerne, nous avons constaté, dès le début des années 1990, qu'il fallait assurer la formation des gens dans un certain nombre de domaines, et en particulier dans le domaine de la sécurité. Avec l'aide du gouvernement provincial, et grâce à une loi provinciale, nous avons décidé de créer le Professional Fish Harvesters Certification Board, un organisme provincial, dont le mandat concerne non seulement l'enregistrement des pêcheurs, mais aussi l'élaboration de programmes d'éducation et de formation à leur intention.

Au cours de la dernière décennie, 10 000 pêcheurs de Terre-Neuve-et-Labrador ont suivi une formation sur les fonctions d'urgence médicale encadrée par cet organisme. Environ 8 000 ont suivi une formation en secourisme, et environ 1 500 ont pris les cours menant au certificat d'opérateur radio.

Les gens qui font partie du secteur des pêches trouvent cela frustrant lorsque, de temps à autre, le Bureau de la sécurité du transport, après une enquête sur un accident, émet un commentaire cavalier sur le manque de culture de la sécurité de l'industrie des pêches. Je crois que des données comme celles-ci, sur la formation, sont éloquentes. Si l'on parle d'un manque de culture en matière de sécurité, je crois que tout le monde devrait se demander: à qui la faute?

Les bateaux d'aujourd'hui sont équipés de dispositifs de sécurité plus nombreux que jamais: des RLS, des combinaisons d'immersion, des radeaux de sauvetage, des boîtes noires, et ainsi de suite. En fait, on entend de plus en plus souvent ce que j'appelle des histoires de réussite, et cela ressort très clairement des entrevues réalisées après coup avec des gens qui ont été impliqués dans des incidents comme la perte d'un vaisseau en mer, savoir que la formation offerte par l'organisme responsable des pêcheurs professionnels a été, selon les personnes concernées — celles qui se sont retrouvées à l'eau — ce qui leur a sauvé la vie.

Cela dit, cependant, je dois ajouter que, de toute évidence, chaque victime est une victime de trop. Les nombres diminuent, mais ils sont toujours trop élevés. Il y a eu récemment des incidents où une

perte de vie était clairement liée au délai d'intervention des équipes de recherche et de sauvetage.

J'aimerais appuyer le commentaire du ministre Skinner concernant le personnel de recherche et de sauvetage, les gens. Il est certain que certains sauvetages sont proprement héroïques, et nos commentaires ne visent aucunement les gens qui exercent un métier tout aussi dangereux et exigeant.

En réalité, la structure actuelle de R et S à deux piliers de la province — nous sommes dans un pays industrialisé — est en train de chanceler et est tout à fait inadéquate. La semaine compte 168 heures, et pendant 128 heures, les gens qui pêchent pour assurer leur subsistance le font lorsque le protocole prévoit un délai d'intervention de deux heures dans des situations où leur travail en mer peut se faire au péril de leur vie. Dans l'Atlantique Nord, deux heures, c'est trop long, dans la plupart des cas, pour permettre la survie d'une personne. C'est aussi simple que cela. C'est un environnement très hostile.

Le protocole prévoit donc une intervention en 30 minutes, pendant une plage de 40 heures, et une intervention de deux heures, pendant une autre plage de 128 heures. Je n'ai trouvé nulle part d'éléments de preuve qui permettent de penser qu'il est plus probable qu'un incident survienne pendant les heures de bureau. Ce serait plutôt le contraire, en raison des difficultés qui peuvent survenir la nuit.

● (1600)

C'est un peu comme si on fermait les services d'incendie à 17 heures. Si un incendie se déclare dans votre maison, vous devez donc espérer que cela se produit pendant les heures normales de travail, et pendant la semaine, pas pendant un congé. Vraiment, nous avons besoin d'un protocole uniforme, peu importe l'heure.

Il est certain qu'à mon avis, Gander, par rapport à l'ensemble du territoire à couvrir, un immense littoral, est un endroit central. Encore une fois, j'appuie les commentaires du ministre qui ne veut pas voir quelque diminution que ce soit des services offerts à partir de Gander parce qu'il y a vraiment une grande distance entre Gander et, au nord, la pointe du Labrador, où quelques-uns de nos concitoyens vont pêcher.

Quant aux délais d'intervention établis ailleurs... je sais que votre comité en a déjà entendu parler, et je ne vous ennuierai donc pas avec ça. Il existe dans les pays industrialisés de nombreux États comparables au Canada, où les délais d'intervention sont de 15 à 30 minutes environ. Le juge Wells a recommandé un délai de 20 minutes pour l'industrie pétrolière extracôtière. Encore une fois, je suis certainement d'accord avec les commentaires du ministre Skinner, selon lesquels ce serait une norme appropriée et nécessaire pour quiconque gagne sa vie dans l'environnement hostile du nord-ouest de l'Atlantique.

Je remarque que les vaisseaux de la Garde côtière canadienne, dont l'équipage est plus important que celui d'un hélicoptère, appliquent en tout temps un protocole d'intervention en 30 minutes; donc, un navire de la Garde côtière peut quitter le quai en 30 minutes. Je ne sais pas pourquoi cela prend tant de temps pour préparer le vol d'un hélicoptère.

Donc, même si un protocole d'intervention en 30 minutes avait été adopté il y a 20 ans, qui sait combien de pertes de vie on aurait pu éviter? Il est clair que, dans certains cas, on aurait pu en sauver quelques-unes. Nous pourrions discuter des chiffres.

Nous croyons que le niveau actuel de couverture est tout à fait inadéquat. Les gens qui gagnent leur vie sur la mer et dans ce type d'environnement méritent un meilleur niveau de service. Je crois qu'il faut améliorer le service d'urgence national et l'amener à un niveau compatible et cohérent avec ce qui se fait dans de nombreux autres États.

Je termine sur cela; je serai heureux de participer aux discussions éventuelles.

Merci.

• (1605)

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

Je donne la parole à M. Breen et à M. Hann. Vous avez sept minutes.

**M. Danny Breen (à titre personnel):** Merci beaucoup, monsieur le président, et mesdames et messieurs les membres du Comité.

Je suis conseiller municipal, ici, à St. John's, et à ce titre, il est de mon devoir de vous souhaiter également la bienvenue à St. John's. J'espère que vous appréciez votre séjour parmi nous.

Aujourd'hui, cependant, je ne parle pas au nom de la Ville de St. John's, ni de mes collègues du conseil. J'y suis plutôt en tant que membre d'une famille qui a souffert de l'écrasement du vol Cougar 491. Mon frère Peter a perdu la vie à bord de cet hélicoptère. Avant ce jour-là, quand on entendait parler de tragédies de ce genre, on se disait: « Je ne peux imaginer ce que les familles vivent. » Je sais aujourd'hui ce qu'elles vivent.

Nous savons tous qu'il est dangereux de travailler en haute mer, que ce soit dans l'industrie pétrolière ou dans l'industrie de la pêche, mais on n'est jamais préparé à vivre les terribles tragédies et les pertes comme celles qui sont survenues ce jour-là.

En tant que conseiller municipal, je représente en outre l'Est de St. John's et, dans ce secteur, beaucoup de gens travaillent en haute mer, et beaucoup doivent se rendre en haute mer pour exécuter leurs tâches. Quand on parle à ces gens, on comprend qu'ils se préoccupent des délais d'intervention en cas de problème.

Les gens qui sont montés à bord de l'hélicoptère, ce jour-là, faisaient tout simplement ce que les hommes et les femmes font chaque jour, dans la province et à l'échelle du pays, en partant travailler pour assurer leur subsistance et celle de leur famille.

Depuis toujours, à Terre-Neuve, un grand nombre de gens travaillent dans des industries liées à l'océan, qu'il s'agisse de la pêche, de l'industrie pétrolière, du transport maritime, des industries dont notre province et notre pays tirent de nombreux avantages économiques grâce à leur dur travail. Il me semble que ce serait une protection de base, et les gens sauraient qu'en cas d'urgence, ou dans des situations où leur vie est menacée, une aide est rapidement offerte.

Je ne suis certainement pas un expert et je ne peux pas offrir des conseils techniques en matière de recherche et de sauvetage, et je ne crois pas non plus nécessaire de répéter les enjeux qui ont été débattus et bien documentés depuis 30 ans. Ce que je sais, cependant, c'est qu'il est plus que temps de parler d'améliorer les interventions de recherche et de sauvetage et qu'il est temps de prendre des mesures. C'est à votre comité que nous demandons de prendre ces mesures.

En commençant par la commission royale portant sur l'Océan Ranger, et jusqu'au récent rapport du juge Wells portant sur l'écrasement du vol Cougar 491, les recommandations touchant l'amélioration des délais d'intervention de R et S n'ont jamais été

traitées adéquatement par le gouvernement du Canada. De nombreuses personnes, moi y compris, en viennent à croire que cela témoigne soit d'un manque de compréhension, soit, pour certains, d'un manque de respect pour les gens que nous sommes et la façon dont nous assurons notre subsistance.

Comme je l'ai déjà dit, les arguments en faveur de l'amélioration des capacités de recherche et de sauvetage sont bien documentés et confirmés. Maintenant, il faut que votre comité, et nous espérons qu'il le fera, mette de l'avant les recommandations qui ont été laissées de côté si longtemps et qu'il mette un plan en œuvre.

À coup sûr, la priorité serait d'assurer une couverture 24 heures sur 24 et sept jours sur sept et d'assurer les délais d'intervention les plus courts possible. En second lieu, il faudrait poster à St. John's une unité de recherche et de sauvetage toute équipée. Enfin, il faudrait stationner à Gander un avion à voilure fixe consacré aux opérations de recherche et de sauvetage, et laisser Gander demeurer le centre de recherche et de sauvetage de l'île.

Je sais bien que quand il est question d'un service quelconque, le budget est limité, et que les coûts constituent toujours une source de préoccupation. Toutefois, dans le cas qui nous occupe, ce qui importe, ce n'est pas tant le coût de la mise en place d'une capacité appropriée en R et S que le coût de ne pas le faire.

Pour terminer, il est malheureux que la présente séance se tienne une semaine avant que le Bureau de la sécurité du transport dépose son rapport sur l'écrasement du vol 491, qui doit être publié mercredi prochain. Je m'attends à ce que ce rapport contienne des informations importantes, et je vous demande avec insistance d'en tenir compte dans vos délibérations.

Merci.

• (1610)

**Le président:** Je laisse la parole à M. Murphy et à M. Kelly, pour sept minutes.

**M. Kevin Kelly (président, Section 2121, Syndicat canadien des communications, de l'énergie et du papier):** Merci beaucoup.

Je m'appelle Kevin Kelly. Je suis président de la section locale 2121 du SCEP, et je travaille comme opérateur de la salle de contrôle centrale de la plate-forme Hibernia. Je travaille sur Hibernia depuis 13 ans.

La section locale 2121 du SCEP est d'avis qu'il est vraiment nécessaire de mettre en place des capacités de recherche et de sauvetage à St. John's de manière à permettre des délais d'intervention plus courts en cas d'urgence impliquant un hélicoptère. Nous estimons que, en raison de l'exploration et de l'exploitation de nouveaux champs, comme ceux du projet Hebron ou du bassin Orphan, les risques sont beaucoup plus importants en raison du nombre plus élevé des déplacements.

Si vous deviez faire un sondage auprès de nos membres, vous constateriez que la majorité considère que les déplacements entre la terre et les installations en mer constituent l'un des aspects les plus dangereux de cet emploi. C'est ce que l'on a compris le 12 mars 2009, au moment de l'écrasement du vol Cougar 491. Nous espérons qu'un incident comme celui-là ne se répétera jamais.

Nous estimons qu'une capacité de recherche et de sauvetage stationnée à St. John's est essentielle, si l'on veut s'assurer que les travailleurs en haute mer et leur famille estiment que les mesures de sécurité sont les plus raisonnables possible, en ce qui concerne les déplacements entre la terre et leur lieu de travail.

J'aimerais maintenant laisser la parole à Brian Murphy, vice-président de l'IPSDF *Terra Nova*. Brian qui vous donnera des renseignements sur ce qui se passe au large.

**M. Brian Murphy (vice-président, Section locale 2121 - Terra Nova Unit, Syndicat canadien des communications, de l'énergie et du papier):** Je travaille sur l'IPSDF Terra Nova, l'une des deux installations qui exploitent à l'heure actuelle les champs de pétrole au large des Grands Bancs de Terre-Neuve. IPSDF est un acronyme qui signifie « installation de production, de stockage et de déchargement flottante ». Il s'agit d'installations de production flottantes, par opposition à l'installation de production Hibernia, qui est une structure gravitaire, s'appuyant sur le fond de l'océan.

L'activité hauturière a pris beaucoup d'expansion depuis 15 ans, depuis l'installation et la mise en production de l'installation Hibernia. Après Hibernia, il y a eu Terra Nova, puis, SeaRose, et il y a eu ensuite une autre structure gravitaire, que nous appelons pour le moment le projet Hebron. Et cela ne va pas s'arrêter là.

Il y a dans le secteur des Grands Bancs des plates-formes de forage semi-submersibles en activité: il y a le GSF Grand Banks, une plate-forme semi-submersible que Transocean loue actuellement à Husky pour le gisement de White Rose; le Henry Goodrich, une autre plate-forme semi-submersible; et la plate-forme semi-submersible louée pour le moment par Transocean à Suncor. Le Stena Carron, un navire de forage, vient également de commencer des activités de forage dans le secteur des Grands Bancs.

Le nombre de navires d'approvisionnement a augmenté parallèlement à l'expansion des activités de forage et de production des Grands Bancs de Terre-Neuve. Ces installations ont besoin d'un certain nombre de navires de réserve ainsi que d'un certain nombre de navires d'approvisionnement, qui transportent l'équipement et les fournitures, de même que le personnel, lorsque les conditions météorologiques empêchent les hélicoptères de voler.

Les bateaux-citernes sont l'un des rouages essentiels de la roue de la production hauturière. Toute une flotte de bateaux-citernes transporte le pétrole des installations de production aux installations de transbordement et de stockage de Whiffen Head, dans la baie de Plaisance. Le nombre de vols d'hélicoptère a augmenté proportionnellement au nombre des installations dans la région des Grands Bancs.

À tout moment, quelque 800 personnes travaillent au large, dans un emploi lié au pétrole. Cela, tous les jours, 365 jours par année. Il me semble donc que nous devons nous préparer aux incidents qui peuvent survenir et qui pourraient mettre des vies en danger — notre vie, la vie des personnes qui vivent et travaillent sur ces installations. En cas d'incident catastrophique, le délai d'intervention pourra faire la différence entre la survie et le décès des personnes impliquées.

Si vous parlez de délai d'intervention, et que j'étais impliqué dans un de ces événements, « immédiat » serait l'expression idéale. Et je connais la logistique de tout cela. C'est irréaliste, mais j'espère que c'est ce que vous allez viser si c'est moi qui suis dans l'eau, attendant d'être secouru.

Ce que j'essaie de souligner, à votre intention, c'est quelque chose que vous savez probablement déjà: dans la région des Grands Bancs, seulement, les activités du secteur pétrolier et gazier augmentent. Voilà ce que nous voulions dire, en substance, ici aujourd'hui.

Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Murphy.

Je laisse la parole à M. Hann.

**M. Tom Hann (à titre personnel):** Merci, monsieur le président.

Comme mon collègue l'a dit, je tiens à vous souhaiter la bienvenue dans votre ville et à vous dire que nous sommes heureux d'avoir l'occasion de nous présenter ici aujourd'hui.

Comme mon collègue l'a expliqué, nous ne parlons pas au nom de la Ville de St. John's. Je suis ici tout simplement pour donner un visage à la question et, comme les autres, pour recommander d'apporter dès maintenant les améliorations nécessaires pour augmenter les capacités de recherche et de sauvetage et de les offrir 24 heures sur 24 et sept jours sur sept.

J'aimerais également souligner que mes collègues du conseil ont appuyé la motion que j'ai présentée l'année dernière, qui consistait à écrire à toutes les personnes concernées pour leur demander de faire un examen complet des capacités de recherche et de sauvetage dans le but d'établir une unité de R et S supplémentaire ici, à St. John's.

Si je suis personnellement concerné, c'est que Allison Maher, la jeune femme qui a perdu la vie dans l'écrasement du Cougar, était ma voisine. C'était une jeune femme brillante, promise à un brillant avenir, et elle a perdu la vie. Après l'écrasement, j'ai appris à connaître les membres de sa famille. Ils étaient dévastés.

Le plus dur, dans ce que j'ai vu, c'est qu'ils ont dû venir vider la maison qu'elle venait d'acheter à peine quelques mois auparavant. Malheureusement, M. Maher, son père, croit toujours fermement que sa fille aurait pu être sauvée ou qu'elle aurait eu de meilleures chances de survie si nous avions eu l'équipement nécessaire et si les délais d'intervention avaient été corrects, les délais améliorés dont vous avez entendu parler, ici et à Gander.

Malheureusement, ce jour-là, l'unité de recherche et de sauvetage de Gander... tout l'équipement était à l'extérieur de la province, car il y avait une séance de formation, et cela, le jour même de l'écrasement du Cougar. Il restait seulement une unité de secours, que Cougar a envoyée ici, à St. John's. Je crois comprendre que cette unité-là, à ce moment-là, était une unité de secours en cas d'urgence pour les Cormorants lorsque les Cormorants n'étaient pas disponibles. Je crois savoir également que cette unité de secours a quand même des capacités. Elle a fait du très bon travail, et je félicite les gens qui sont sortis, ce jour-là, mais ils n'avaient pas la pleine capacité des Cormorants.

Si j'ai bien compris, les premiers à arriver sur la scène de l'accident, c'étaient les membres de l'équipage d'un avion à voilure fixe appartenant à une entreprise locale et qui servait à patrouiller le littoral. Il y a eu des communications entre cet avion et la tour de l'aéroport de St. John's. Je n'ai pas pu écouter les enregistrements, mais M. Maher m'a dit qu'il les avait entendus — en fait, je crois que c'est la seule personne qui a eu le droit d'entendre les enregistrements — et il en est arrivé à la conclusion que sa fille était toujours en vie lorsqu'ils sont arrivés et que, si l'intervention avait été plus rapide, ses chances de survie auraient été meilleures.

Je demande donc avec insistance aux membres de votre comité d'écouter les enregistrements, qui sont protégés, si j'ai bien compris, par la Loi sur l'accès à l'information. Certains médias de la ville ont demandé une transcription des enregistrements, mais on la leur a refusée. J'espère que, lorsque le ministère des Transports déposera son rapport, la semaine prochaine, on en parlera et qu'on en tirera des conclusions.

Comme vous l'avez entendu, l'une des principales recommandations ayant découlé de l'enquête sur l'Ocean Ranger concernait la mise sur pied d'une unité de recherche et de sauvetage à long rayon d'action, entièrement équipée, qui serait postée à l'aéroport le plus près des Grands Bancs et de notre littoral. Cela veut dire ici, à St. John's.

La récente enquête du juge Wells, comme vous l'avez entendu aujourd'hui, débouche sur les mêmes recommandations, fondamentalement. Il n'y a aucune raison pour que les gens qui travaillent en mer, près de Terre-Neuve-et-Labrador, ne puissent profiter des mêmes normes en matière de recherche et de sauvetage que les gens qui travaillent pour toute autre industrie, dans d'autres régions du monde.

Chaque année, des dizaines de milliers d'aéronefs, de bateaux de pêche, de cargos et de navires de soutien en haute mer naviguent sur les eaux de notre province, dont le littoral est plus long que celui de toute autre province du pays. À tout moment, pendant l'été, on estime que jusqu'à 5 000 vaisseaux se trouvent dans un périmètre de 200 milles de nos côtes. Cela signifie que des dizaines de milliers de personnes, travailleurs ou membres de leur famille, sont concernées.

•(1615)

À l'heure actuelle, les hélicoptères du MDN sont en service à des heures précises et à seulement deux endroits, c'est-à-dire à Gander et à Happy Valley-Goose Bay. Comme quelqu'un l'a dit, ils sont disponibles seulement de 9 heures à 16 h 30, avec un service sur demande le reste du temps et la fin de semaine. À cause de cela, le délai d'intervention est beaucoup plus long.

Par exemple, on peut imaginer le tollé qui s'élèverait si, à Terre-Neuve-et-Labrador, le service d'ambulance était offert à seulement six endroits de cette grande province, et seulement de neuf à cinq. Imaginez le tollé si le service d'incendie régional de St. John's était en fonction de neuf à cinq et que, après 17 heures, vous n'aviez pas d'autre choix que de tenter votre chance.

Je pense aussi qu'il faut bien reconnaître que le fait de fournir de l'équipement en mer et d'améliorer la recherche et le sauvetage dans la province est aussi une question de budget. C'est une question de budget, et il est temps que le gouvernement fédéral et le MDN arrivent à la conclusion que la situation en cours dans cette province est inacceptable et qu'ils fournissent le financement approprié pour que l'on puisse apporter les changements requis.

Sommes-nous prêts à dire qu'il y a un prix trop élevé pour la vie des personnes qui travaillent en mer et qui en tirent leur subsistance? Si vous demandez aux membres de la famille, je pense qu'ils vous diront que « ça n'a pas de prix ».

À mon avis, les ressources dont nous disposons dans la province sont insuffisantes. En raison de la croissance exceptionnelle de notre industrie extracôtière et du maintien de l'industrie de la pêche, il faut agir dès maintenant pour offrir une plus grande protection aux personnes qui travaillent dans ces secteurs. Notre passé a prouvé qu'il y a toujours des vies en jeu. L'argent ne devrait pas entrer en ligne de compte quand vient le temps de prendre une décision au sujet des services offerts.

Pour conclure, après avoir mûrement réfléchi, je suis d'avis que le comité devrait recommander l'ajout d'une unité, ici, à St. John's, un service d'intervention accru, 24 heures sur 24, sept jours sur sept, à Gander, et un appareil à voilure fixe à Gander — et non à Greenwood, deux heures et demie plus loin.

Si je suis si convaincu de ce que j'affirme, c'est parce que j'estime que c'est la bonne chose à faire.

Merci, monsieur le président.

•(1620)

**Le président:** Merci, monsieur Hann.

Je cède maintenant la parole à M. Simms.

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

Merci à tous les invités.

Monsieur Hann et monsieur Breen, merci beaucoup de nous accueillir dans votre ville. Je vous remercie aussi de nous avoir livré vos réflexions venant du fond du cœur; surtout vous, monsieur Breen, qui nous avez parlé de la perte qu'a subie votre famille.

Monsieur McCurdy, c'est à vous que je vais poser ma première question. Hier, quelques pêcheurs sont venus nous parler, et ils ont soulevé quelques points intéressants à propos des RLS. Nous avons aussi rendu visite à la Garde côtière ce matin, et il a été question des RLS.

Le problème, avec les RLS, c'est qu'elles sont imparfaites — c'est peut-être le terme le plus juste — en situation de détresse et quand vient le temps de trouver l'emplacement exact. Bien des gens pourraient se demander pourquoi vous n'achetez pas tout simplement la dernière technologie qui utilise le GPS ou une variante. Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet, au sujet du stress et du fardeau qui reposent sur les épaules de chaque pêcheur, lequel doit acquiescer tout cet équipement?

De plus, étant donné que vous représentez le syndicat, le syndicat des FFAW, et étant donné que certaines des grandes décisions prises à la suite de tout cela découlent, malheureusement, de tragédies, comme celles dont nous avons entendu parler, notamment l'écrasement de l'hélicoptère Cougar, mais aussi des incidents tragiques comme celui du *Ryan's Commander* et du *Melina and Keith II*, pouvez-vous nous faire part de vos commentaires à propos de tout cela?

Plus précisément, pouvez-vous nous faire part de vos commentaires concernant cette idée d'intervention en 30 minutes pendant le jour? De fait, aujourd'hui, dans l'industrie de la pêche, on ne parle plus de petits bateaux et de pêcheurs qui rentrent chez eux le soir. On parle de plus gros bateaux, dont les prises sont plus importantes, et qui doivent donc aller plus loin en mer. Par conséquent, ils passent plusieurs jours au large, ce qui fait que la notion des heures de bureau ne s'applique pas, comme vous l'avez mentionné.

**M. Earle McCurdy:** Eh bien, je ne suis peut-être pas la personne la moins qualifiée pour vous parler du fonctionnement technique des RLS, mais je suis très loin d'être la plus compétente. Je crois que, ce qu'il faut vraiment, d'après ce que je comprends... De nombreux bateaux — à tout le moins, les plus gros, ceux dont vous venez tout juste de parler — partent en mer plusieurs jours à la fois. Quand je dis qu'ils sont plus gros, je parle, disons, de bateaux qui font de 45 à 65 pieds de long, et qui transportent un équipage d'environ six personnes, je dirais. Dans l'ensemble, ces bateaux sont équipés de ce que l'on appelle une boîte noire, et le manque... il faut permettre une meilleure coordination entre l'information enregistrée dans la boîte noire et les RLS.



De toute évidence, l'incident du *Melina and Keith II* est un exemple — et j'aimerais saluer son capitaine, Shawn Ralph, qui est ici aujourd'hui — où, avec une intervention plus rapide et une plus grande coordination entre les organismes, on aurait très probablement pu sauver des vies. Aucun d'entre nous ne peut changer quoi que ce soit au passé, mais je pense que nous avons tous la responsabilité de nous demander ce que nous pouvons apprendre des erreurs qui ont été commises à ce moment. De toute évidence, si l'on intégrait l'information contenue dans la boîte noire aux alarmes qui se déclenchent — parce que, d'après ce que je comprends, ces RLS ont tendance — c'est l'explication qui a été donnée — à déclencher de fausses alarmes ou de faux signaux, de temps en temps. De toute évidence, une meilleure coordination fait partie de la solution.

Je ne sais pas ce que l'on peut dire d'autre à propos du fait d'établir une distinction entre le jour et la nuit. Cela n'a absolument aucun sens compte tenu de la nature de l'activité et de l'horaire de travail, entre autres, de ces gens. Il y a des bateaux de 65 pieds qui partent en mer, dans le meilleur des cas, dans des conditions météorologiques difficiles. Avec le réchauffement climatique, la situation semble empirer. On fait face à des conditions climatiques plus extrêmes. Il y a plus de vent, par exemple.

Pour des bateaux qui partent dans ces conditions, on ne peut pas dire que ce sont de très gros bateaux, même dans le cas de ceux de 65 pieds. Habituellement, ils sont en mer, pour la pêche, 24 heures sur 24, sept jours sur sept. Ce n'est pas le cas de tous les bateaux. Ils rentrent au port tous les trois, quatre ou cinq jours, selon le cas, mais ils sont toujours presque tous en mer en même temps — sauf quand les conditions météorologiques sont vraiment menaçantes. Et les risques d'incident sont tout simplement aussi importants, si ce n'est plus importants, la nuit, ou le samedi ou le dimanche, qu'ils le sont le mercredi à 16 heures.

Je ne vois aucun autre service d'urgence du pays qui fonctionne de cette façon, et je ne vois vraiment pas quelle est la logique qui sous-tend cette façon de faire. À mon avis, cela n'a vraiment aucun sens. C'était peut-être logique à l'époque où les bateaux de pêche — et ils étaient nombreux — partaient pour la journée et revenaient le soir même — et c'est encore le cas pour la plupart de nos bateaux —, bon nombre des tragédies les plus récentes ont touché des bateaux de 45 à 65 pieds qui étaient partis en mer pour des voyages de trois, quatre, ou cinq jours, et même plus.

• (1625)

**M. Scott Simms:** Il y aurait donc place, certainement, à beaucoup d'amélioration en ce qui concerne l'émission de signaux. Ce matin, nous avons entendu des enregistrements de personnes qui appelaient à l'aide, et on entendait le désespoir dans leur voix, donc, certainement... Quelle serait votre principale recommandation concernant le système d'alerte pour chacun des pêcheurs?

**M. Earle McCurdy:** Eh bien, ce qu'une personne souhaite, c'est, de toute évidence, dans la mesure du possible, envoyer un message de détresse; ce n'est pas toujours possible, dans toutes les circonstances. Mais je n'ai pas de conseil pour les pêcheurs. Ils en savent plus que moi à ce sujet; tout ce que je peux dire, c'est que je pense que tout cela doit être consigné : regardez les chiffres, le nombre de victimes. Nous faisons face à une épidémie. Et ce ne sont que les chiffres pour Terre-Neuve. Les chiffres pour les autres provinces ne sont pas inclus. C'est très grave. On ne tolérerait pas une telle situation dans n'importe quelle autre profession.

De toute évidence, les répercussions sur la famille sont les mêmes, qu'il s'agisse d'une personne qui travaille dans l'exploitation du pétrole en mer, sur un traversier, ou n'importe où ailleurs. Ne serait-

ce qu'en raison du nombre de bateaux et du nombre d'incidents mortels qui surviennent chaque année, il faut absolument prendre des mesures correctives et mettre sur pied des normes de service qui permettraient d'offrir aux Canadiens qui travaillent la garantie qu'ils ont une chance raisonnable de rentrer chez eux vivants à la fin de leur journée de travail.

**M. Scott Simms:** Au fait, j'aimerais remercier M. Skinner de ses commentaires, parce qu'il y a un sujet que nous n'avons pas abordé au cours des derniers jours, et c'est celui du recrutement et du maintien en poste, qui sont si importants.

C'est un enjeu essentiel. Il y a les mécaniciens de bord, comme vous l'avez mentionné, et aussi les pilotes. Évidemment, je suppose, pour ainsi dire, que je suis toujours heureux de faire la promotion d'une carrière dans les forces armées, surtout dans la recherche et le sauvetage, mais je manque d'objectivité. Je vous remercie de vos commentaires.

Excusez-moi, messieurs, je n'avais pas eu le temps de vous parler.

[Français]

**Le président:** *Thank you.*

Je vais céder la parole à M. Bachand.

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

Je veux d'abord remercier nos témoins de leur présence. On a des témoignages de plus en plus intéressants au fur et à mesure que notre semaine se poursuit, mais je vais tenter de vous expliquer ce sur quoi les membres du comité ont une certaine influence. Quand je dis une « certaine influence », c'est sûr qu'il y a une hiérarchie pour ce qui est de l'influence. On va faire des recommandations et le gouvernement peut répondre oui ou non à chacune de ces recommandations. Ce que j'ai vu jusqu'à maintenant, ce sont des choses sur lesquelles on peut avoir un impact minimum. J'en ai noté quatre et je veux vous en faire part.

D'abord, il y a la structure. J'imagine que vous savez que si c'est un accident relié à l'aéronautique, ce sont les gens de la Défense nationale qui prennent cela en charge. Dans le cas de l'hélicoptère, c'est évident que c'est la Défense nationale qui prend cela en charge. Maintenant, quand cela touche des questions maritimes, c'est la garde côtière qui prend cela en charge. Quand c'est une urgence terrestre, ce sont les autorités provinciales qui prennent cela en charge. Je peux vous dire qu'on est en train de regarder si c'est la meilleure structure. Peut-être que vous pourriez nous donner votre avis là-dessus.

L'autre chose, c'est le temps de réaction, à savoir en combien de temps un hélicoptère ou un bateau va se mettre en marche. On peut commencer par l'hélicoptère, parce que c'est l'un des moyens de transport les plus rapides. Ce qu'on nous a expliqué, et vous avez raison, c'est un délai d'environ 30 minutes si cela se passe dans des heures normales, soit entre 8 h 30 et 16 heures. Là où vous semblez dire que ce n'est pas normal, c'est quand ça prend deux heures. Cependant, ce qu'on nous dit, c'est qu'on va devoir doubler le nombre d'appareils et le nombre d'équipages. Il va y avoir un coût rattaché à cela. J'aimerais vous entendre pour savoir qui va payer pour tout cela.

L'autre facteur est la vitesse avec laquelle on se rend sur les lieux. Cela veut dire que si on y va en bateau, ça prend plus de temps. Si on y va en hélicoptère, ça prend moins de temps et si on y va en avion, ça prend encore moins de temps. D'ailleurs, je vous rappelle qu'on est en train de pousser pour un programme à Ottawa, soit le Fixed Wing Search and Rescue. C'est un programme de 3 milliards de dollars qui sera financé par l'ensemble des contribuables. Déjà, des gens nous disent qu'ils aimeraient avoir ces avions, autant à Gander qu'ici d'ailleurs.

Finalement, on a un mot à dire aussi sur la localisation des services. Est-ce qu'ils sont bien localisés? J'entends des gens qui disent, et cela a été repris dans l'étude du Centre national de recherche pour le Fixed Wing Search and Rescue, que la localisation des services peut être discutée. Si on a des gens à Greenwood, est-ce une meilleure place que Gander? Nous sommes un peu pris là-dedans. Vous comprendrez qu'on entend des messages un peu différents, selon les endroits où on va.

Je vous le dis, on fait notre possible, mais la question fondamentale que j'ai à vous poser touche le financement. Est-ce normal que ce soit le gouvernement canadien qui paie au complet pour cette facture? Je comprends que la vie n'a pas de prix, mais on a des responsabilités, comme députés, et on doit regarder où cet argent va aller dans la société. D'ailleurs, les choix que je fais avec mon parti sont souvent différents de ceux du gouvernement. Mais en ce qui a trait au financement, est-ce normal que les compagnies pétrolières — que j'admire beaucoup parce qu'elles sont très, très riches — ne paient pas plus que ça? Est-ce que les provinces sont prêtes à aller voir les compagnies pétrolières, les compagnies minières qui ont parfois besoin de sauvetage ou des compagnies qui ont recours à la recherche et au sauvetage? Est-ce qu'il y a aussi moyen que le secteur privé puisse en donner une partie et qu'il fournisse de façon correcte? D'ailleurs, le juge m'a répondu précédemment que pour ce qui est de l'hélicoptère. Il voudrait le voir dans les airs dans un délai de 15 à 20 minutes. Ce sont les pétrolières qui devraient en assumer les coûts. Je suis d'accord avec cela, mais j'irais plus loin. Est-ce que les pétrolières ne devraient pas en payer davantage?

Expliquez-nous le financement. Comment voyez-vous cela? C'est facile de dire que le gouvernement fédéral va s'en charger, mais ce n'est pas tout à fait ainsi que cela fonctionne. Parfois, il faut aussi regarder le financement privé et public.

Je suis sûr que le président du comité va être heureux d'entendre cela, mais là je dois m'empresse de vous donner la parole si je veux au moins entendre un début de réponse.

•(1630)

**Le président:** Et pour quelle raison vais-je être heureux?

**M. Claude Bachand:** Parce qu'il s'agit des secteurs privé et public.

[Traduction]

**M. Brian Murphy:** J'ai un avis à ce sujet, en ce qui concerne votre proposition concernant les compagnies pétrolières. De nombreuses personnes qui travaillent en mer l'ont dit : nous avons là des entreprises qui tirent des milliards de dollars de profit de ressources qui appartiennent à Terre-Neuve-et-Labrador — et c'est très bien. Tout le monde aime que tout le monde fasse de l'argent, y compris moi-même et toutes les autres personnes touchées.

En ce qui concerne les délais d'intervention de recherche et de sauvetage, je pense qu'il devrait y avoir une héliport pour la recherche et le sauvetage ici, à l'extrême est de la côte, pour cette

raison. Je crois qu'il devrait y avoir un aéronef à voile fixe à Terre-Neuve à cause de l'activité accrue, et tout le monde ici s'entend pour dire que l'activité le justifie à elle seule.

Pour ce qui est de savoir qui va payer pour tout ça, ce sera à vous de régler cette question, mais j'estime que ce serait certainement pertinent que les compagnies pétrolières y participent. C'est une question que vous devez régler, avec les responsables de la réglementation et les compagnies pétrolières.

•(1635)

**M. Claude Bachand:** Y a-t-il d'autres réactions?

Peut-être que le gouvernement provincial pourrait aussi faire sa part financièrement?

**M. Brian Murphy:** Non, laissez-le tranquille...

**M. Claude Bachand:** Eh bien, M. Skinner est ici. Il va répondre à la question.

**L'hon. Shawn Skinner:** Oui.

Tout d'abord, j'aimerais vous dire que les difficultés que vous mentionnez sont certainement celles qui, je crois, nous préoccupent tous. Le but de l'exposé d'aujourd'hui, ou, à tout le moins, du mien, est de vous décrire ce que devrait être, à notre avis, le niveau de service de base. Pour ce qui est de déterminer, d'un point de vue opérationnel, comment le service sera mis en place, où il sera mis en place et qui paiera pour tout cela, je pense qu'il faudra en discuter plus avant et effectuer d'autres recherches. Toutes les parties que vous aurez mentionnées joueront probablement un rôle dans tout cela.

Mais d'après ce que je comprends, il s'agit de la responsabilité du gouvernement fédéral, plus particulièrement du MDN, qui en a présentement le mandat, avec d'autres organismes comme la Garde côtière et les Forces canadiennes, entre autres, selon la nature de l'urgence. Je vous dirai donc que le gros des responsabilités et de la reddition de comptes revient au gouvernement fédéral.

Je dirais que le gouvernement fédéral devrait reconnaître, à la suite des exposés qu'il entend depuis les derniers jours, que, pour nous, la structure et les délais d'intervention actuels ne sont pas satisfaisants. Ils sont inacceptables, et c'est pourquoi vous devez modifier les méthodes de recherche et de sauvetage.

Si, après mûre réflexion, vous estimez — puisque le mandat vous revient — que d'autres partenaires pourraient peut-être faire partie de la solution, et si vous souhaitez discuter avec nous plus en détail de la façon d'arriver à cette solution, il y aurait de nombreux volontaires prêts à s'asseoir avec vous pour discuter de la question.

Pour ce qui est des réponses à certaines des questions que vous posez aujourd'hui, je crois que ce serait un peu simplet de s'attendre à ce que nous ayons des réponses à ces questions. Ce que j'aimerais vous dire, c'est qu'il y a bien assez de gens ici présents qui peuvent fournir des solutions. Pour pouvoir le faire, nous devons nous y consacrer. Ce que nous voulons que vous compreniez, aujourd'hui, c'est que la situation actuelle est inacceptable.

**M. Tom Hann:** Monsieur le président, j'aimerais faire un commentaire étant donné que c'est moi qui ai abordé la question du budget.

Je pense qu'il est possible d'améliorer la coordination. Vous devrez peut-être faire une restructuration générale, depuis la recherche et sauvetage, jusqu'à d'autres entités qui s'occupent du sauvetage et de la recherche, en passant par la Garde côtière. Il est peut-être temps que vous envisagiez une restructuration générale de façon à améliorer la coordination.

En ce qui concerne le financement, il est peut-être possible que l'industrie côtière participe à titre de partenaire financier. Cependant, comme l'a souligné le ministre, je pense qu'il s'agit, pour l'instant, de la responsabilité du gouvernement fédéral. Je pense que si vous agissez, si vous envisagez une restructuration et si vous pensez à toute l'efficacité que pourrait permettre cette restructuration, il est possible que cela fonctionne.

Encore une fois, ce que je dis, c'est que nous devons... Et je remarque que vous parlez de doubler le personnel, l'équipement, etc. Cela ne devrait pas être un enjeu puisqu'il est question de vies humaines. Il faut trouver une façon de financer un système, ici, à St. John's. Nous devons trouver une façon de financer un meilleur système à Gander, et nous devons trouver une façon d'affecter un aéronef à voilure fixe à Gander, quel que soit le coût, parce qu'un aéronef situé à Greenwood ne sert à rien si vous devez intervenir au large de Terre-Neuve, plus particulièrement sur la côte Est.

Je pense que nous avons l'occasion d'envisager une restructuration et d'examiner l'efficacité des opérations. C'est peut-être de cette façon que vous trouverez le financement requis pour améliorer le service.

**Le président:** Merci beaucoup.

Je donne maintenant la parole à M. Harris.

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

Messieurs, merci de vos exposés; j'aimerais remercier plus particulièrement M. Breen, en raison du décès d'un membre de votre famille. Votre exposé, comme tous les autres d'ailleurs, est de toute évidence motivé par une grande inquiétude pour la vie et la sécurité des personnes qui travaillent, plus particulièrement en mer, dans l'industrie du transport maritime, de la pêche ou dans l'industrie pétrolière extracôtière.

J'ai un seul commentaire à faire. M. Murphy a parlé des milliards de dollars de profit que fait l'industrie pétrolière. Je pense qu'il convient aussi de préciser qu'elle paie aussi des milliards de dollars en impôts et qu'elle aide le gouvernement à fournir les types de services requis. Je pense que c'est important de le souligner.

Nous avons reçu ce matin des statistiques selon lesquelles il y aurait, en moyenne, à l'échelle du pays, plus de 6 700 incidents de R-S qui surviennent chaque année à l'échelle du pays, et plus de 5 000 d'entre eux sont des incidents maritimes. Compte tenu de notre emplacement en mer, comme l'a souligné le ministre Skinner, et comme notre territoire est trois fois plus grand que celui des Maritimes, il s'agit, de toute évidence, d'un enjeu clé. Pourtant, il semble que tous les aéronefs à voilure fixe sont à Greenwood, tout au bout de la zone que l'on appelle la zone de service d'Halifax.

De plus, comme l'a mentionné M. McCurdy, nous ne savons pas à quel point il y a des choses qui se passent entre 8 et 16 heures. En fait, selon une étude réalisée par le MDN en 2004 qui consistait en une évaluation du moment auquel étaient survenus ces incidents pendant une période de trois ans, il semble que de fait, 17 p. 100 des incidents surviennent pendant cette période — cette période de huit heures par jour, cinq jours par semaine —, ce qui signifie que plus de 80 p. 100 des incidents ont lieu en dehors de cette période de 8 à 16 heures. Il semblerait donc qu'il faudrait plutôt faire l'inverse.

De plus, comme l'a dit hier à Gander M. Feltham, l'un de vos membres, nous nous retrouvons face à une situation où l'industrie de la pêche connaît de grands changements depuis le moratoire. Les gens doivent aller plus loin et rester plus longtemps en mer, ce qui fait qu'ils courent de plus grands risques. C'est un changement

important. C'est un changement important, comme l'ont dit MM. Kelly et Murphy, et comme vous l'avez souligné, monsieur Skinner. Il y a de plus en plus de gens en mer, des centaines et des centaines de personnes en même temps, selon le nombre de bateaux.

Je ne sais pas depuis combien de temps le délai d'intervention de 30 minutes a été mis en place pour le jour, mais nous avons entendu dire, aujourd'hui, que le délai d'intervention moyen à partir de Gander au cours des deux dernières années pendant le jour était de 19 minutes. On peut donc penser que c'est possible. Si la moyenne est de 19 minutes, cela signifie, de toute évidence, que le délai est parfois plus court et parfois plus long. Mais on peut tout de même penser qu'il est possible de faire décoller un avion ou un hélicoptère en 20 minutes, si vous avez les ressources requises et si les problèmes de personnel ont été réglés.

Monsieur Skinner, ma question s'adresse en réalité à vous. La façon dont notre zone extracôtière est utilisée a beaucoup changé, ce qui fait que les risques connexes ont aussi changé, tout comme le besoin pour de meilleures installations. Quelles sont les attentes du gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador envers le gouvernement du Canada, qui demeure le principal responsable des activités de recherche et de sauvetage au Canada? Quelles sont les attentes de votre gouvernement envers le gouvernement national?

• (1640)

**L'hon. Shawn Skinner:** Pour dire les choses simplement, nous nous attendons à ce que le délai d'intervention pour la recherche et le sauvetage corresponde au niveau acceptable recommandé par le commissaire Wells à la suite de l'enquête sur le transport en hélicoptère au large des côtes, et qui, essentiellement, ne doit pas dépasser 30 minutes.

Le gouvernement provincial est d'avis que, à la suite de l'examen fait par le comité et des exposés qui lui sont présentés, nous nous attendons à ce que le gouvernement fédéral envisage, à l'aide de ses ressources — comme je l'ai dit plus tôt en réponse à une question — une restructuration de la façon dont il déploie ses ressources de R-S dans la province de Terre-Neuve-et-Labrador pour que le délai d'intervention ne dépasse pas 30 minutes.

Comme je l'ai dit dans mon exposé, à notre avis, Gander doit être le point central pour la province. Si cela veut dire qu'il faut y placer d'autres ressources, comme l'aéronef à voilure fixe, des personnes mieux qualifiées que moi pour le faire peuvent s'en occuper sur le plan opérationnel. S'il faut affecter des ressources secondaires dans d'autres régions, par exemple dans la ville de St. John's, en raison de la proximité des activités en mer, nous nous attendrions à ce que le gouvernement fédéral s'engage aussi à en garantir l'affectation.

**M. Jack Harris:** Monsieur Skinner, avez-vous quelque idée que ce soit — évidemment, MM. Hann et Breen participent aussi à l'établissement du budget et en tant que membres du gouvernement — de ce que peut être le coût? Nous avons entendu divers chiffres. Je ne sais pas à quel point ils sont exacts, mais j'ai pris connaissance d'une étude, dont j'ai parlé hier, selon laquelle, pour disposer d'un aéronef à voilure fixe 24 heures sur 24, sept jours sur sept, qui garantirait une intervention en 30 minutes, il en coûterait un milliard de dollars sur 30 ans, ce qui est un milliard de dollars de plus, et ce qui représente, évidemment, 33 millions de dollars par année. Et c'est seulement pour le service d'aéronefs à voilure fixe à l'échelle du pays.

D'autres chiffres ont aussi été mentionnés. J'ai entendu parler de 200 millions de dollars. J'ai entendu d'autres chiffres. Nous ne savons pas quels sont les chiffres. D'après vous, à quel point le coût est-il un facteur important, compte tenu de la nature de notre sujet de discussion d'aujourd'hui, des chiffres en question, du risque connexe et des personnes touchées? À quel point le coût devrait-il être un facteur important quand vient le temps de déterminer s'il convient d'établir une norme d'intervention en 15 à 20 minutes, 24 heures sur 24, sept jours sur sept, comme vous le mentionniez, et devrions-nous plutôt adopter un système différent?

• (1645)

**L'hon. Shawn Skinner:** Eh bien, je pense que, à titre de représentants élus, nous avons certainement tous le devoir de tenir compte du coût, mais j'aurais plutôt tendance à vous dire, monsieur Harris, que je crois que la quantité de ressources dont nous disposons à l'échelle fédérale, à l'échelle provinciale et au sein du secteur privé, si l'on pense aux entreprises en fonction et aux entreprises qui exploitent les ressources au large de nos côtes, si l'on pense aux ressources auxquelles elles ont accès... Cela peut vouloir dire que nous devons trouver des façons de restructurer nos méthodes pour être en mesure de réagir aux situations d'urgence quand celles-ci se produisent.

Nous n'avons pas nécessairement besoin de créer de nouvelles ressources. La solution réside peut-être dans la façon dont nous déployons ces ressources : il faut se demander où sont affectées ces ressources et comment nous pourrions y avoir accès en cas d'urgence, un peu comme quand, par exemple, nous avons fait face à l'ouragan Igor, tout récemment, à Terre-Neuve-et-Labrador. Tous ceux qui avaient accès à des ressources sont venus prêter main-forte. Nos services d'incendie et d'urgence ont trouvé des façons de coordonner leurs interventions dans ce cas. Je crois qu'il est possible d'en arriver à ce type de coordination.

**M. Jack Harris:** Monsieur McCurdy, vous semblez avoir très hâte d'intervenir à ce sujet.

**M. Earle McCurdy:** J'aimerais simplement souligner qu'il y a certaines personnes ici-bas qui pensent qu'il n'y a pas de bon impôt et qu'il y a quelque chose qui cloche avec le concept d'imposition. Il faut bien le reconnaître : nous ne pouvons pas avoir des installations convenables de recherche et de sauvetage au Canada si nous ne sommes pas prêts à accepter que l'impôt a sa place et qu'il permet de recueillir des fonds pour offrir les services requis — dans ce cas en particulier, des services d'urgence.

Si nous discutons un peu moins de la façon dont nous pourrions... Vous savez, vous ne pouvez pas avoir le beurre et l'argent du beurre. Vous ne pouvez pas dire « réduisons les impôts, réduisons les impôts » et affirmer, du même souffle, que nous serons en mesure d'offrir de meilleurs services, ni même de maintenir les services — encore moins de les améliorer. De toute évidence, nous faisons face à une situation inacceptable. Il faut de l'argent pour régler le problème, et il s'agit principalement, d'après moi, d'une responsabilité fédérale.

**Le président:** Merci beaucoup.

Je donne la parole à M. Boughen.

Je pense que vous souhaitez partager le temps qui vous est alloué avec Mme Gallant.

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

Monsieur Skinner, messieurs les témoins, j'aimerais me joindre à mes collègues et vous souhaiter la bienvenue parmi nous

aujourd'hui. Je vous remercie de prendre le temps de venir nous rencontrer.

J'ai écouté attentivement vos exposés. J'ai quelques commentaires, et je poserai peut-être une ou deux questions.

D'abord et avant tout, je sais que l'incident du Ranger a été une terrible tragédie — une tragédie inimaginable —, mais même si nous avions eu un F-18 d'un côté et un hélicoptère de l'autre, nous n'aurions pas pu prévenir l'accident puisqu'il s'agissait d'une défaillance mécanique. Peu importe qui est intervenu, ou à quelle rapidité l'intervention a eu lieu de façon générale, puisque c'est un pépin mécanique qui a causé l'écrasement de l'avion. Je pense que c'est un aspect dont nous devons tenir compte dans notre recherche de façon de prévenir ce genre d'incident ou des incidents semblables.

Je pense que l'une des choses que nous devons peut-être envisager, c'est la restructuration de notre système actuel de recherche et de sauvetage. En d'autres termes, devons-nous toujours dépenser de l'argent dès que nous essayons de faire quelque chose et affirmer qu'il faut de l'argent pour changer les choses? Parfois, je pense qu'il vaut bien mieux dire qu'il n'y a pas d'argent, mais qu'il faut certainement apporter un changement, et se demander comment nous pouvons y arriver.

Prenons la situation actuelle. Si le gros des activités se produisent entre 16 heures et minuit, pourquoi n'affecterions-nous pas une grande part des ressources à cette période? Pourquoi irions-nous affecter le gros des ressources à la période allant de 8 à 16 heures? Ne serait-il pas logique de réduire les ressources et de les concentrer au moment où les incidents ont le plus tendance à survenir?

Comme l'a souligné mon collègue, M. Harris, environ 20 p. 100 des incidents qui exigent une intervention se produisent entre 8 et 16 heures. Pourquoi les ressources sont-elles toutes affectées à cette période? Il faudrait prévoir juste assez de ressources pour être en mesure d'intervenir pendant cette période, mais concentrer les ressources à une autre période. C'est une question de redéploiement et de restructuration des opérations. Ce n'est pas une solution coûteuse.

J'observe la situation, et je me demande, a-t-on besoin d'argent? Probablement, et ce, quoi que nous fassions, puisque c'est toujours un besoin. Je suppose que, ce que je me demande, c'est s'il y a suffisamment de blâme à rejeter... Si la réponse est oui, cela signifie qu'il y a suffisamment d'éléments positifs pour que nous allions de l'avant et que nous apportions des changements. Ce que je veux dire, je suppose, c'est : avons-nous eu l'occasion de nous asseoir avec le syndicat et de demander quels types de programmes de formation sont offerts aux membres du syndicat qui font le travail? Y a-t-il certains éléments de sécurité que nous devrions imposer aux membres? Y a-t-il certaines responsabilités dont nous devrions discuter avec la direction, en disant : « Réglons ce problème ensemble »? Essayons de garantir un transport vers le travail et pour en revenir le plus sûr possible. Je pense que nous ne l'avons pas encore fait.

Monsieur le ministre, vous avez parlé de l'engagement du gouvernement provincial auprès du gouvernement fédéral. La solution ne se situe pas d'un côté ou de l'autre. Je pense qu'elle se situe dans la collaboration. Je pense que, ensemble, avec les syndicats, nous pouvons nous asseoir avec l'armée et mettre sur pied un ensemble de services qui a du sens.

Je dirais donc, bien humblement, que la première étape de la création de cet ensemble de services se déroule cet après-midi. Le fait que vous soyez ici aujourd'hui et que nous soyons venus d'Ottawa, le fait que des gens représentant les deux côtés de la Chambre sont présents, devrait vous indiquer, messieurs, que nous estimons qu'il s'agit d'un problème grave. Nous essayons de collaborer avec vous pour trouver une façon de surmonter et d'éliminer le problème. Je pense que nous devons en partie nous en occuper ensemble.

Voici ce à quoi nous devons réfléchir, d'après moi. Qu'a fait le gouvernement provincial? Qu'a fait le gouvernement fédéral? Qu'a fait le MDN? Qu'a fait le syndicat? Encore une fois, j'aimerais souligner que, d'après moi, nous en sommes seulement au stade embryonnaire de tout cela. Nous n'avons pas fait grand-chose, mais il est temps pour nous d'agir.

Vous avez tous, messieurs, parlé des délais d'intervention. Vous avez parlé de prendre vos responsabilités envers les citoyens de la province. Nous voulons, nous aussi, prendre nos responsabilités envers les citoyens de cette province, qui sont des Canadiens, et nous allons déployer de grands efforts pour nous assurer que tout le monde comprend notre position, comprend ce que nous voulons faire et comment nous allons le faire.

Monsieur le président, laissez-moi conclure en remerciant, encore une fois, ces messieurs d'être parmi nous. Vous avez entendu nos collègues, et vous savez que, au sein de notre parti, nous comprenons ce que vous dites. Nous ne contestons pas l'existence d'un problème. Nous sommes tout à fait d'accord avec vos observations. Nous voulons collaborer avec vous pour changer les choses.

• (1650)

Merci beaucoup.

**Le président:** Merci beaucoup.

Madame Gallant.

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

J'ai souvent entendu parler, aujourd'hui, des délais de 30 minutes et de deux heures — l'écart entre les délais d'intervention requis. Nous avons toutefois appris, au cours des derniers jours, que, concrètement, le délai d'intervention réel de 8 à 17 heures est de 19,5 minutes et que, en pratique, le reste du temps, il est de 50,7 minutes. Cela ne prend pas vraiment deux heures, et les responsables déploient de grands efforts pour réduire encore plus ces délais.

Vous avez parlé de la création d'une place supplémentaire, de l'ajout d'un hélicoptère, à St. John's. Cela m'inquiète beaucoup. Nous avons connu, ici, l'incident du Cougar, et les gens de Gander n'ont pas pu y envoyer qui que ce soit parce que tout le monde était en formation. Ce n'est pas seulement une question d'argent; c'est aussi une question de ressources humaines. Nous n'avons pas assez de ressources humaines, et donc, si nous les divisons, elles seront encore plus diluées. Je crains que, si l'on adopte ce type d'approche, on se retrouve à prolonger les délais d'attente.

Très peu de personnes et de groupes de personnes peuvent monter à bord d'un hélicoptère pendant une tempête comme celle qu'on a connue la nuit dernière, survoler la mer, puis faire descendre quelqu'un le long d'une corde pour qu'il descende à bord d'un navire secoué par les vagues. Nous avons désespérément besoin de ce type de personnes exceptionnelles et, encore une fois, avec le secteur privé qui tente de venir chercher notre personnel, lequel était destiné

à aider tous les Canadiens, pour qu'il aide seulement l'industrie pétrolière, la situation est encore plus difficile.

En Ontario, nous avons des mers intérieures, les Grands Lacs, et il ne nous viendrait jamais à l'esprit, même sur la rivière des Outaouais, de compter sur la Garde côtière pour venir nous aider. Notre gouvernement provincial a, de fait, déployé des ressources, et ce, à des périodes qui varient; ce peut être une partie d'une rivière, ou un lac, ou une autre rivière, pour une fin de semaine donnée. Mais nous regroupons toutes nos ressources. Même les municipalités fournissent des bateaux; c'est donc un effort communautaire.

Je sais que, idéalement, le gouvernement fédéral serait capable d'intervenir en moins de 30 minutes, 24 heures sur 24, mais, en pratique, nous devons regrouper nos ressources. Tout comme les sociétés pétrolières qui commencent à donner un coup de main parce qu'elles profitent des ressources, la province devrait peut-être aussi réfléchir aux avantages économiques que lui offre ce secteur et trouver une façon de mettre en commun nos ressources, celles du fédéral et du provincial, mais aussi celles du secteur privé.

• (1655)

**Le président:** Qui aimerait réagir brièvement à cette intervention?

Monsieur le ministre.

**L'hon. Shawn Skinner:** C'est un service qui fait partie du mandat du gouvernement fédéral. C'est aussi simple que cela.

Vous ne fournissez pas ce service. Vous devez le fournir en respectant des normes plus strictes.

Comme je l'ai mentionné plus tôt, si vous souhaitez envisager une restructuration et que vous pensez que d'autres intervenants ont un rôle à y jouer, je serai heureux de le faire. Je trouve toutefois offensant que vous veniez ici aujourd'hui nous dire qu'il ne vous viendrait jamais à l'idée d'appeler la Garde côtière à un autre endroit.

Nous parlons de la zone au large des côtes de Terre-Neuve-et-Labrador. Nous y pensons. Nous nous y attendons.

**M. Tom Hann:** Monsieur le président, avec tout le respect que je vous dois, j'aimerais dire, encore une fois, que nous ne parlons pas d'argent. Nous parlons de ressources pour protéger des vies.

Nous discutons de cette question depuis le naufrage de l'*Ocean Ranger*. Nous discutons du problème, et nous continuons de faire face à des tragédies, les unes après les autres.

Tout comme le ministre, je suis offensé de voir que nous sommes ici à parler de budget tandis que nous avons besoin de ressources puisque notre province en manque. Nous avons besoin de ressources. Je ne sais pas comment vous pouvez y arriver. C'est une question pour les spécialistes. Je ne sais pas quelle est la solution — s'il s'agit d'une restructuration ou d'autre chose.

Mais je trouve offensant de parler de budget alors qu'il est question de vies humaines.

**Le président:** Merci.

Merci à tous. Je pense que je peux dire, au nom de tous les membres du comité, que nous avons compris ce que vous nous avez dit clairement et fermement, et que c'est pour cette raison que nous sommes ici aujourd'hui. Je suis sûr que le comité en tiendra compte dans ses délibérations quand nous serons de retour à Ottawa.

C'est pourquoi notre rencontre est importante pour le comité. Le comité a choisi de venir ici pour vous entendre, et vous vous êtes prononcé. Je suis sûr que tous les membres ont bien compris ce qui se passe. Nous en tiendrons compte dans nos délibérations, vous pouvez en être sûr.

Je veux remercier tout le monde d'être venu nous rencontrer aujourd'hui. C'est une audience qui est très, très importante pour nous, à titre de parlementaires. Je veux donc vous remercier infiniment.

Nous allons prendre une pause pendant cinq minutes et revenir pour une autre séance à 17 h 05. La séance est levée.

---









**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>