



Chambre des communes  
CANADA

## Comité permanent de la défense nationale

---

NDDN • NUMÉRO 006 • 3<sup>e</sup> SESSION • 40<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le mardi 30 mars 2010**

**Président**

**L'honorable Maxime Bernier**



## Comité permanent de la défense nationale

Le mardi 30 mars 2010

• (1105)

[Français]

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

Nous allons maintenant entamer la sixième séance du Comité permanent de la défense nationale. Nous sommes aujourd'hui le mardi 30 mars 2010. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous allons nous pencher sur le délai d'intervention des équipes de recherche et de sauvetage.

[Traduction]

Nous avons le plaisir d'accueillir comme témoin le colonel Paul Drover.

[Français]

Le colonel Drover est directeur, Disponibilité opérationnelle (Air), Chef d'état-major de la Force aérienne.

[Traduction]

Merci beaucoup, colonel Drover, d'être parmi nous.

Vous aurez de 10 à 15 minutes pour présenter votre exposé. Ensuite, les membres vous poseront des questions. Merci beaucoup. Allez-y.

**Colonel Paul Drover (directeur, Disponibilité opérationnelle (Air), Chef d'état-major de la Force aérienne, ministère de la Défense nationale):** Merci, monsieur le président.

Mesdames et messieurs les membres du comité, j'ai un bref exposé, que j'accompagnerai de quelques diapositives. Quand je voudrai attirer votre attention sur une diapositive, j'en mentionnerai le numéro.

Comme l'a mentionné le président, on m'a demandé de parler aujourd'hui de la disponibilité opérationnelle pour les opérations de recherche et de sauvetage aéronautiques. Je commencerai par un bref exposé, comme je l'ai dit.

Le mandat des Forces canadiennes comprend la prestation de services de recherche et de sauvetage aéronautiques ainsi que l'utilisation efficace et coordonnée d'un système de recherche et de sauvetage aéronautique et maritime, ce qui relève du gouvernement fédéral.

Nous passons maintenant à la diapositive 2. La zone de responsabilité nationale est d'environ 15 millions de kilomètres carrés et s'étend d'est en ouest, selon la convention internationale établie, jusqu'aux frontières océaniques des pays adjacents, vers le sud jusqu'à la frontière avec les États-Unis et vers le nord jusqu'au pôle. Comme on peut le voir sur la carte, cette zone comprend donc des régions fort diversifiées ainsi que des régions peu peuplées de même qu'une énorme région océanique.

Comme on le voit sur la troisième diapositive, les Forces canadiennes disposent de trois centres conjoints de coordination

des opérations de sauvetage situés à Victoria, à Trenton et à Halifax. Les effectifs de ces centres proviennent des Forces canadiennes et de la Garde côtière canadienne. Comme leur nom l'indique, ces centres ont le mandat de coordonner les opérations de recherche et de sauvetage, ce qui consiste à affecter les ressources les mieux adaptées aux interventions à réaliser. Selon la nature et l'emplacement des incidents, il arrive qu'il faille mobiliser de l'équipement autre qu'un aéronef des Forces canadiennes ou un navire de la Garde côtière; ce peut être un navire de passage, ou un navire ou un aéronef commercial.

À la diapositive quatre, on voit que les principales ressources pour les opérations de recherche et de sauvetage sont basées à divers endroits au Canada et sont constamment en état d'alerte.

La diapositive suivante indique le nombre d'aéronefs utilisés pour les opérations de recherche et de sauvetage. Tous les aéronefs sont en mesure d'effectuer des livraisons aériennes, et leur équipage est formé de techniciens en recherche et sauvetage qui ont suivi une formation médicale et qui sont équipés pour réaliser des tâches aussi diversifiées que des sauts en parachute, de l'alpinisme et de la plongée de même que pour soigner les personnes grièvement blessées et en détresse.

En ce qui concerne la disponibilité opérationnelle des Forces canadiennes, nous maintenons une disponibilité minimale pour tous les escadrons de sauvetage. Cela signifie qu'un aéronef de chaque type doit être disponible à 30 minutes d'avis durant les heures de travail et à deux heures d'avis le reste du temps. Les commandants des centres de coordination des opérations de sauvetage peuvent agencer les périodes de disponibilité de façon à ce qu'elles correspondent aux périodes où les opérations de recherche et de sauvetage sont les plus nombreuses, soit durant les mois d'été. En pareil cas, les unités doivent demeurer en mesure de déployer chaque type d'aéronef à 30 minutes d'avis pendant un minimum de 40 heures par semaine.

Lorsque des équipages sont en service dans les hangars d'aviation, durant les heures de travail normales, on s'attend à ce qu'ils décollent au maximum 30 minutes après avoir été avisés par leur centre de coordination des opérations de sauvetage, ce que l'on juge être un délai raisonnable. Cela suppose qu'ils doivent rapidement analyser la mission à accomplir et planifier leur vol, ce qui se fait normalement en moins de 10 minutes, et que le démarrage de l'appareil, la circulation au sol de l'équipage et le décollage s'effectuent sans contrainte et prennent au plus 10 minutes.

En dehors des heures de travail, les équipages demeurent en état d'alerte à l'intérieur d'un périmètre précis ou à leur lieu de résidence. Le délai d'intervention normal passe alors de 30 minutes à deux heures. Il est établi que le délai d'intervention des équipages est plus long lorsqu'ils se trouvent à leur résidence, surtout la nuit, puisqu'il faut un certain temps au réveil pour retrouver sa capacité à assimiler l'information reçue.

On s'attend des équipages de recherche et de sauvetage des Forces canadiennes qu'ils réagissent avec le même degré élevé d'urgence dans tous les cas. Seuls les facteurs sur lesquels les Forces canadiennes n'ont aucun contrôle, comme le mauvais temps, les bris mécaniques et les coïncidences qui exigent la privatisation, sont valables pour justifier le dépassement des délais prévus.

Le rendement des équipages dépasse régulièrement les normes en vigueur. Une étude menée au sujet des délais d'intervention a en effet révélé que la différence entre le délai d'intervention réel lorsque la norme est de 30 minutes et celui observé lorsque la norme est de deux heures est d'environ 45 minutes. Cela s'explique par le fait que, quand le délai est de 30 minutes, l'équipage s'envole habituellement après environ 20 minutes, tandis que, quand le délai est de deux heures, il lui faut un peu plus d'une heure pour s'envoler, ce qui fait que l'écart est en fait de 45 minutes.

Nous avons choisi une méthode pour fonctionner et structurer nos activités, avec le nombre d'équipages dont nous disposons: nous choisissons habituellement un équipage, qui est en fonction pour une période de 24 heures. Il entre en fonction à quatre heures et entreprend un exercice de deux heures, pendant lequel les membres de l'équipage peuvent rester à la maison ou se trouver près du lieu de l'escadron. Pendant 16 heures, les membres de l'équipage demeurent disponibles, puis ils retournent à l'escadron pour une attente de 30 minutes. Il y a donc un équipage qui travaille pendant une période de 24 heures. La fin de semaine, on utilise plutôt le même équipage pour toute la fin de semaine, tout simplement, ce qui signifie que, s'il y a beaucoup d'action pendant la fin de semaine et que l'équipage doit participer à de nombreuses opérations, nous avons recours à un équipage de remplacement, ce qui nous permet de maintenir l'état d'alerte à ce sujet.

● (1110)

J'aimerais maintenant que vous observiez la diapositive 6. Elle mérite un peu d'attention. Elle contient les délais requis pour régler les incidents en cas de détresse. Lorsqu'un incident survient, il est impératif de réduire le délai général en évitant ou en gérant les retards sur lesquels on peut avoir une influence, car cela augmente au bout du compte les chances de survie des personnes en détresse. Le délai de résolution est calculé depuis le moment où un incident survient jusqu'au moment où les services de recherche et de sauvetage ne sont plus requis.

Je vais vous présenter les diverses phases.

La première — et probablement la plus importante — est ce qu'on appelle la phase de l'avis.

Quand un incident survient, l'information au sujet de celui-ci doit être transmise au centre de coordination des opérations de sauvetage pour que l'on puisse organiser une intervention. Cela se fait parfois presque en temps réel. Par exemple, si le service de la circulation aérienne apprend qu'un aéronef en vol se retrouve en situation de détresse, l'information est habituellement transmise à nos centres de coordination des opérations de sauvetage. Cependant, les délais de la phase de l'avis sont parfois longs, par exemple parce que les plans de vol n'avaient pas été déposés adéquatement ou parce que le retard d'un aéronef est signalé longtemps après son heure prévue d'arrivée. Il y a donc un certain nombre d'aspects qui peuvent avoir une incidence sur la phase de l'avis.

On a récemment mis sur pied un certain nombre de méthodes qui permettent d'améliorer la durée de la phase de l'avis, la plus importante étant l'adoption de la balise de détresse assistée par satellite, la balise 406. Elle permet de fournir très rapidement des

données très précises sur le lieu de l'incident, données qui sont essentielles à une intervention rapide.

Vient ensuite la décision d'intervenir, comme vous pouvez le voir sur la diapositive. Une fois qu'il est établi qu'il y a une situation de détresse, les coordonnateurs des opérations de sauvetage décident de la meilleure façon d'intervenir. C'est peut-être en utilisant un hélicoptère, un aéronef à voilure fixe ou une ressource située sur place. Cette décision se prend habituellement très rapidement.

Une fois qu'on a décidé laquelle des ressources des Forces canadiennes on doit utiliser, on entre dans la phase de la réaction. C'est essentiellement cette phase qui retiendra un peu notre attention aujourd'hui. Elle représente le délai qui sépare le moment où l'équipage de recherche et de sauvetage est avisé et le moment où l'appareil décolle.

Il y a diverses façons d'avoir une incidence sur cette phase en particulier, et l'état d'alerte, qu'il soit d'une demi-heure ou de deux heures, en fait certainement partie. Les moyens que nous employons pour nous assurer que nos aéronefs sont en état d'alerte et qu'ils sont adéquatement équipés, alimentés en essence et prêts à être envoyés en opération ont aussi une incidence.

Vient ensuite le temps de déplacement, comme on le voit dans l'image. Encore une fois, cette phase peut être longue, et elle dépend évidemment du lieu de l'incident par rapport au lieu où se trouvent les ressources de recherche de sauvetage et de la vitesse à laquelle ces ressources peuvent se rendre sur les lieux de l'incident. Le temps total d'intervention constitue donc le total du temps de réaction avant que l'équipage se prépare à partir et du temps qu'il faut en réalité pour se rendre sur les lieux de l'incident.

Vient ensuite la phase de la poursuite des recherches. Il arrive parfois que l'information fournie par les centres de coordination des opérations de sauvetage ne donnent pas l'emplacement exact et précis d'un navire en détresse ou d'un aéronef en détresse dans les airs. Il faut bien souvent se rendre dans la zone en général à partir de laquelle le dernier mayday a peut-être été émis et commencer, à partir de là, les opérations de recherche pour trouver l'emplacement précis de l'incident.

Cette phase de poursuite des recherches peut être courte ou longue. J'ajouterais encore une fois que, depuis l'adoption de la balise 406, qui permet d'établir l'emplacement avec précision, nous avons constaté que nos délais et nos activités de recherche se sont grandement améliorés pour les navires et les aéronefs équipés d'une balise 406.

La phase du sauvetage consiste de fait en la période requise pour se rendre là où se trouvent les victimes, pour les secourir et pour les amener vers une installation médicale. C'est ce qu'on appelle la phase de récupération. En ce qui concerne l'état d'alerte d'une demi-heure par rapport à celui de deux heures, nous avons effectué quelques recherches et procédé à des études de cas pour déterminer ce qu'il en coûterait pour ramener de deux heures à une demi-heure en tout temps le délai d'alerte, et nous avons aussi analysé quelles seraient les répercussions d'une telle mesure. En d'autres termes, nous nous sommes demandé en quoi tout cela contribuerait à notre succès de façon générale.

● (1115)

Nous allons maintenant passer à la diapositive 7, qui, je crois, vous sera utile.

Recherche et développement pour la défense Canada a procédé à une analyse des répercussions des délais d'intervention sur les incidents liés à la recherche et au sauvetage survenus pendant une période de cinq ans. Les responsables de l'organisme ont examiné près de 40 000 incidents afin d'en déterminer l'importance statistique. À la suite de l'exercice, et après avoir éliminé les cas non critiques, ceux qui n'ont eu aucune incidence au fil du temps, ils ont déterminé qu'il y avait eu 1 054 incidents critiques, mettant à risque plus de 2 700 vies, et que les délais d'intervention avaient pu avoir une certaine incidence dans ces cas. Après une analyse plus poussée des données, ils ont établi que le degré de disponibilité opérationnelle des Forces canadiennes a joué un rôle important quant aux vies sauvées et perdues dans le cadre de neuf incidents. De ces neuf incidents, seulement trois sont survenus alors que le délai d'intervention en vigueur était de deux heures. L'examen effectué donne à penser que, sur les neuf personnes qui ont perdu la vie à la suite de ces trois incidents, six auraient eu davantage de chances de survie si le délai d'intervention prescrit pour l'aéronef avait été de 30 minutes.

Il importe toutefois de souligner que, parmi les multiples facteurs complexes qui influencent le résultat d'une opération de recherche et de sauvetage, le délai d'intervention à respecter influence à lui seul très peu les chances de survie des victimes. Par conséquent, même si le délai d'intervention prescrit avait été de 30 minutes, il est fort peu probable que toutes ces six personnes auraient pu être sauvées.

Nous nous sommes ensuite penchés sur les ressources que peut exiger le respect d'un délai d'intervention de 30 minutes en tout temps. Le dernier graphique contient un résumé de ce que nous avons constaté.

En 2008, la Force aérienne a mené une étude afin de déterminer le degré d'efforts, en termes de coûts et de période requise, pour que l'on puisse assurer une disponibilité opérationnelle en 30 minutes en tout temps. Cette étude a utilisé les délais d'intervention actuels comme point de comparaison. À l'échelle nationale, huit appareils — quatre hélicoptères et quatre avions — sont continuellement en alerte. Lorsqu'ils sont avisés d'une mission à accomplir, leurs équipages doivent décoller en 30 minutes durant les heures de travail normales et en deux heures le reste du temps. On estime actuellement que le programme coûte au total 339 millions de dollars par année.

Lorsque le délai à respecter est de 30 minutes, les équipages doivent demeurer sur l'aire de trafic afin d'être prêts à décoller, contrairement à la situation qui a cours lorsque le délai à respecter est de deux heures, où les équipages et les techniciens sont plutôt sur appel ailleurs qu'à l'emplacement de leur escadron. Le fait de conserver des équipages sur l'aire de trafic 24 heures sur 24 ferait augmenter les coûts relatifs aux ressources humaines pour des membres d'équipage supplémentaires, exigerait de disposer d'appareils supplémentaires, accroîtrait les besoins en maintenance et exigerait d'apporter des améliorations à l'infrastructure. On estime qu'il faudrait accroître le personnel de quelque 200 membres, dépenser 380 millions de dollars en immobilisations et assumer des coûts annuels globaux qui dépasseraient les niveaux de financement actuels de 200 millions de dollars pour que des équipages soient en mesure d'intervenir dans un délai de 30 minutes en tout temps. Il est en outre difficile d'estimer combien de temps il faudrait pour ce faire en raison de l'évolution des effectifs, mais il faudrait probablement de six à huit ans simplement pour former le personnel supplémentaire requis pour effectuer les opérations de recherche et de sauvetage.

En conclusion, la mise en service d'équipages en mesure d'intervenir en tout temps dans un délai de 30 minutes exigerait des ressources considérables et n'améliorerait que très peu les services de recherche et de sauvetage actuellement offerts, et les coûts supplémentaires que cela exigerait, notamment ceux relatifs au personnel supplémentaire, excèdent donc les avantages qui seraient procurés. L'analyse des statistiques montre en outre que les délais d'intervention actuels sont efficaces selon les ressources actuellement assignées.

Voilà qui conclut mon exposé. Je serai heureux de répondre à quelques questions.

• (1120)

**Le président:** Merci, colonel Drover.

Je donne maintenant la parole à M. Simms. Vous avez sept minutes.

[Français]

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

[Traduction]

Je suis heureux d'être ici.

J'aimerais, colonel Drover, commencer par vous demander de m'excuser si je vous interromps à quelques occasions. Je ne sais pas si ma remarque est à propos, mais le temps est un facteur primordial, et j'aimerais obtenir le plus de réponses possible.

Ensuite, j'aimerais vous féliciter et vous dire à quel point les gens qui s'occupent de recherche et de sauvetage sont inspirants. Je ne peux même pas imaginer tout ce à quoi ils font face, chaque jour, particulièrement des gens comme les techniciens en recherche et en sauvetage, quand la porte est ouverte et que les vagues se déchaînent, plus particulièrement dans mon secteur.

J'aimerais bien humblement proposer que le service des affaires publiques envisage de faire une plus grande publicité des opérations de recherche et de sauvetage et du travail de ces gens. On pourrait certainement créer un bureau des affaires publiques à temps plein pour chacune des bases ou chacun des escadrons.

J'entre maintenant dans le vif du sujet, qui concerne le délai d'intervention, puisque dans une lettre envoyée à la Ville de Gander, on s'informait à propos du délai d'intervention de 30 minutes — Gander, qui, bien sûr, accueille 103 escadrons de recherche et de sauvetage... Vous avez dit, je vous cite, que le fait de réduire le délai d'intervention de deux heures à 30 minutes en dehors des heures de travail permettrait, dans le meilleur des cas, de n'améliorer que très peu l'efficacité générale des services de recherche.

J'ai une question bien précise. Combien cela coûterait-il si le délai d'intervention devait être de 30 minutes, 24 heures sur 24?

**Col Paul Drover:** Monsieur, les chiffres que j'ai mentionnés dans notre dernière diapositive, la diapositive 8, répondent essentiellement à cette question non seulement pour Gander, mais pour l'ensemble du système de SAR.

**M. Scott Simms:** Je comprends, mais je vous demande combien cela coûte — point à la ligne — de façon générale, selon cette diapositive?

**Col Paul Drover:** Je ne suis pas certain que la diapositive contienne la réponse. Je m'excuse, mais je ne comprends pas la question.

**M. Scott Simms:** Ce n'est pas grave. Je pense simplement que des installations adéquates en état d'alerte 24 heures sur 24, de même que six à huit ans pour mettre en oeuvre...

Dans un rapport interne publié il y a quelques années, on pouvait lire, et je cite: « Les exigences des programmes de maintenance de la flotte doivent être réduites ou la taille de la flotte augmentée, si l'on veut atteindre la cible de la mesure du rendement. » Si nous voulons un délai d'intervention de 30 minutes, avons-nous besoin d'une flotte plus grande ou de meilleures procédures de maintenance?

**Col Paul Drover:** Cette question-là, je peux y répondre. Nous avons besoin d'une plus grande flotte, et cela fait partie des coûts. Ce sont des chiffres sommaires, mais si l'on veut atteindre ces délais — si on a plus de personnel, ce qui est obligatoire si on veut respecter des délais aussi courts, il faut certainement un plus grand nombre d'aéronefs.

**M. Scott Simms:** Pourquoi parle-t-on du neuf à cinq?

**Col Paul Drover:** C'est la meilleure façon d'organiser les opérations, la façon optimale. C'est pendant cette période qu'on a répondu à une grande majorité d'incidents par le passé, si on observe la répartition des incidents pendant la journée, mais...

**M. Scott Simms:** Ce sont les statistiques que vous avez mentionnées. La plupart des incidents surviennent entre 9 heures et 17 heures. Je suis porté à croire que bon nombre d'incidents surviennent à d'autres moments, quand il fait noir — je pense entre autres à l'océan. Bien souvent, c'est pendant les heures où le délai d'intervention est le plus long que les gens sont le plus susceptibles d'être en danger; ne serait-il donc pas préférable que cette période de huit heures...? En d'autres termes, devrait-on agir un escadron à la fois pour qu'ils puissent utiliser cette période de huit heures pour s'occuper des incidents pour lesquels...?

**Col Paul Drover:** De fait, il est mentionné à une occasion dans l'exposé que c'est ce que nous faisons.

• (1125)

**M. Scott Simms:** Pour chaque base?

**Col Paul Drover:** Oui, nous avons la possibilité de modifier les choses pour chaque base afin de nous occuper de... Par exemple, pour la navigation de plaisance pendant l'été en Ontario, nous avons la possibilité — et nous le faisons parfois — de modifier nos heures d'intervention pour être en état d'alerte le soir. Habituellement, les catastrophes qui surviennent dans l'océan sont des événements qui surviennent de façon plutôt aléatoire. Je ne les ai pas avec moi, mais je pourrais vous montrer des tracés avec symboles qui vous permettraient de voir qu'ils se soucient peu de l'heure qu'il est.

Cependant, pour répondre plus en détail à votre question, je dirais que nous avons l'obligation de former nos équipages de recherche et de sauvetage pendant que le reste du personnel de la base est au travail, et le jour est le moment idéal. Cette façon de faire nous permet, par la même occasion, d'offrir un délai d'intervention d'une demi-heure, ce qui fait que nous avons l'avantage d'être en mesure de former nos équipages de recherche et de sauvetage tout en respectant ce délai d'intervention serré.

Pour revenir à la diapositive sur le financement des ressources, si nous décidions d'adopter un délai d'une demi-heure en tout temps, nous pourrions y arriver, mais il faudrait accroître énormément les investissements.

**M. Scott Simms:** Je comprends tout à fait, et nous pouvons discuter toute la journée de ce qui est marginal et de ce qui ne l'est pas. Je voulais simplement mettre l'accent sur certains des enjeux qui ont été mentionnés et que bien des gens interprètent peut-être mal.

J'aimerais passer rapidement, si vous le permettez, à la prochaine question, qui concerne les ressources en matière d'aéronef à voilure fixe. D'après ce qui est mentionné dans le rapport et d'après nombre de rumeurs qui circulent — je parle de rumeurs parce que je les entends constamment —, ni le gouvernement, ni le ministre n'a pris de décision dans le cadre du processus concernant le type d'aéronef à voilure fixe dont vous avez besoin. D'après vous, quel est le nouvel aéronef à voilure fixe qui convient aux opérations de recherche et de sauvetage?

**Col Paul Drover:** Étant donné que nous avons, au Canada, de grandes zones à couvrir par nos opérations de SAR, il nous faut, pour respecter en général le délai d'intervention, des hélicoptères autant que des avions, et nous les avons. À l'heure actuelle, nous disposons de l'avion Hercules, qui est très performant, et pour les interventions dans les montagnes, à l'échelle régionale, le Buffalo convient parfaitement. S'il fallait les remplacer, les nouveaux appareils devraient offrir au moins le même degré de capacité. Je crois donc que nos critères seraient élevés.

Cela dit, je ne peux pas me prononcer plus avant à ce sujet puisque ce n'est pas mon programme.

**M. Scott Simms:** Je comprends. J'essaie simplement de savoir un peu plus de quel type d'appareil nous avons besoin compte tenu des régions dans lesquelles nous sommes présents.

Je crois qu'il y a eu une certaine confusion concernant leurs capacités. Pensez-vous que l'avion Hercules actuel, surtout utilisé sur la côte Est, est toujours satisfaisant?

**Col Paul Drover:** Le Hercules est un avion très performant comme plate-forme de recherche et de sauvetage.

**M. Scott Simms:** Donc, est-ce que c'est le Buffalo qui pose problème?

**Col Paul Drover:** Le Buffalo est aussi un aéronef très performant pour la recherche dans les régions montagneuses. Il a une moins grande portée, cela va de soi. Le problème avec le Hercules comme avec le Buffalo, c'est qu'ils commencent à vieillir et coûtent de plus en plus cher d'entretien, mais en ce qui concerne la possibilité de les utiliser pour les opérations de recherche et de sauvetage, il s'agit très certainement d'aéronefs très performants.

**M. Scott Simms:** À l'heure actuelle, vous avez environ 14 Cormorants.

**Col Paul Drover:** C'est exact.

**M. Scott Simms:** De combien en auriez-vous besoin, idéalement?

**Col Paul Drover:** Il nous en faudrait au moins 14, sans l'ombre d'un doute.

**M. Scott Simms:** Il vous en faudrait certainement plus encore.

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

[Français]

Monsieur Bachand, s'il vous plaît. Vous avez sept minutes.

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

Bienvenue, colonel Drover.

Colonel, dans votre document, vous nous dites comment se transpose dans la réalité le travail hebdomadaire des Forces canadiennes. Cependant, pourquoi ne nous avez-vous pas parlé de l'étude du Conseil national de recherches? Celle-ci ne concorde pas tout à fait avec ce que vous dites.

Premièrement, avez-vous pris connaissance de cette étude?

[Traduction]

**Col Paul Drover:** Je suis au courant du rapport, monsieur, mais je ne l'ai pas lu en détail. Encore une fois, le remplacement des avions ne fait pas partie de mes responsabilités, mais si vous avez une question pertinente à laquelle je peux répondre...

[Français]

**M. Claude Bachand:** Dans le cadre de ses analyses, qui portaient sur trois ans, le Conseil national de recherches a noté que 17 p. 100 des incidents s'étaient produits entre 8 heures et 16 heures durant la semaine.

Est-ce que ça concorde avec ce que vous nous dites dans votre présentation?

[Traduction]

**Col Paul Drover:** Encore une fois, je ne suis pas au courant des années visées par l'étude.

Soyons clairs, je n'ai pas dit, dans mon exposé, que nos heures de travail correspondaient parfaitement aux heures pendant lesquelles surviennent une majorité d'incidents. J'ai plutôt dit qu'un certain nombre de cas surviennent pendant cette période, mais que si nous avons fixé ce délai d'intervention en particulier pour cette période, c'est aussi pour d'autres raisons.

[Français]

**M. Claude Bachand:** Je me suis peut-être mal exprimé. Je vais vous lire la phrase en anglais plutôt que de la traduire. Ça va être plus facile.

[Traduction]

Selon cette analyse, pour les 1 677 incidents au sujet desquels on possède de l'information sur l'heure à laquelle ils sont survenus des 1 775 incidents survenus au cours des trois années visées par l'étude, 17 p. 100 ont eu lieu entre 8 heures et 16 heures, du lundi au vendredi.

• (1130)

[Français]

La majorité de vos troupes sont présentes entre 8 heures et 16 heures pendant la semaine, mais seulement 17 p. 100 des incidents ont lieu pendant ces heures.

Ne devrait-on pas modifier l'horaire, étant donné que 83 p. 100 des incidents ne se produisent pas entre 8 heures et 16 heures pendant la semaine?

[Traduction]

**Col Paul Drover:** Je comprends parfaitement votre question, monsieur. Encore une fois, comme je l'ai dit, il y a un certain nombre de raisons qui expliquent pourquoi nous avons choisi d'être en état d'alerte à ces heures-là. C'est vrai que, si nous décidions de modifier cet horaire, nous réussirions peut-être à cerner plus de 17 p. 100 des incidents au cours d'une période de huit heures. Si vous décidez de couvrir plus que huit heures par jour, vous entrez dans le domaine de l'application des ressources.

Il y a un autre aspect que j'aimerais souligner, et c'est le fait que, de la majorité des incidents qui ne font pas partie de ces 17 p. 100, combien ont été critiques à cause du délai d'intervention? Si on revient à l'heure à laquelle l'incident a eu lieu, je crois que, dans la majorité des cas, comme nous l'avons expliqué précédemment, le fait que le délai d'intervention soit d'une demi-heure ou de deux heures n'a absolument aucune incidence.

Je profite aussi de l'occasion pour répéter que le délai habituel de réaction et d'intervention est de beaucoup inférieur à deux heures. L'écart est en fait de 45 minutes.

[Français]

**M. Claude Bachand:** Trouveriez-vous intéressant d'avoir 17 aéronefs à voilure fixe supplémentaires pour la recherche et le sauvetage? Est-ce que ce serait un atout important ou majeur?

[Traduction]

**Col Paul Drover:** Une partie de notre planification ministérielle des ressources consiste à remplacer les avions Buffalo et Hercules. Si nous voulons maintenir notre niveau de service actuel — et je dois dire que les Canadiens ont accès à un très bon niveau de service —, nous aurions certainement besoin d'un certain nombre d'aéronefs à voilure fixe. Je crois que ce serait important de le faire.

Comme je l'ai dit, nous maintenons actuellement notre niveau de service à l'aide des aéronefs Hercules et Buffalo, mais en ce qui concerne nos plans d'approvisionnement, comme pour n'importe quel autre appareil, je vous parlerai du remplacement, il y a quelques années, du Labrador, qui est un très bon hélicoptère, par le Cormorant, qui est ce qui se fait de mieux et qui répond à nos besoins.

[Français]

**M. Claude Bachand:** Il est certain également qu'avec la nouvelle flotte, on mettrait probablement à la retraite les Buffalo et les Hercules. Vous l'avez mentionné tout à l'heure. Cela coûte maintenant extrêmement cher en frais de maintenance et il faut envisager l'achat d'une nouvelle flotte pour en finir avec des coûts de maintenance qui dépassent peut-être même les coûts d'acquisition à long terme d'une nouvelle flotte.

Des gens me parlent de plus en plus de privatiser ou de confier à l'entreprise privée toute la question du *search and rescue*. Cela se fait ailleurs dans le monde.

Quelle serait la réaction des forces armées et de l'aviation si le gouvernement décidait de privatiser tout l'aspect du *search and rescue*? Est-ce envisageable? Voyez-vous des inconvénients à ce sujet? J'aimerais connaître votre avis sur la privatisation de ce service.

[Traduction]

**Col Paul Drover:** Monsieur, nous discutons de la privatisation depuis un certain nombre d'années. C'est une question très complexe: de quels aspects du système de recherche et de sauvetage discuterions-nous? Est-ce qu'il serait question de l'approvisionnement en hélicoptères ou de toutes les capacités d'intervention en matière de SAR? Nos centres de coordination des opérations de sauvetage seraient-ils visés par la privatisation?

Je crois que le gouvernement fédéral, quand il utilise des moyens militaires de recherche et de sauvetage, apporte un certain nombre d'avantages en matière d'efficacité et d'équipement potentiel — simplement le fait qu'un équipage de recherche et de sauvetage soit disponible 24 heures sur 24. Ces personnes n'ont pas de congés compensatoires comme ceux que pourrait espérer recevoir n'importe qui au sein d'une entreprise privée.

Nous n'avons pas fait d'études approfondies, et on ne nous a pas demandé de le faire. De telles études seraient utiles. À ce que je sache, il n'y a rien qui empêcherait un consortium privé de mener des opérations de recherche et de sauvetage. Je crois que ce serait... À quel coût? Combien cela coûterait-il? Mais la question mérite certainement qu'on s'y attarde.

• (1135)

**Le président:** Merci.

Nous donnons maintenant la parole à M. Harris.

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

Merci, colonel Drover, de venir nous rencontrer encore une fois.

Pour moi, votre exposé est un document d'information qui nous servira à entreprendre notre étude.

Vous me pardonnerez si je réfute certaines hypothèses qui sont implicites dans ce que vous avez dit. Quand vous dites, par exemple, que, selon une estimation, le service actuel coûte au total environ 339 millions de dollars par année, vos affirmations semblent contredire tout à fait le rapport du Chef du Service d'examen daté de janvier 2008, qui a été produit par votre ministère et qui contient une évaluation de la composante MDN/Forces canadiennes du Programme national de recherche et de sauvetage.

On peut lire ce qui suit à la page 3 du document:

Les dépenses annuelles prévues pour l'AF 2006-2007 à l'égard de la composante fédérale du PNRS ont été évaluées à 219 M\$. La part du MDN et des FC s'établit à environ 102 M\$, ou 46,6 p. 100 du total des dépenses fédérales prévues en matière de SAR. La GCC, organisme de service spécial relevant du ministre des Pêches et des Océans, est un second participant important sur le plan budgétaire, qui prévoit des dépenses de 104 M\$ ou 47,5 p. 100 des dépenses déclarées de la composante fédérale du PNRS.

Ces chiffres ne peuvent pas être justes tous les deux. Celui-ci provient du Chef du Service d'examen, qui est en quelque sorte, d'après ce que je comprends, l'équivalent du vérificateur interne du ministère, tandis que les chiffres que vous fournissez constituent des estimations fournies par quelqu'un d'autre.

Je me demandais si vous pouviez fournir au comité une copie de ce rapport en particulier de Recherche et Développement pour la défense Canada. Pouvez-vous nous fournir une copie de ce rapport?

**Col Paul Drover:** Je peux le faire, bien sûr.

**M. Jack Harris:** Pouvez-vous expliquer l'écart entre ce que dit le chef du Service d'examen et les estimations que vous nous avez fournies?

**Col Paul Drover:** Je sais que les chiffres que j'ai mentionnés dans mon mémoire sont tirés de l'étude que nous avons faite. Elle contient une liste de tous les éléments dont nous avons établi le coût: la formation, le personnel, l'entretien, la réparation et la révision, de même que les installations. Je suppose que le Chef du Service d'examen a utilisé d'autres sources pour faire ces calculs ou a utilisé des paramètres différents; il faudrait donc comparer ce que représentent ces chiffres et ce que représentent les nôtres.

**M. Jack Harris:** Je suppose que nous le ferons, mais l'écart n'en demeure pas moins remarquable.

**Col Paul Drover:** Il l'est, mais je soupçonne que l'on ne compare pas des pommes avec des pommes.

**M. Jack Harris:** Eh bien, c'est ce que nous verrons. Je suppose que nous examinerons le rapport.

J'ai une autre question, au sujet d'une chose qui m'a semblé étrange.

Je vais prendre l'exemple de Gander. À Gander, vous avez trois hélicoptères Cormorant, et vous avez dit, dans le cadre de l'enquête sur la sécurité des hélicoptères qui a eu lieu récemment à St. John's, que vous avez de cinq à six équipages. Je me demande pourquoi le fait d'avoir des équipages disponibles 24 heures sur 24 exigerait plus d'appareils, quel qu'en soit le type, ou plus d'équipages. Pouvez-vous me l'expliquer? Selon votre étude, ou encore selon les estimations qui ont été mentionnées, vous dites que vous auriez besoin de 200 employés de plus pour être en mesure de

modifier le délai d'intervention et que vous auriez aussi besoin d'appareils supplémentaires.

Pouvez-vous nous expliquer pourquoi?

**Col Paul Drover:** Je peux tout à fait vous l'expliquer, monsieur.

Le comité peut consulter le rapport dont j'ai fait mention. Celui-ci décrit en détail ce qui a été pris en considération pour les calculs. Essentiellement, si l'on veut garantir un état d'alerte de 30 minutes en tout temps, il faudra augmenter le nombre d'équipages, qui est actuellement de cinq ou de six, pour avoir neuf équipages. Cela s'explique, comme je l'ai expliqué dans mon mémoire — vous vous en souvenez peut-être —, par le fait que, à l'heure actuelle, nous pouvons utiliser un équipage pour garantir l'état d'alerte pendant toute la fin de semaine. Si vous voulez un état d'alerte 24 heures sur 24, sept jours sur sept, il faut qu'un nouvel équipage entre en fonction à la base toutes les huit heures, ce qui signifie que nous aurions besoin d'au moins neuf équipages. Si on augmente le nombre d'équipages, on augmente les besoins en formation, et, avec l'augmentation de ces besoins vient le besoin pour un plus grand nombre d'appareils.

Le rapport auquel j'ai fait référence est disponible et explique tout cela très en détail. Je crois qu'il contiendrait les réponses à vos questions.

• (1140)

**M. Jack Harris:** Au sujet du troisième point de départ de notre étude, j'examine ici un examen des services d'intervention en recherche et sauvetage, présenté par le directeur de l'Examen des programmes du Secrétariat national, Recherche et sauvetage et approuvé par le Comité interministériel de la recherche et du sauvetage, publié le 30 juin 1999. Vous avez mentionné ce rapport.

À la page 7 du rapport, dans le synopsis du rapport — et je crois que les principales recommandations sont formulées dans cette section... Le point 14, à la page 7, se lit ainsi:

L'état de préparation et la capacité d'attente des ressources à l'échelon fédéral est principalement déterminé par la disponibilité des ressources, et non par la demande des utilisateurs. De plus, tous les ministères, à l'occasion, déploient des ressources ne répondant pas aux normes de formation et de matériel par eux-mêmes fixées, lors de missions critiques de recherche et de sauvetage.

Compte tenu de ces conclusions quant à l'état des ressources, aux réductions budgétaires et à la documentation des débats insignifiants sur la structure et la gestion du programme, le risque est maintenant présent que le programme de recherche et de sauvetage devienne un enjeu de politique publique.

Les auteurs mentionnent aussi ce qui suit, dans l'une de leurs principales recommandations, la recommandation 19:

Avec une politique établie et un cadre de planification de la gestion d'un tel programme et avec un leadership renouvelé et engagé dans l'élaboration de politiques et plans horizontaux, les problèmes fonctionnels, comme la pertinence de la formation des intervenants, l'état de la capacité d'attente, l'acquisition de matériel et les ressources disponibles, ont bien davantage de chances d'être réglés.

Colonel, cela me donne à penser qu'il y a, à l'interne, au moins quelques préoccupations concernant le fait que la disponibilité opérationnelle dont nous discutons est de fait fondée sur les ressources plutôt que sur la demande des utilisateurs ou sur les besoins. Il me semble que c'est ce que disent les auteurs du rapport dans ces extraits.



À mon avis, c'est une erreur que de fonder notre disponibilité opérationnelle sur les ressources plutôt que sur les besoins. Cela est particulièrement vrai quand nous observons ce qui se passe dans d'autres pays, où les régions à couvrir sont parfois plus grandes et parfois plus petites qu'au Canada, et où les délais normaux semblent être de 15 minutes avant le décollage pendant une période pouvant aller, disons, de 7 heures à 21 heures ou 22 heures, et où le délai est de 45 minutes aux autres moments.

Chez nous, nos opérations se déroulent essentiellement de 8 heures à 16 heures. Pourquoi donc? Pouvez-vous nous expliquer quels sont les problèmes?

**Le président:** Vous avez 30 secondes pour répondre.

**Col Paul Drover:** Au Canada, comme nous estimons avoir une zone de responsabilité beaucoup plus étendue, les équipages doivent se soumettre à une dynamique différente pour ce qui est de préparer les aéronefs en vue des opérations de recherche et sauvetage; un délai de 15 minutes devient donc un défi. Nous devons garder nos aéronefs dans les hangars la plus grande partie de l'année, pour ne pas avoir à les déglacer. Un délai de 15 minutes peut donc se révéler impossible dans le meilleur des cas.

En ce qui concerne notre capacité d'intervention dans l'ensemble des situations où des opérations de recherche et sauvetage sont nécessaires, ce dont nous parlons, nous ne sommes pas limités, comme d'autres pays, aux recherches le long des côtes; nous avons aussi une responsabilité de recherche et sauvetage au sol que d'autres pays n'ont pas. Pour ce qui est de l'optimisation des ressources dont nous disposons pour assurer les opérations de recherche et sauvetage, à mon avis — et je vous le dis sans détour —, ce service est très efficace et peut se comparer à tous les services de recherche et sauvetage de calibre mondial offerts n'importe où ailleurs dans le monde.

**Le président:** Merci beaucoup.

Je laisse la parole à M. Hawn.

**M. Laurie Hawn (Edmonton-Centre, PCC):** Merci, monsieur le président, merci aussi, colonel Drover, de vous être présenté ici aujourd'hui.

J'aimerais apporter une petite correction à ce qu'a dit mon collègue, M. Simms. Ce ne sont pas des soldats, mais bien des aviateurs et des aviatrices qui forment l'équipage des aéronefs et se chargent des opérations de recherche et de sauvetage. Permettez-moi cette précision en ma qualité d'ancien membre des Forces aériennes.

Colonel, M. Harris a laissé entendre que certains pays auraient une zone de responsabilité plus étendue que la nôtre au chapitre de la recherche et du sauvetage. Je ne connais pas de pays qui répond à cette définition. Quel pays a une zone de responsabilité plus étendue que le Canada?

**M. Jack Harris:** [Note de la rédaction: inaudible]... l'Australie.

**M. Laurie Hawn:** Connaissez-vous les dimensions de la zone de responsabilité de l'Australie?

**Col Paul Drover:** Je l'ignore. Il faudrait aussi connaître les dimensions de sa zone de recherche en mer, mais l'Australie est un cas intéressant, car il n'existe ailleurs dans le monde aucun service de recherche et sauvetage au sol équivalent à celui que nous offrons au Canada.

**M. Laurie Hawn:** Nous devons donc faire attention et comparer des pommes avec des pommes.

**Col Paul Drover:** À vrai dire, c'est une bonne question. Si on essaie de comparer notre capacité à celle des autres pays, on constate

qu'il est très difficile de déterminer exactement les points qui se prêtent à une juste comparaison.

Je m'en tiendrai à cela.

• (1145)

**M. Laurie Hawn:** D'accord, c'est une réponse qui me satisfait.

Encore une fois, on a mentionné un rapport vieux de 11 ans, le rapport du directeur, Examen des programmes. J'aimerais donc vous demander à quand remonte le dernier examen par le MDN de sa politique sur l'état de préparation et le délai d'intervention des opérations de recherche et sauvetage et quel en a été le résultat?

**Col Paul Drover:** En fait, les deux rapports dont j'ai parlé, qui portaient sur le travail effectué en 2007 et en 2008, ont été utilisés pour déterminer s'il était nécessaire, souhaitable ou financièrement possible d'améliorer notre disponibilité opérationnelle.

À mon avis, les analyses statistiques... Quand vous devez réagir à 40 000 incidents et que vous voulez savoir dans combien de cas l'état de préparation aurait eu une incidence... Chaque vie compte, il n'y a pas de compromis à faire là-dessus. Cependant, à un moment donné, il faut envisager des statistiques globales et reconnaître que le système que nous avons mis en place a très bien réagi dans la vaste majorité des cas dont il est question ici.

C'est pourquoi l'on a jugé, du moins en nous fondant sur ces données, qu'il n'était pas approprié pour le moment de modifier notre façon d'intervenir. Cela dit, nous pourrions toujours revenir à cette question d'il était indiqué de le faire.

**M. Laurie Hawn:** Les activités qui se déroulent au large de nos côtes, par exemple l'exploitation gazière et pétrolière, évoluent constamment. Est-ce que nous réévaluons les délais d'intervention en fonction également de ces activités?

**Col Paul Drover:** Oui, tout à fait. Nous effectuons toujours des analyses des tendances, et cela ne concerne pas seulement les activités extracôtières, mais également celles qui se déroulent dans le Nord, et nous surveillons les tendances et l'augmentation des activités.

On a déjà dit, je crois — mais il vaut la peine de le répéter —, que les ressources consacrées pour le gouvernement fédéral aux opérations de recherche et de sauvetage ne sont qu'une partie des nombreux actifs que l'on peut utiliser selon la nature de l'incident. En plus des aéronefs de l'armée, il y a les navires de la Garde côtière, les navires commerciaux, les bénévoles — l'ACRSA. Il s'agit d'un réseau de systèmes. Il y a plusieurs capacités.

**M. Laurie Hawn:** J'aimerais revenir un instant au rapport du directeur de l'Examen des programmes. Savez-vous s'il a déposé des rapports plus récents que ce rapport qui date de 11 ans?

**Col Paul Drover:** Non, je l'ignore.

**M. Laurie Hawn:** D'accord.

Dans votre exposé, vous avez parlé du SARSAT et des balises de détresse 406, entre autres, et de leur énorme utilité. Si l'on compare les capacités et la technologie — c'est une question à laquelle il sera probablement difficile de répondre —, quelle amélioration serait considérée comme étant la plus importante: connaître l'heure et l'endroit exacts de l'incident ou bien positionner les aéronefs?

**Col Paul Drover:** Je répondrais que les progrès liés à la technologie des balises 406 ont rehaussé de façon remarquable la capacité de nos équipes de recherche et sauvetage d'intervenir rapidement. Les investissements qui ont permis d'accroître notre disponibilité opérationnelle, si nous repensons à nos délais d'intervention, sont relativement peu élevés. C'est un avantage pour tout ce qui concerne de façon générale la dynamique des délais d'intervention.

Les répercussions des balises 406 sur les délais d'intervention sont assez incroyables, car l'alerte est lancée de façon presque instantanée. Les navires de même que les aéronefs sont équipés de balises 406. C'est un des aspects qui jouent sur la dynamique. L'autre aspect concerne la localisation; grâce à la technologie numérique par satellite, on obtient l'emplacement précis, ce qui réduit les efforts de recherche. Cela aussi a une incidence sur les délais d'intervention.

Ces deux améliorations à l'égard des délais nous permettent donc de mener des opérations beaucoup plus efficaces avec les balises 406.

**M. Laurie Hawn:** Mais lorsqu'il s'agit de citer des statistiques et des choses du genre — et M. Bachand a parlé des statistiques selon lesquelles 17 p. 100 des événements surviennent avant 8 heures et après 16 heures —, j'avancerais, et vous pouvez être d'accord ou non, que c'est une approche plutôt simpliste. L'aspect le plus important, c'est le portrait d'ensemble touchant les délais d'intervention et les aspects connexes, et je crois que vous en avez parlé de manière plutôt habile.

Vous hochez la tête. Vous êtes d'accord?

**Col Paul Drover:** C'était votre question? Eh bien oui, je suis tout à fait d'accord. Si l'on s'intéresse à la situation dans son ensemble et à toutes les données statistiques en cherchant à trouver des façons d'apporter des améliorations, je dirais que, globalement, nos interventions ont été très efficaces. Les opérations de recherche et sauvetage ont été effectuées rapidement et en temps opportun.

**M. Laurie Hawn:** Je ne me souviens pas exactement des chiffres cités par M. Bachand, mais je crois qu'il était question de 17 aéronefs à voilure fixe supplémentaires pour les opérations de recherche et sauvetage. Nous ne parlons pas ici de 17 aéronefs de plus, mais bien du remplacement des Hercules et des Buffalos, n'est-ce pas?

**Col Paul Drover:** Je répondrais que nous soutenons continuellement le programme de recherche et sauvetage en remplaçant l'équipement, entre autres choses. Essentiellement, le programme des aéronefs à voilure fixe est un programme de remplacement.

• (1150)

**M. Laurie Hawn:** En ce qui concerne la privatisation d'une partie ou de la totalité de notre système de recherche et sauvetage, il faut savoir que d'autres personnes ont accumulé une assez bonne expérience dans ce domaine. Les Britanniques et les Norvégiens, entre autres. Savez-vous si cette expérience a porté fruit? Avez-vous eu des données statistiques quelconques?

**Col Paul Drover:** Je n'ai pas d'informations récentes sur leurs réussites. Je ne connais personne qui a fait état de résultats flamboyants, mais, à part cela, je n'ai pas... Comme je l'ai déjà mentionné, je crois que tout le dossier de la privatisation est complexe et que la question mérite des recherches considérables.

**M. Laurie Hawn:** Est-ce que vous passez beaucoup de temps à communiquer, à collaborer ou à échanger des informations avec d'autres pays, comme la Grande-Bretagne, la Norvège, l'Australie, les États-Unis, etc.?

**Col Paul Drover:** À quel sujet?

**M. Laurie Hawn:** Sur l'expérience acquise, les leçons retenues, les pratiques exemplaires, des choses comme ça.

**Col Paul Drover:** Oui, certainement. Nous travaillons de concert avec les membres des bureaux de première responsabilité de nos services de recherche et de sauvetage qui siègent à divers comités, et nous participons également aux travaux de différents comités internationaux, comme celui de l'OACI, qui s'intéresse aux opérations de recherche et sauvetage. Nous avons effectivement de nombreux échanges à ce sujet.

[Français]

**Le président:** Merci.

Je vais maintenant donner la parole à M. Bagnell.

[Traduction]

**L'hon. Larry Bagnell (Yukon, Lib.):** Je ferai un rapide commentaire pour vous mettre au courant de mon opinion, que je défends depuis plusieurs années, comme quoi rien n'a changé. J'aurai ensuite une ou deux questions à poser. Vous n'êtes pas concerné par la première partie, vous n'avez alors pas à répondre.

De toute évidence, nos avions de recherche et sauvetage sont dans un état lamentable. Vous demandez depuis des années qu'on les remplace, et cela n'a toujours pas été fait. Le ministre a fait des promesses, mais on attend toujours ces avions.

Comme vous le savez — car nous en avons déjà discuté — je m'inquiète tout particulièrement du manque d'aéronefs à voilure fixe — et je crois que les hélicoptères... Mais j'y reviendrai plus tard — dans le nord du Canada. En effet, comme ces appareils se trouvent le long de la frontière de la partie sud, leur portée est insuffisante, de toute façon, et c'est un véritable gaspillage. La situation est plus critique dans le Nord, même si, comme nous l'avons déjà dit, les incidents sont évidemment moins nombreux. La situation est beaucoup plus critique car, en raison du froid, une personne meurt d'hypothermie en peu de temps, et il y a peu de gens aux alentours qui peuvent intervenir. Il fait froid dans l'océan Arctique.

Il ne serait pas nécessaire de changer l'équipement des aéronefs qui se rendent dans le Nord pour qu'ils soient adaptés à l'Arctique. On pourrait faire des modifications avant leur envol. Je me dis parfois qu'on devrait laisser les gens qui prennent ces décisions dans l'océan Arctique et leur dire: tout va bien, un avion s'en vient — mais il part de Winnipeg.

Voici ma première question. Pour régler ce problème vertigineux des interventions dans le Nord, je crois savoir que vous êtes peut-être sur le point d'arriver à une solution satisfaisante et vous négociez avec le secteur privé et l'ACRSA afin de pouvoir offrir une intervention initiale plus complète et, peut-être, de trouver une solution qui ne supposerait pas l'envoi d'appareils à voilure fixe au nord du 60<sup>e</sup> parallèle. Y a-t-il eu des progrès dans ce dossier?

**Col Paul Drover:** Je crois bien que oui, monsieur. Votre question arrive très à propos.

En premier lieu, même si je ne l'ai pas mentionné dans mon exposé, l'ACRSA est notre organisation de bénévoles parrainée par le gouvernement fédéral. Elle est plus présente au sud du 60<sup>e</sup> parallèle parce que les exploitants d'aéronefs y sont plus nombreux. Le problème de l'ACRSA, dans le Nord, c'est que les propriétaires privés et les exploitants d'aéronefs qui peuvent soutenir ces activités y sont moins nombreux; c'est pourquoi, récemment, nous avons étudié certaines initiatives visant à faire participer de façon plus ou moins officielle quelques-uns des exploitants commerciaux qui exercent leurs activités dans le Nord.

C'est intéressant. Il y a eu des réunions la fin de semaine dernière, à Whitehorse. Un membre de mon personnel y participait; il n'est pas encore de retour, mais tout semble indiquer que les exploitants commerciaux sont très intéressés par ce projet, et je crois qu'il pourrait faire boule de neige. Je crois que nous allons observer quelques progrès dans ce dossier. Je ne peux pas donner plus de détails pour le moment, mais j'espère pouvoir dire très bientôt que cette entreprise sera très fructueuse.

**L'hon. Larry Bagnell:** Bien. Cela me semble une excellente initiative qui pourrait peut-être régler ce problème de longue date.

Pourriez-vous m'en dire plus au sujet des hélicoptères de recherche et sauvetage? Je présume que, comme c'est le cas pour les aéronefs à voilure fixe, il n'y a pas d'hélicoptères en stationnement de manière permanente au nord du 60<sup>e</sup> parallèle.

**Col Paul Drover:** Vous avez raison, monsieur. À l'heure actuelle, aucun hélicoptère n'est basé à cette latitude.

Permettez-moi de souligner, cependant, que notre hélicoptère, le Cormorant, est beaucoup mieux adapté aux opérations dans de mauvaises conditions climatiques que le Labrador, l'hélicoptère qu'il remplace. Depuis que nous utilisons cet hélicoptère, il y a eu des occasions où il s'est rendu assez loin dans le Nord pour une opération dans la même journée. Ce n'est pas une intervention rapide, certes, mais au moins ses capacités ont amélioré l'efficacité de nos équipes de recherche et sauvetage.

Je crois qu'il est important de faire remarquer que, lorsqu'un incident survient dans le Nord, nos centres de coordination des opérations de sauvetage déterminent d'abord de quelle façon intervenir et cherchent les mécanismes appropriés. Si un incident survient aux environs de Yellowknife, par exemple, ils communiqueront probablement avec un exploitant commercial d'hélicoptères s'il s'agit du premier intervenant.

Il est donc possible d'intervenir dans cette région, mais il n'y a tout simplement pas, dans le grand Nord, d'aéronef réservé aux opérations de recherche et sauvetage.

• (1155)

**L'hon. Larry Bagnell:** Prévoyez-vous amarrer des hélicoptères de recherche et sauvetage sur des navires de patrouille, ou est-ce que ces derniers sont maintenant trop petits?

**Col Paul Drover:** Je ne saurais vous le dire, je suis désolé.

**L'hon. Larry Bagnell:** Savez-vous s'il est question de baser des hélicoptères sur les côtes?

**Col Paul Drover:** Je n'en sais vraiment rien. Je ne sais pas si les navires de la Garde côtière — ou s'il s'agit d'un navire combiné.

Je ne sais pas en quoi consiste ce programme, à vrai dire. Je peux vous assurer, cependant, que cela ne fait pas partie pour le moment de mes possibilités de recherche et sauvetage.

**L'hon. Larry Bagnell:** Toutefois, je pensais que vous aviez dit avoir parlé avec les représentants d'autres organismes pour coordonner les choses. Vous n'auriez pas entendu parler de ces réunions de coordination?

**Col Paul Drover:** Ces commentaires avaient trait à la coopération internationale. À tout le moins, la question à laquelle j'ai répondu concernait la coopération internationale.

**L'hon. Larry Bagnell:** Donc, vous vous occupez de coopération internationale, mais vous ne collaborez pas avec les ministères du gouvernement du Canada.

**Col Paul Drover:** Non, pas du tout. Je fais aussi partie d'un comité interministériel de recherche et de sauvetage, mais je ne suis pas très au courant des projets et des programmes.

**L'hon. Larry Bagnell:** D'accord, merci.

**Le président:** Merci beaucoup.

Je donne maintenant la parole à M. Braid.

**M. Peter Braid (Kitchener—Waterloo, PCC):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci, colonel Drover, d'être ici ce matin.

Pour commencer, je suis curieux de savoir s'il vous arrive de décider, ponctuellement, de prolonger la plage de 8 heures à 16 heures pendant laquelle votre délai d'intervention est de 30 minutes. Dans quelles circonstances est-ce que cela arriverait?

**Col Paul Drover:** Nous prenons des mesures pour des activités spéciales, par exemple le début de la pêche au hareng sur la côte ouest, qui correspond à une période de vulnérabilité pour un certain nombre des navires intervenants. Nous avons modifié notre disponibilité en conséquence.

Je n'en suis pas certain à 100 p. 100, mais je crois qu'en Ontario, l'été, nous allons prolonger notre état de disponibilité opérationnelle pour le maintenir plus tard pendant la journée, en réaction à un certain nombre d'autres activités.

Cela dit, nous avons une marge de manoeuvre. Aucune règle ne dicte précisément les limites de cette demi-heure. Tout tient à la façon dont nous pouvons agencer de façon optimale la formation et la prestation des services supplémentaires.

**M. Peter Braid:** Monsieur, dans ma circonscription — Kitchener-Waterloo —, un incident est survenu il y a une ou deux semaines. Un aéronef de recherche et sauvetage est parti de Trenton, mais, au bout du compte, il s'agissait d'une fausse alerte. Les médias en ont parlé. Je crois que c'était une balise provenant d'un ancien aéronef qui s'était retrouvée dans le coffre d'une auto, dans un garage.

Quelles procédures avez-vous mises en place pour cerner les fausses alertes potentielles comme celles-là? Quelles leçons avez-vous tirées de cet incident?

**Col Paul Drover:** Je n'ai pas mentionné les fausses alertes dans mon exposé, mais j'ai fait état du nombre d'incidents exigeant des interventions de recherche et sauvetage. Tout commencé par une alarme, un avertissement. Tant que nous n'avons pas réuni toutes les informations nécessaires, nous ne pouvons pas savoir si c'est un vrai signal de détresse ou une fausse alerte. En outre, il existe divers niveaux de fausse alerte, la principale étant le cas où une balise est activée par inadvertance, où personne n'est en détresse.

Je répondrai quand même à votre question; nous n'attendons pas d'avoir en main toutes les informations pour déterminer si un accident s'est produit ou non. Dès que l'on suppose qu'il peut y avoir eu un incident quelconque, nous allons y affecter des ressources. Encore une fois, elles ne partiront peut-être pas de la base de Trenton, peut-être que ce sera un de nos membres de l'ACRSA qui y sera affecté, s'ils disposent de l'équipement de radioralliement nécessaire pour localiser la balise.

Pendant ce temps-là, les CCOS feront des recherches approfondies ou exhaustives auprès des établissements de services de communication, des services de police et des contrôleurs aériens pour savoir si un signal de détresse a été reçu. On vérifiera auprès des contrôleurs aériens si un aéronef accuse un retard quelconque. Il faut donc mettre en corrélation beaucoup d'informations pendant que l'aéronef est à la recherche de l'ELT à l'origine de la fausse alerte.

Normalement, nous allons dépêcher quelqu'un sur le terrain ou communiquer avec les personnes se trouvant déjà sur le terrain pour leur demander de désactiver l'équipement. À partir de là, si l'incident a été déclenché par inadvertance et qu'il n'est pas de nature criminelle, nous n'allons pas prendre d'autres mesures.

Les programmes d'éducation et d'information touchant l'aéronautique et la navigation de plaisance portent entre autres sur l'entretien adéquat de ce type d'équipement. Il faut s'assurer qu'il reste fonctionnel, mais aussi qu'il ne sera pas activé par inadvertance. Il y a chaque heure des périodes où l'on peut mettre à l'essai cet équipement et procéder à d'autres vérifications de ce type. Ce sont des mesures continues, mais, il faut l'avouer, une partie de nos ressources est utilisée pour répondre à de fausses alertes.

Cependant, je crois qu'il est rassurant de savoir que nous allons intervenir : nous n'allons pas attendre de confirmer qu'un incident s'est produit; cela a une incidence sur les délais, également.

• (1200)

**M. Peter Braid:** C'est très bien. S'il me reste du temps, j'aimerais poser une dernière question.

J'ai regardé la carte de la page 4 de votre exposé. Savez-vous quel est le pourcentage d'interventions selon les régions du pays?

**Col Paul Drover:** Nous avons établi ces pourcentages, mais je n'ai pas les données avec moi. Je suis désolé.

Je crois que, lors de ma dernière visite, j'avais montré un graphique montrant cette répartition. Nous avons vu que les interventions se faisaient le plus souvent le long de la frontière sud, ce qui n'est pas surprenant, car c'est là que se trouve la plus grande partie de la population et qu'il y a le plus d'activités d'aviation et de navigation de plaisance. C'est là que surviennent la plupart des incidents.

Parlons statistiques: nous faisons face, à peu près toujours, à de 8 000 à 9 000 incidents par année, qui sont distribués assez également dans les trois régions, même si ces régions n'ont vraiment pas les mêmes dimensions.

**M. Peter Braid:** C'est très bien. Merci beaucoup.

[Français]

**Le président:** Merci beaucoup.

Monsieur Paillé, vous avez la parole.

**M. Pascal-Pierre Paillé (Louis-Hébert, BQ):** Monsieur le président, je vais partager mon temps avec M. Bachand. Je poserai peut-être une ou deux questions.

D'après vos statistiques, est-ce qu'il y a eu une augmentation des incidents? Pourrait-on dire qu'aujourd'hui, en 2010, la situation s'améliore? Je pense peut-être par rapport aux technologies.

Avez-vous des chiffres et des statistiques pouvant nous dire s'il y a eu une augmentation ou une diminution des incidents?

[Traduction]

**Col Paul Drover:** De fait, le nombre d'incidents ne varie pas énormément. En 2004, nous en avons enregistré 7 500. En 2006, 8 500, et en 2008-2009, 9 000. Il y a donc eu une légère croissance, mais, certaines années, il y a eu des baisses.

Ce que nous avons constaté, c'est que, grâce à la technologie et, en particulier, aux balises 406, un certain nombre de nos opérations se sont déroulées beaucoup plus rapidement, ce qui a permis de sauver encore plus de vies, car nous avons été en mesure d'intervenir sans faire d'erreur en nous appuyant sur des données à jour, grâce à la technologie de la balise 406.

Je crois donc que, de manière générale, la technologie nous a permis de mettre sur pied un système plus efficace; cependant, les incidents continuent à survenir à peu près à la même fréquence qu'avant.

[Français]

**M. Pascal-Pierre Paillé:** J'aurais une dernière question à poser avant de céder la parole à mon collègue. Je crois l'avoir déjà posée quand vous êtes venu nous rencontrer, mais je vais la poser à nouveau quand même.

Comme nous poursuivons une étude sur le passage du Nord-Ouest, je voudrais savoir si les Forces canadiennes sont assez équipées pour un sauvetage éventuel. Étant donné que le passage du Nord-Ouest est de plus en plus facile d'accès, il y a de plus en plus de bateaux de croisière qui passent par le Nord-Ouest.

Y a-t-il un plan d'action? Sinon, y a-t-il assez d'effectifs pour mener une opération de sauvetage de beaucoup de personnes? Un bateau de croisière n'est pas un avion où il y a 5 ou 10 passagers. Je voudrais donc savoir quelle est la situation actuelle s'il y a un grand nombre de personnes à sauver?

[Traduction]

**Col Paul Drover:** Oui, en effet. Je n'en ai pas parlé aujourd'hui, mais, la dernière fois où je suis venu ici, j'avais parlé un peu de notre Plan en cas de catastrophe aérienne. Nous avons la capacité d'intervenir auprès d'un navire ou d'un aéronef en détresse où se trouvent un grand nombre de passagers. Nous pouvons distribuer des trousseaux qui contiennent des tentes, des fournitures médicales, de la nourriture et de l'équipement de survie. Cette capacité existe, et nous la maintenons afin de pouvoir intervenir lorsque des incidents comme ceux dont vous parlez surviennent dans le Nord.

L'avion Hercules est un bon exemple, en raison de ses dimensions et de sa portée. Il possède une capacité comparable, mais ne peut transporter que des quantités plus modestes. Donc, quand il s'agit d'un petit aéronef, comptant de 10 à 12 personnes à bord, nous pouvons envoyer sur le site de l'incident ces capacités et ces compétences dans le principal aéronef de recherche et de sauvetage.

Donc, pour répondre à votre question, oui, nous avons ce qu'il faut et nous sommes prêts à intervenir si un incident survient dans le passage du Nord-Ouest.

• (1205)

[Français]

**M. Claude Bachand:** Puis-je demander au colonel de m'envoyer sa réponse par écrit?

Colonel, je vais vous lire encore un extrait du document du National Research Centre. Vous m'enverrez votre réponse par écrit, car vous n'aurez pas le temps de répondre.

[Traduction]

L'incident s'est déroulé au pôle Nord. Après avoir consacré une heure à des recherches, à son poste, un aéronef a quitté Winnipeg, est passé par Resolute Bay pour refaire le plein et s'est posé à Alert. Pour respecter la limite de 15 heures de service, l'aéronef aurait dû voler à 273 noeuds, si l'incident était survenu pendant la période de disponibilité avec délai de deux heures, et à 238 noeuds, s'il était survenu pendant la période de disponibilité avec délai de 30 minutes. Le CNRC a conclu que la vitesse minimale exigée de 273 noeuds était indéfendable et a recommandé qu'on envisage la création d'une flotte mixte, comprenant des aéronefs de recherche et sauvetage à voilure fixe et des Hercules de modèle H pour les missions très lointaines au pôle Nord et au-dessus de l'Atlantique.

[Français]

Je vous demande de réagir à cela, et de considérer la possibilité d'installer une base à Iqaluit ou Kuujuaq, ce qui restreindrait le temps pour aller dans le Grand Nord.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

La parole est à M. Boughen.

Vous avez cinq minutes.

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

C'est un plaisir de vous revoir, colonel.

Je n'ai qu'une seule question. Je vais partager mon temps de parole avec M. Payne.

La carte de la page 4 et certaines des autres illustrations nous font voir clairement ce que nous savons déjà: le Canada est un vaste pays. Les emplacements de nos unités principales et secondaires des Forces canadiennes sont-ils assez nombreux pour permettre la recherche et le sauvetage de personnes, ou devrait-on en avoir plus? Ces unités sont-elles situées aux bons endroits?

J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

**Col Paul Drover:** Oui, bien sûr.

Les bases ont été situées de façon stratégique pour veiller à ce que les ressources de recherche et sauvetage dont nous disposons permettent d'intervenir le plus vite possible dans le plus grand nombre possible d'incidents. Les emplacements ont donc été choisis selon une logique. Cela nous ramène à la question posée plus tôt concernant le graphique à points. Il suffit de comparer ce graphique et la carte des emplacements pour comprendre que nos bases de recherche et sauvetage ne peuvent être mieux situées.

Nous avons effectué quelques études sur les bases. Je crois avoir déjà donné aux membres du comité une copie du dernier rapport que nous avons produit. Il fait comprendre sans l'ombre d'un doute que nous les avons placées de façon vraiment stratégique.

**M. Ray Boughen:** Quelle est la différence entre une unité principale et une unité secondaire?

**Col Paul Drover:** Dans mon exposé, ce matin, je n'ai parlé que des unités principales. Ce sont elles qui assurent de façon continue l'état de disponibilité opérationnelle, avec un délai de 30 minutes ou de deux heures. Les unités secondaires ne sont pas constamment en état de disponibilité. Leur tâche principale consiste à soutenir les activités militaires et les opérations aériennes militaires, mais elles ont également des capacités en matière de recherche et sauvetage et des techniciens formés dans ce domaine, et nous utilisons souvent ces ressources.

Si vous vous souvenez bien, j'ai déjà expliqué que le premier intervenant, c'est-à-dire le véhicule ou l'aéronef de recherche qui se trouve le plus près du site de l'incident, constitue parfois la meilleure solution. Et, dans bien des cas, ces aéronefs participent aux opérations à titre de première ressource en recherche et sauvetage.

**M. Ray Boughen:** Merci.

Merci, monsieur le président.

**M. LaVar Payne (Médecine Hat, PCC):** Merci d'être ici, aujourd'hui, colonel. J'ai quelques brèves questions.

Vous avez parlé des balises 406. Je ne connais pas très bien ces balises. Pourriez-vous me donner quelques renseignements? Est-ce que ces balises sont installées sur tous les aéronefs et tous les navires ou est-ce qu'il y a différents types de balises?

●(1210)

**Col Paul Drover:** Premièrement, le Canada est l'un des quatre premiers pays à avoir proposé un système international de détection par satellite des signaux de détresse. Le système fonctionnait au départ sur la fréquence 121,5, radiofréquence utilisée pour les urgences. Au début, le satellite ne transmettait que signal de détresse d'une balise, il ne permettait pas de la localiser. Il fallait attendre un autre passage du satellite pour avoir des données sur l'emplacement, mais elles n'étaient pas très précises. On n'avait pas non plus d'information sur la nature de l'aéronef ou du navire où se trouvait la balise.

La communauté internationale a décidé d'adopter une fréquence réservée aux urgences, qui est maintenant la radiofréquence 406. C'est une fréquence numérique qui permet d'encoder des renseignements. Aujourd'hui, supposons que vous vous trouvez dans un aéronef et que vous utilisez cette fréquence d'urgence, le satellite relaiera le signal vers notre centre de contrôle des missions, à Trenton, et nous donnera des renseignements sur le propriétaire et sur le type d'aéronef. Il donnera également votre position exacte. C'est un progrès technologique formidable qui facilite nos opérations de recherche et sauvetage.

Un certain nombre de navires sont équipés de ces balises, qu'on appelle des RLS. Il existe un règlement exigeant l'installation de ce type de balises sur des bâtiments d'une certaine taille.

En ce qui concerne les avions, il existait un règlement exigeant l'installation de balises fonctionnant sur la radiofréquence 121. Mais aujourd'hui, les satellites ne diffusent plus et ne reçoivent plus de signaux sur cette fréquence; alors le règlement est caduc. Transports Canada a soumis un projet de loi — je crois qu'il paraîtra bientôt dans la *Gazette*, si ce n'est pas déjà fait — pour rendre obligatoires les balises fonctionnant sur la radiofréquence 406. Ce n'est pas encore obligatoire, mais ce le sera bientôt, d'ici un an environ.

Nous encourageons les exploitants commerciaux et les utilisateurs privés d'aéronef à s'équiper sans tarder de ces balises 406. C'est sans contredire la meilleure police d'assurance dont ils peuvent se munir.

**M. LaVar Payne:** D'accord. Colonel, vous avez aussi parlé de votre flotte d'aéronefs et du fait qu'ils sont âgés et exigent beaucoup d'entretien. Pourriez-vous nous dire rapidement l'âge de chaque type d'aéronef utilisé pour les opérations de recherche et de sauvetage? Avez-vous une idée des coûts d'entretien de ces appareils?

**Col Paul Drover:** Je ne saurais vous répondre en ce qui concerne les frais d'entretien, mais, si vous y tenez, je pourrais certainement me renseigner.

Parlons maintenant de leur âge. J'ai déjà été à bord d'un avion Buffalo, quand j'étais assez jeune, alors cela fait donc déjà un bon moment. Cet aéronef a été construit dans les années 1960. Pour les avions Hercules, tout dépend du modèle, car nous en avons eu plusieurs au fil des ans... Ces avions sont très vieux, cela ne fait aucun doute, mais ils sont encore très efficaces, et, si les frais d'entretien sont si élevés, c'est justement pour qu'ils soient sûrs et efficaces.

**Le président:** Merci beaucoup.

Je vais maintenant donner la parole à M. Simms.

**M. Scott Simms:** Merci, monsieur.

J'aimerais revenir sur la question de la coordination. Mon collègue du Yukon a déjà abordé le sujet. J'aimerais parler de la coordination entre les deux ministères qui sont particulièrement concernés dans le cas qui nous occupe.

La 103<sup>e</sup> unité de Recherche et sauvetage de Gander a quelque chose de plus que les autres bases — corrigez-moi si je me trompe, mais je crois savoir que c'est le cas —, en ce qu'elle assure aussi un service d'ambulance aérienne. Elle doit donc pour cela coordonner ses activités de façon étroite avec la Garde côtière.

Mais des rapports internes et externes qui portent sur des catastrophes donnent à penser que, dans certains cas — je ne pense à rien de précis et je ne veux surtout pas jeter le blâme sur quiconque —, la coordination entre les deux organisations n'a pas été suffisante, en particulier à l'égard de certains incidents survenus au large des côtes de Terre-Neuve. Il faut comprendre que, quand un incident survient et que quelqu'un se retrouve en détresse, il faut déterminer la façon de procéder, puisque le sauvetage peut emprunter une voie verticale — avec un hélicoptère, par exemple un Cormorant — ou par voie horizontale, grâce à un navire de la Garde côtière. La décision revient au centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage.

Si on revient sur les ratés d'une opération, sur le niveau de coordination assuré par le centre conjoint de coordination... Quel type d'analyse, peu importe de le résultat de l'opération, le centre mène-t-il après chaque incident?

• (1215)

**Col Paul Drover:** Je n'ai pas consacré beaucoup de temps à cette question, mais vous comprenez certainement que les centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage comprennent du personnel des deux organisations, c'est-à-dire que le personnel de la Garde côtière et celui des FC travaillent côte à côte.

Chaque fois qu'un incident est signalé au centre de coordination, les interventions s'appuient sur la collaboration. Il faut d'abord déterminer comment on réagira à l'incident. Ce n'est pas parce que l'incident est survenu sur l'eau que la Garde côtière doit nécessairement intervenir... On peut souvent demander une intervention aérienne, mais la Garde côtière rassemblera les navires qui sont également disponibles et coordonnera leurs activités.

Les deux organismes travailleront en équipe tout au long des opérations, et, sur les lieux de l'incident, la coordination sera assurée par un commandant sur place. Ce commandement peut être assuré par un des membres de l'équipage de l'aéronef ou encore de l'équipage du navire de surface.

Vous avez parlé d'un cas précis, et vous avez probablement aussi des informations sur un cas semblable... Mais, en général, c'est au commandant sur place qu'il revient de déterminer de quelle façon l'opération de sauvetage va se dérouler. Cependant, tout cela est très bien coordonné, et le commandant et son équipe doivent évidemment rendre compte au CCOS, qui contrôle la situation dans son ensemble.

Si, pendant une opération de recherche et sauvetage, il se passe quelque chose d'anormal ou si l'on a des raisons de croire que quelque chose aurait pu être fait différemment, et si cela exige un rapport d'incident de recherche et sauvetage, le rapport sera présenté. Le cas échéant, tous les contrôleurs qui ont pris part à l'exercice fourniront des renseignements sur ce qui s'est passé, et il est entendu que ce rapport est conçu pour fournir des recommandations sur la façon de prévenir les problèmes ou, comme vous l'avez dit, pour reconnaître que des choses se sont effectivement déroulées comme prévu.

**M. Scott Simms:** Supposons que quelque chose d'anormal, comme vous l'avez dit, se passe dans le centre de coordination. Il est assez éloigné du commandement sur place. Est-ce que cela sera indiqué dans le rapport? Comment cela fonctionne-t-il?

**Col Paul Drover:** Comme je l'ai déjà mentionné, nous nous occupons de 8 000 incidents par année. Il n'y aura pas un rapport chaque fois, puisqu'un rapport, évidemment, c'est un peu comme une enquête. Si nous présentons un rapport sur une situation comme celle que vous venez de décrire, le commandant sur place participera à sa préparation, tout comme les personnes qui travaillaient au centre de coordination des opérations de sauvetage ce jour-là. Et si l'on établit qu'il y a eu un malentendu quelconque ou que les informations n'ont pas bien circulé, j'imagine que cela sera indiqué dans les constatations du rapport.

**M. Scott Simms:** Si vous aviez besoin de ressources supplémentaires pour les centres conjoints de coordination, que feriez-vous pour les obtenir ou, à tout le moins, les demander?

**Col Paul Drover:** Par ressources supplémentaires, vous entendez des ressources humaines ou...

**M. Scott Simms:** ... ou de l'équipement, oui. Vous avez parlé des radiobalises. J'ai entendu dire qu'il survient parfois des problèmes quand on essaie de repérer ce type de balises. Bien sûr, le problème pourrait être lié au navire, je comprends cela. Mais si c'est le centre conjoint de coordination qui a des problèmes sur le plan technique et que vous devez mettre les ressources à niveau, comment procédez-vous?

**Col Paul Drover:** À vrai dire, la communication par satellite n'est pas directement transmise aux CCOS. Ces données passent par différents systèmes. Les centres dépendent de différentes sources — des télécommunications — pour obtenir l'information.

Quant aux installations proprement dites, elles sont traitées comme toute autre ressource militaire. Nous fournissons un financement à des fins de renouvellement et de modernisation. La Garde côtière et le ministère des Pêches en font autant.

Pour ce qui est de la dotation en personnel, encore une fois, nous partageons la responsabilité. Les FC en assument une part, et il en va de même pour la Garde côtière. Si nous constatons que l'effectif est insuffisant, alors nous mettons en marche des procédures visant à l'accroître ou nous procédons au recrutement de personnel. Mais actuellement, la dotation en personnel est satisfaisante. C'est comme pour nos escadrons en état d'alerte: il s'agit d'une opération menée 24 heures sur 24, sept jours sur sept.

**Le président:** Merci.

Je vais donner la parole à M. Payne.

**M. LaVar Payne:** Merci, monsieur le président.

J'ai seulement une dernière question, puis je vais partager mon temps avec Mme Gallant.

À la page 4 de votre exposé, au dernier paragraphe, vous mentionnez que, même avec un délai d'intervention de 30 minutes, il est très improbable que les équipages aient pu sauver les six personnes décédées dans le cadre des incidents à l'étude.

J'aimerais que vous nous expliquiez un peu plus en détail pourquoi, selon vous, dans cette situation, on n'aurait pas pu sauver ces vies.

• (1220)

**Col Paul Drover:** Il est très difficile de déterminer si le moment où les ressources de recherche et sauvetage sont arrivées sur les lieux a été déterminant. On suppose que, si elles étaient arrivées un peu plus tôt, la personne aurait peut-être encore été en vie, mais quant à la possibilité de maintenir cette personne en vie... Peut-être qu'elle avait subi des blessures graves et que ce n'était qu'une question de temps. Mon mémoire contient une déclaration à ce sujet. Parfois, aucune intervention humaine ne peut changer l'issue. Par exemple, nous pourrions savoir qu'une personne a succombé à ses blessures dans la demi-heure qui a suivi l'arrivée de l'équipage de recherche et sauvetage, mais cela aurait-il été différent si celui-ci était arrivé une demi-heure plus tôt? Et c'est pourquoi il y a une incertitude, cela ne fait aucun doute.

**M. LaVar Payne:** Merci.

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

Je me demande pourquoi il y a si peu de stations à l'échelle du Canada. Selon la brochure que vous nous avez donnée, on utilise un hélicoptère Griffin dans certains cas. Nous savons qu'il y a des hélicoptères Griffin dans des bases partout au Canada. Est-ce parce qu'on en a pas assez souvent besoin qu'on n'affecte pas d'équipe de recherche et sauvetage à ces bases, ou est-ce uniquement en raison du coût initial?

**Col Paul Drover:** Il y a un certain nombre de facteurs, mais je crois que, de façon générale, notre disponibilité opérationnelle dans les bases et l'escadron de recherche et sauvetage — les hélicoptères et les avions — assurent la capacité de recherche et sauvetage dont nous avons besoin, alors, de faire appel à d'autres ressources et d'élargir leur mandat pour qu'il englobe les services de recherche et sauvetage, ce qui supposerait un certain nombre d'autres militaires, de la formation et toutes ces choses...

J'ajouterais, toutefois, que, en plus de nos principaux aéronefs, tous les aéronefs militaires peuvent servir à la recherche et au sauvetage; nous parlons alors de fonctions secondaires. Cela comprend non pas exclusivement les trois appareils que j'ai assimilés à l'escadron de soutien, mais d'autres aéronefs. Nous utilisons souvent des hélicoptères Sea King sur la côte Est et parfois pour la côte Ouest. Ils sont toujours à notre disposition, mais, si nous devons les affecter à des fonctions de recherche et sauvetage qui les détourneraient de leur fonction principale, alors que, essentiellement, tout notre équipement est destiné à une fin très précise, cela poserait un problème.

La quantité de ressources affectées à la recherche et au sauvetage — elles sont employées uniquement à cette fin — est, de façon générale, convenable.

**Mme Cheryl Gallant:** Il a été question de la navigation éventuelle d'un paquebot de croisière dans le passage du Nord-Ouest du Canada. Existe-t-il une forme de mesure de recouvrement des coûts? La facture ne serait peut-être pas établie par les FC ou la Force aérienne, mais la possibilité qu'un paquebot de croisière sombre et les ressources qu'il faudrait déployer — le passage d'un paquebot de croisière à cet endroit est déjà une entreprise si risquée — me pousse à m'interroger sur la responsabilité. Oui, c'est fantastique que, en tant que Canadiens, nous soyons prêts à intervenir en cas de catastrophe, mais, vu la témérité possible du paquebot de croisière, quelle est la pratique à suivre?

**Col Paul Drover:** Actuellement, il n'y a aucune mesure de recouvrement des coûts pour la prestation des services de recherche et sauvetage. J'imagine que c'est un engagement du gouvernement

fédéral envers la population. Les gros paquebots de croisière ne sont pas les seuls à naviguer dans un environnement potentiellement dangereux; il y a un certain nombre d'aventuriers et d'intrépides qui peuvent bénéficier de notre capacité d'intervention en matière de recherche et sauvetage. Il n'y a actuellement ni besoin ni exigence ni désir d'établir des mesures de recouvrement des coûts pour ces situations.

En fait, certains groupes de discussion internationaux tentent actuellement de déterminer s'il y a lieu, par exemple, d'exiger une caution pour couvrir ces coûts, mais, en ce moment, si un incident survient dans le Nord, notre intervention serait la même que dans n'importe quelle autre opération de recherche et sauvetage.

**Le président:** Merci beaucoup.

Je vais donner la parole à M. Hawn.

**M. Laurie Hawn:** Merci, monsieur le président.

J'ai un certain nombre de points brefs à soulever, colonel, donc je vous saurais gré de donner des réponses brèves.

Dans vos statistiques relatives aux délais d'intervention — on concluait que six personnes auraient pu être sauvées, notamment. Ces statistiques comprennent-elles ce qui s'est produit dans le Nord?

• (1225)

**Col Paul Drover:** Oui.

**M. Laurie Hawn:** Ces statistiques démentent l'argument de M. Bagnell selon lequel la situation dans le Nord est désastreuse parce qu'il n'y a aucune base là-bas.

**Col Paul Drover:** C'est exact.

**M. Laurie Hawn:** Merci.

J'ignore s'il existe des navires — et beaucoup de navires sont munis d'hélicoptères — équipés d'hélicoptères conçus particulièrement pour la recherche et le sauvetage. Le savez-vous?

**Col Paul Drover:** Non. Je ne suis pas certain de la capacité de la Garde côtière, car elle a effectivement accès à des hélicoptères.

En fait, si vous le permettez, je prendrais un peu de votre temps pour préciser que la Garde côtière a une responsabilité et un intérêt directs à l'égard du passage du Nord-Ouest et du Nord dans son ensemble. Ainsi, l'intervention incombe non pas exclusivement à l'équipage de l'aéronef, mais à la Garde côtière.

**M. Laurie Hawn:** Il est possible que M. Bagnell ait par mégarde laissé croire qu'il y a un manque de coordination entre les Forces canadiennes et les autres ministères. Comment évalueriez-vous la coordination entre les FC, la Garde côtière, l'ACRSA et les organismes internationaux?

**Col Paul Drover:** Tout d'abord, nous participons activement aux travaux du comité interministériel de recherche et de sauvetage, qui est essentiellement un groupe s'intéressant aux politiques. Le groupe se penche actuellement sur la question de l'Arctique, entre autres, alors c'est un organe assez pertinent.

Nous travaillons en collaboration très étroite avec la Garde côtière. Je travaille avec mes collègues de la Garde côtière du fait de la nature conjointe de nos responsabilités. Le lien est excellent. Les comités internationaux, comme je l'ai mentionné, comme l'OACI... Même l'OTAN chapeaute un comité de recherche et sauvetage, et beaucoup d'interventions à ce chapitre sont régies par des conventions internationales, dans les cas où l'incident se produit à l'extérieur de nos frontières, et nous participons à tous les groupes de discussion qui traitent de la chose.

**M. Laurie Hawn:** Alors il y a beaucoup de coordination efficace à tous les échelons et au sein de tous les organismes?

**Col Paul Drover:** C'est exact. Dernièrement, le Conseil de l'Arctique a constitué un groupe de travail composé de représentants de huit pays et chargé d'établir une entente ou un PE aux fins de la coopération en matière de recherche et sauvetage dans le Nord. Notre ministère et la Garde côtière, ainsi que le MAECI, participent activement aux travaux de ce groupe.

**M. Laurie Hawn:** M. Bachand a cité un énoncé des besoins tiré de l'évaluation du CNRC au sujet de l'avion de recherche et sauvetage et a laissé entendre que nous devrions peut-être établir une base à Iqaluit. Je sais que vous ne pouvez pas nous donner de chiffres, mais, si vous deviez répondre par faible, modéré ou élevé, quel serait le coût d'une telle initiative et quelle serait la probabilité qu'un incident exigeant l'intervention de cette ressource survienne?

**Col Paul Drover:** L'établissement d'une forme de service qui serait en activité 24 heures sur 24, sept jours sur sept, si c'est ce que vous voulez dire, supposerait des coûts extrêmement élevés. Du point de vue statistique, jusqu'à maintenant — encore une fois, les choses pourraient changer au fil du temps.

Il n'y a pas d'endroit stratégique dans le Nord qui pourrait assurer le service sur tout ce territoire. Le Nord est une zone très vaste, et, parfois, les bases de ressources centralisées que nous avons mises en place font l'affaire, compte tenu du nombre d'incidents qui exigent notre intervention.

**M. Laurie Hawn:** Pour ce qui est des CATAIR, nous avons parlé des paquebots de croisière et de ce genre de choses. De toute évidence, si un paquebot contient de 3 000 à 5 000 personnes... Comment évalueriez-vous le degré de difficulté d'une intervention pour sauver de 3 000 à 5 000 personnes? Serait-il pratique d'avoir des ressources à Iqaluit ou ailleurs qui pourraient assumer cette responsabilité?

**Col Paul Drover:** Il est certain que la préparation aux CATAIR, en particulier, exige un grand nombre d'activités de remise en état et d'entretien des fournitures médicales, des échanges et ce genre de choses, en plus de la plateforme nécessaire à la mise en oeuvre. Si vous centralisez tout cela, que toutes ces choses sont regroupées, vous finissez par être en mesure d'intervenir plus rapidement que si vous aviez entreposé ces choses à un endroit quelconque dans le Nord et que vous deviez aller les chercher en aéronef.

Encore une fois, la probabilité de l'incident, les résultats et la catastrophe font tous actuellement l'objet de discussions. Cela ne fait aucun doute, et c'est ce que l'on envisage dans le cas du Nord.

**M. Laurie Hawn:** Nous continuerons d'adapter nos procédures et nos bases, entre autres choses, aux situations actuelles et prévues.

**Col Paul Drover:** Certainement, monsieur.

**M. Laurie Hawn:** Y a-t-il, ailleurs qu'à la base de Gander, des services d'ambulance affectés aux avions de recherche et sauvetage?

**Col Paul Drover:** J'aimerais parler un peu de l'ambulance aérienne.

Le mandat du gouvernement fédéral en matière de recherche et de sauvetage n'englobe pas l'ambulance aérienne. Notre responsabilité se limite aux incidents aériens et maritimes extracôtiers. Notre responsabilité maritime inclut les Grands Lacs. Ce qui arrive, toutefois, c'est que la responsabilité à l'égard de l'évacuation aérienne incombe aux provinces et aux territoires; lorsqu'ils ne possèdent pas la capacité nécessaire, ils font appel aux services des militaires — les FC — pour qu'ils interviennent.

Terre-Neuve est un bon exemple. Cette province dispose d'ambulances aériennes, mais nous assurons un nombre considérable d'évacuations sanitaires aériennes, alors que ce n'est pas notre principale responsabilité.

**M. Laurie Hawn:** Merci.

**Le président:** Merci beaucoup.

Je donne la parole à M. Wilfert.

• (1230)

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

Colonel, outre la capacité de recherche et sauvetage que vous possédez depuis 45 ans, quelles fonctions assurent les UAV et l'imagerie par satellite dans le cadre de votre travail? Et même qu'en est-il des avions à réaction comparativement aux avions à turbopropulseurs?

**Col Paul Drover:** Actuellement, le Canada ne possède aucune capacité en matière de UAV. Nous avons des capacités UAV ailleurs. Pour le moment, il n'y a aucune application pratique dans le domaine de la recherche et du sauvetage. Je crois que le potentiel est énorme, mais nous n'avons pas encore commencé à l'exploiter. Dans la même veine, au chapitre de l'imagerie par satellite, la principale utilisation des satellites tient actuellement à la détection de balises, grâce aux signaux, mais la capacité en matière de satellites ne comprend pas la fonction optique.

Je ne peux pas vraiment répondre à votre troisième question au sujet de la comparaison entre les avions à réaction et les avions à turbopropulseur aux fins de la recherche et du sauvetage. Il n'y a rien à reprocher à l'avion à turbopropulseur, j'imagine — l'avion Hercules en est un —, si vos priorités sont la vitesse et la portée. J'ignore quel serait l'utilité d'un avion à réaction, alors je ne peux vraiment pas répondre.

**L'hon. Bryon Wilfert:** Merci.

Il y a eu des incidents récents, comme le cas de l'adolescent inuit coincé sur une banquise dans le Nord. Notre étude porte sur les changements climatiques. J'ai cherché à obtenir de l'information sur l'imagerie et sur l'UAV. Compte tenu de la nature changeante du Nord, quel genre de planification à long terme a-t-on entrepris pour examiner ces options? Vu ces changements et compte tenu de l'ouverture éventuelle du passage du Nord-Ouest l'été dans, disons, de 7 à 10 ans, ainsi que de l'augmentation des activités, il faudra peut-être insister davantage sur ces options. Comment réagissons-nous à ces enjeux afin d'être le plus proactifs possible?

**Col Paul Drover:** Actuellement, toutes ces discussions ont lieu. Autant que je sache, il n'y a actuellement aucun programme visant précisément à acquérir cette capacité. Cela tient à l'examen et à l'évaluation internes de nos capacités, un processus continu. Certes, il ne fait aucun doute que l'enjeu prioritaire en matière d'acquisition à l'heure actuelle tient à l'avion de recherche et de sauvetage. Mais nous n'en sommes pas moins intéressés par l'évolution d'autres technologies, surtout dans le cas du Nord. Je crois que nous partageons ces enjeux avec d'autres ministères qui ont aussi des responsabilités.

**L'hon. Bryon Wilfert:** Merci.

Monsieur le président, si vous le permettez, je vais donner la parole à mon collègue, M. Simms.

**M. Scott Simms:** Merci.



Je veux commencer par faire un bref commentaire. Je sais que M. Hawn a dit deux ou trois choses au sujet de commentaires qui ont été lancés ici. J'aimerais respectueusement faire quelques commentaires au sujet de ce qui a été dit ici — au sujet, essentiellement, de notre orientation par rapport à la situation en question. Comme je l'ai dit, j'ai beaucoup de respect pour vous en votre qualité d'aviateur. J'aimerais faire le commentaire suivant à propos du Nord.

Nous — votre collègue, M. Mills, de l'Alberta, et moi-même — étions à Reykjavik lorsque la discussion entourant le PE au sujet de la recherche et du sauvetage a été entreprise. Un homme a présenté un exposé portant sur les activités circumpolaires des huit pays concernés. Il a expliqué que, du fait de la diminution de la couche de glace, le délai d'expédition des biens et des ressources, notamment, entre les pays qui composent le Nord, peut maintenant être réduit de 40 à 60 p. 100 seulement en traversant le pôle, ce qu'il est maintenant possible de faire. Compte tenu du réchauffement de la planète — les changements climatiques, si c'est vraiment le cas —, le volume de la masse glacière diminue. J'évite d'ordinaire de faire des analogies avec le hockey, mais je crois que la suivante est pertinente. Je crois qu'il est important d'anticiper où se déplacera la rondelle plutôt que de suivre sa trajectoire. Je crois que nous ne nous rendons pas tout à fait compte de l'ampleur future de l'activité qu'il y aura dans le Nord circumpolaire. À la lumière du PE dont nous avons discuté, c'est bien beau de déclarer notre souveraineté sur un territoire qui nous appartient, mais il faut aussi être prêts à la faire respecter.

Dans le cadre de vos délibérations sur le PE, quels sont vos progrès du point de vue des intérêts canadiens?

**Col Paul Drover:** Vous parlez du PE au sujet de l'Arctique...

**M. Scott Simms:** L'accord entre les parlementaires de l'Arctique représentant les huit pays, oui.

**Col Paul Drover:** Je ne suis pas membre de ce groupe. Je l'ai déjà été, mais je ne siège plus à ce comité.

Je crois savoir que la date cible pour la conclusion d'une entente est celle de la prochaine réunion du conseil, vers le 11 septembre, si je ne m'abuse. Selon mes collègues, les choses avancent très bien. Les représentants de cette région partagent un intérêt commun, et le PE vise la coopération, un but certes honorable.

• (1235)

**Le président:** Merci beaucoup.

Maintenant, je vais donner la parole à M. Bachand.

[Français]

**M. Claude Bachand:** J'aimerais continuer à parler des ententes internationales, notamment en ce qui a trait au forum circumpolaire. Monsieur Drover, au moment où on se parle, imaginons qu'un désastre arrive sur notre territoire, mais près de l'Alaska. J'imagine que les Américains ont des capacités en recherche et sauvetage.

Est-ce envisageable de leur demander de venir nous aider? Cela peut-il arriver? Est-ce possible?

[Traduction]

**Col Paul Drover:** Oui, monsieur. À vrai dire, les États-Unis et le Canada ont établi une coopération, et cela se produit souvent, surtout dans le cas des Grands Lacs. À l'occasion d'opérations de recherche et sauvetage, on va employer des ressources canadiennes sur le territoire américain, et vice versa. En Alaska, un centre de coordination des opérations de sauvetage est situé à Anchorage, et le personnel coordonne ses activités avec les nôtres dans le cadre d'opérations de recherche et sauvetage. La garde nationale et la garde côtière des États-Unis comprennent une capacité de recherche et

sauvetage qui permettrait d'intervenir en cas d'incident au Canada. En vertu de ces arrangements, nous sommes en mesure de traverser la frontière très rapidement pour aller travailler en Alaska. C'est d'ailleurs une pratique assez fréquente. Alors, la coopération entre les États-Unis et le Canada est excellente.

Depuis un certain nombre d'années, nous profitons aussi du concours de la Russie dans le cadre d'un programme de recherche et sauvetage en Arctique visant trois pays. Nous menons chaque année un exercice de recherche et de sauvetage. Encore une fois, c'est une question d'entente et de coopération, afin que nous puissions communiquer avec les CCOS russes à partir de nos CCOS dans le but d'échanger des données.

Ainsi, il existe dans le Nord une capacité internationale qui est le fruit des travaux des centres de coordination des opérations de sauvetage des différents pays. Bon nombre des procédures sont identiques, ce qui nous aide à fonctionner à l'échelle internationale.

[Français]

**M. Claude Bachand:** D'autres nations sont-elles incluses? Vous parlez de protocole d'entente. Voulez-vous dire que toutes les nations de l'Arctique veulent en arriver à une entente de coopération?

[Traduction]

**Col Paul Drover:** Oui, le Conseil de l'Arctique actuel a défendu le groupe de travail sur la recherche et le sauvetage. Les huit pays sont effectivement des pays de l'Arctique pour qui ce territoire présente un intérêt. Ils ont entrepris de concevoir un document commun qui assurerait la coopération dans le cadre de la prestation de services de recherche et sauvetage.

[Français]

**M. Claude Bachand:** Merci.

Je vous ai demandé, lors de votre dernière visite, de nous parler de l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens, l'ACRSA. J'avais malencontreusement comparé ces gens avec les *Minutemen* qui prennent la justice en main près des frontières américaines et mexicaines. Ça semble être plus sérieux. Ce sont quand même des bénévoles qui mettent leurs avions et leur bénévolat au service de la recherche et du sauvetage. J'aimerais que vous nous en parliez un peu.

Ces gens sont-ils qualifiés pour localiser des désastres? Sont-ils aussi qualifiés pour réaliser des sauvetages? Je suppose que vous devez les compenser financièrement pour l'utilisation de leurs avions, etc. Pouvez-vous nous rassurer quant au sérieux de la chose? En effet, ils sont presque intégrés à tout l'aspect de recherche et de sauvetage.

[Traduction]

**Col Paul Drover:** Oui, monsieur, je peux parler au nom de l'ACRSA. D'ailleurs, la dernière fois que je suis venu témoigner ici, j'étais accompagné du président de l'ACRSA.

Il s'agit d'un programme solidement établi. Nous avons des représentants d'organisations de toutes les provinces et tous les territoires du Canada. De plus, comme vous l'avez dit, il s'agit d'un organisme bénévole. Nous fournissons un certain financement pour la formation des personnes qui font partie de l'organisme. Essentiellement, ils font don de leur temps, alors ils ne touchent aucun salaire ni rémunération ni paie.

L'ACRSA est organisée en deux volets. Il y a l'équipe des observateurs, composée de personnes formées par nos propres équipages militaires de recherche et sauvetage. Cela fait partie de la formation. Ils sont continuellement tenus de se présenter à différentes unités et à différents aéroclubs, notamment, et de suivre une formation d'observateur professionnel. Il faut posséder certaines compétences pour être capable de suivre un itinéraire de vol et de déceler, à travers les arbres, le lieu de l'accident — l'endroit est presque toujours peu visible ou dissimulé. Alors, voilà pour ce volet.

L'autre volet se rattache aux personnes qui disposent d'un aéronef et qui pilotent, qui interviennent. Là aussi, nous donnons un coup de main pour la formation afin de leur transmettre des compétences de recherche et sauvetage. Essentiellement, ces personnes sont habituées à chercher les émetteurs de localisation d'urgence dont nous avons parlé. Elles sont munies d'équipement — le matériel de radiolocalisation, les mêmes dispositifs que ceux installés dans nos aéronefs de recherche et sauvetage — et, selon les conditions météorologiques, elles peuvent effectuer certaines interventions de recherche, mais pas de sauvetage et de livraison aérienne d'aucune sorte. Ces personnes sont essentiellement une ressource et sont tout à fait en mesure d'exécuter ces fonctions, mais nous ne leur permettons pas de prendre plus de responsabilités.

Lorsqu'elles participent à une intervention de recherche et de sauvetage, nous les dédommageons pour leur carburant, mais nous ne les rémunérons pas.

● (1240)

**Le président:** Merci beaucoup, colonel.

Je vais maintenant donner la parole à M. Harris.

**M. Jack Harris:** Merci, monsieur le président.

Colonel Drover, j'observe la deuxième carte dans votre section. Je sais qu'elle n'est pas tout à fait à l'échelle, car St. John's est située au 55° parallèle environ, alors qu'elle se trouve réellement en dessous du 49°. Mais, si on utilise la carte seulement comme guide, dans la région de Halifax, la limite sud-est semble assez près de la masse terrestre de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse. Sous cette limite, qui est responsable de la recherche et du sauvetage?

**Col Paul Drover:** Je ne suis pas certain que la carte l'illustre de façon exacte, mais ce n'est pas trop loin de la vérité. Les États-Unis sont responsables de la région au sud de notre limite.

**M. Jack Harris:** Alors, une grande partie de ce territoire, même une portion des Grands Bancs, relève de la compétence américaine et non pas canadienne.

**Col Paul Drover:** C'est exact.

**M. Jack Harris:** Sur la côte Ouest, une certaine portion relève de la SRR de Victoria, mais l'enclave de l'Alaska est située à cet endroit. Alors, entre ces deux frontières, ce sont les États-Unis qui sont responsables et non pas le Canada.

**Col Paul Drover:** C'est exact. Il arrive souvent — le sud de Terre-Neuve est un bon exemple — que nos forces de recherche et sauvetage se rendent dans la zone de responsabilité américaine dans le cadre d'une intervention. Ces activités sont toujours coordonnées.

**M. Jack Harris:** À la lumière du document d'information que nous ont remis nos analystes et selon mes recherches antérieures, les États-Unis semblent avoir établi une norme pour les délais d'intervention. Une unité d'intervention donnée dans un secteur ou une ZResp ne doit jamais mettre plus de deux heures pour se rendre à un endroit précis. Alors, elle dispose de deux heures, ce qui comprend un délai de 30 minutes pour la préparation au décollage et

de 90 minutes pour se déplacer. Mais la norme d'ensemble est de deux heures, à partir de l'appel jusqu'à l'arrivée sur les lieux.

Nos missions de recherche et de sauvetage sont-elles soumises à une telle norme?

**Col Paul Drover:** Pour ce qui est du niveau de service que nous prétendons offrir, 90 p. 100 du temps, nous nous rendons au site de l'incident dans les quatre heures. Je crois que, lorsqu'on examine les statistiques des États-Unis, il importe de noter qu'ils ne mènent pas d'opérations de recherche et sauvetage terrestres. De fait, ces activités ne sont pas menées par le gouvernement fédéral. Notre système englobe les activités de recherche et de sauvetage terrestres et extracôtières; ainsi, en moyenne, nous devons parcourir de plus grandes distances.

Si vous examinez l'intervention en zones côtières, responsabilité qui incombe à la garde côtière aux États-Unis, lorsque les stations côtières sont plus nombreuses, la distance à parcourir est moindre; par conséquent, il est logique que l'équipage puisse se rendre sur les lieux dans le délai prescrit. La garantie d'un délai d'intervention de deux heures partout au Canada exigerait un très grand nombre de bases supplémentaires.

**M. Jack Harris:** Je crois que nous ne réussissons pas non plus — à Gander par exemple — pour les interventions sur la côte Est.

● (1245)

**Col Paul Drover:** Réussissons quoi, monsieur?

**M. Jack Harris:** À respecter le délai de deux heures.

**Col Paul Drover:** Pour nous rendre n'importe où dans la région?

**M. Jack Harris:** Pour s'y rendre, oui.

**Col Paul Drover:** Non, et je ne crois pas que nous puissions garantir un délai d'intervention de deux heures par aéronef à tout endroit dans la région. Aucun aéronef ne peut aller assez vite.

**M. Jack Harris:** Nous n'avons donc aucune norme de la sorte.

D'ailleurs, le rapport de 2008 préparé du chef du Service d'examen formule les critiques suivantes dans le sommaire des principales conclusions:

Les FC ne possèdent pas de doctrine opérationnelle en matière de SAR; toutefois, l'élaboration d'une doctrine de la Force aérienne pour les opérations de SAR est prévue en 2008. En lieu et place, le Manuel national de recherche et de sauvetage (MNRS) sert de guide jusqu'à ce qu'il soit remplacé par le Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes volume IV.

Pouvez-vous me dire si nous avons maintenant établi une doctrine relative à la recherche et au sauvetage?

**Col Paul Drover:** Nous utilisons encore le manuel national de recherche et de sauvetage. Son format est différent de celui du volume 4 complémentaire dont il a été question et qui, si je comprends bien, est en cours d'élaboration. Je ne suis pas particulièrement actif à ce chapitre. Il traite essentiellement des mêmes choses qui sont abordées dans le manuel de recherche et de sauvetage.

Si vous prenez le manuel de recherche et de sauvetage — je crois que vous en avez reçu une copie lors de notre dernière visite — il est essentiellement de nature doctrinale, car il aborde l'aspect stratégique en premier lieu pour ensuite passer aux aspects tactiques.

**M. Jack Harris:** Alors, même si le rapport date de deux ans, ses conclusions sont toujours d'actualité. Autrement dit, nous n'avons rien d'établi à ce jour. Ai-je raison?

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

**M. Jack Harris:** Le document contient aussi des reproches tenant à la difficulté d'analyser le rendement en raison de l'inaccessibilité des données pendant deux ou trois ans. À la page 11, par exemple, on traite de l'état de préparation et de l'intervention. Voici un passage:

À part la préparation des forces et l'intervention immédiate, on a peu mis l'accent sur la mesure du rendement en dehors des plans d'activités annuels. La Force aérienne n'a pas défini les besoins en information sur la mesure du rendement au niveau stratégique, et il n'existe pas de norme de service nationale de haut niveau en matière de SAR. Même si des examens périodiques ont lieu sur des sujets précis, notamment l'étude sur les bases effectuée en 2005 par la Division de la recherche opérationnelle (DRO), ces études ne peuvent se fonder sur des données à jour du SISAR puisque ces dernières datent habituellement de deux ou trois ans.

À vrai dire, le rapport déplorait l'absence d'information après 2004, et on était alors en janvier 2008. A-t-on rétabli la situation?

**Le président:** Vous avez 30 secondes, colonel.

**Col Paul Drover:** Monsieur, j'aimerais bien répondre par l'affirmative. Nous sommes en train d'élaborer une solution. La difficulté tient au fait que nous employons deux bases de données différentes et que nous n'avons pas été assez rigoureux dans notre définition des éléments que nous tentions de rapporter. Les bases de données actuellement en place sont incomplètes aux fins d'une bonne analyse du rendement, et un projet à cet égard est en cours.

**Le président:** Merci.

Maintenant, nous allons accorder la dernière intervention à M. Hawn, pour cinq minutes.

**M. Laurie Hawn:** Merci, monsieur le président.

Encore une fois, j'ai un certain nombre de points assez brefs.

Pour revenir sur certaines choses qui ont été dites avant, j'aimerais attirer l'attention de M. Simms sur une question que j'ai posée au moment de notre dernier entretien. Continuons-nous à nous adapter aux changements sur le plan de la circulation à mesure qu'ils surviennent et en fonction de nos prévisions? Au risque de faire une autre analogie avec le hockey, anticipons-nous les déplacements de la rondelle...

**Col Paul Drover:** Nous le faisons, effectivement. Encore une fois, dans le cadre de chaque examen annuel, nous étudions le programme et le dernier examen et nous établissons nos rapports de recherche et sauvetage en fonction de nos conclusions relatives à la nécessité d'apporter des améliorations ou des changements. Je dirais que nous avons été très attentifs à l'évolution de la situation. Encore une fois, je crois que la participation au groupe de travail sur la recherche et le sauvetage dans l'Arctique est un bon exemple. À ce chapitre, il y a un besoin international dans l'Arctique ou, à tout le moins, il faut tenir une discussion.

**M. Laurie Hawn:** Alors, nous anticipons les déplacements de la rondelle.

Selon votre opinion professionnelle — et je sais que vous avez des dizaines d'années d'expérience en matière de recherche et sauvetage — croyez-vous que le manuel est adéquat et efficace du point de vue de la doctrine?

**Col Paul Drover:** À mon avis, nous verrons très peu de changements dans la nouvelle version. Le format sera différent, mais le contenu sera le même, car, essentiellement, il a été élaboré sur un grand nombre d'années; il reflète ce avec quoi nous dû composer dans le cadre d'un programme très solidement établi qui a été mis sur pied et créé pour dispenser ce genre de services à la population canadienne. Je crois qu'il permet très bien de réaliser cet objectif.

**M. Laurie Hawn:** À la lumière de votre expérience des organismes militaires, comme celui du chef des Services d'examen,

estimez-vous qu'il est uniquement question de renuméroter les paragraphes et de changer la page couverture du livre?

**Col Paul Drover:** Cela reviendra peut-être à de telles choses, oui.

Si je peux saisir cette occasion, le rapport qui contenait les observations que vous avez citées en contenait aussi une autre. La voici:

La gestion et la prestation des services de recherche et de sauvetage (SAR) par le ministère de la Défense nationale (MDN) et les Forces canadiennes (FC) sont efficaces et, dans l'ensemble, la structure et la capacité canadiennes sont considérées comme un modèle à l'échelle internationale.

● (1250)

**M. Laurie Hawn:** Merci.

Nous parlons des leçons apprises, des données et de ce genre de choses. Vous avez abordé brièvement le sujet, mais... Lorsqu'il y a un indice quelconque donnant à penser qu'une activité n'a pas tout à fait fonctionné, réunissons-nous toutes les personnes concernées pour en tirer des leçons? A-t-on intégré ce mécanisme au processus d'amélioration?

**Col Paul Drover:** Oui, certainement, cet exercice a lieu. C'est l'une des responsabilités prévues. Je le répète, l'intervention de recherche et sauvetage s'articule vraiment autour des centres de coordination des opérations de sauvetage. L'OiC du centre — l'officier responsable — a accès à un examen quotidien de toutes les activités relatives aux cas. Un certain nombre d'activités peuvent être entreprises simultanément à un moment donné, mais si un cas présente un intérêt particulier, il lui incombe de faire les démarches nécessaires pour saisir l'information sur les événements qui ont eu lieu. Dans certains cas, comme nous l'avons mentionné plus tôt, le rapport de recherche et sauvetage, qui représente une enquête plus officielle, peut être justifié; dans quel cas on en rédigera un. À défaut, tous les commandants d'aéronefs de recherche et sauvetage, à la fin d'une mission, doivent rédiger un rapport relatif à l'opération de recherche et sauvetage. On documente toutes les étapes de l'intervention, de différents points de vue, et toutes ces données sont regroupées, au besoin, lorsque c'est justifié.

**M. Laurie Hawn:** Selon votre expérience professionnelle, croyez-vous qu'il s'agit d'un processus efficace?

**Col Paul Drover:** Oui, et ce processus fait aussi office d'élément déclencheur — d'alarme, si vous voulez — qui permet de relever les situations qui peuvent être jugées dangereuses ou inutiles pour d'autres raisons. Par ailleurs, il permet aussi de mettre en lumière des moments plus brillants. Comme vous le savez, nos techniciens de recherche et sauvetage en particulier font un travail incroyable, bien souvent au péril de leur vie, et ils obtiennent une reconnaissance en se voyant décerner des prix de bravoure et ce genre de choses. Tout cela est possible grâce à ce mécanisme redditionnel et à cet examen des cas. Il importe de le noter aussi.

**M. Laurie Hawn:** C'est peut-être un bon point pour conclure. Les techniciens de recherche et sauvetage et les gens qui participent aux opérations de recherche et sauvetage obtiennent une meilleure reconnaissance que n'importe quel autre membre des Forces canadiennes. Je sais que tout le monde serait d'accord pour vous remercier et remercier les hommes et les femmes qui font un travail tout à fait incroyable.

Je veux seulement souligner que nous avons parlé de l'utilisation, à un moment ou à un autre, de tous nos aéronefs. Vous ne vous en souvenez peut-être plus, mais il nous est même arrivé de déployer des CF-18 à partir de Bagotville dans le cadre d'activités de recherche et sauvetage. C'est tout une équipe.

**Col Paul Drover:** Peut-être que cela répond à la question de l'avion à réaction comparativement à l'avion à turbopropulseur...

**M. Laurie Hawn:** Ces appareils sont rapides, mais ils ne peuvent pas faire grand-chose une fois arrivés sur place.

**Col Paul Drover:** Mais ils servent à une chose. La présence sur la scène, afin de décrire la situation, est un élément important, car elle permet d'obtenir un portrait d'ensemble. Oui, c'est tout à fait exact.

**Le président:** Merci beaucoup.

Merci beaucoup, colonel Drover. Nous vous sommes reconnaissants d'être venu témoigner. Votre contribution sera utile aux membres du comité.

[Français]

Cela conclut notre sixième séance.

[Traduction]

**M. Jack Harris:** Je ne voulais pas utiliser la période de questions pour faire cette demande, mais on a mentionné un certain nombre de rapports. J'aimerais savoir si, par l'entremise du greffier, nous pourrions demander au témoin de nous les fournir. Ils portaient sur les études qui ont été menées — les rapports sur l'emplacement des bases et ce genre de choses. Et aussi les rapports de recherche et sauvetage.

J'ai une question relative au Feuilleton. Nous avons parlé au sous-ministre lorsqu'il est venu témoigner la semaine dernière, et il a offert son entière coopération. Peut-être que nous pourrions procéder par l'entremise des analystes aussi et obtenir des rapports de recherche et sauvetage ou des rapports d'opération et ce genre de choses. Quelle marche à suivre recommanderiez-vous à cet égard, monsieur le

président? Pourrions-nous nous adresser au greffier ou à l'analyste par votre entremise?

**Le président:** Paul, peut-on demander cela aux représentants du ministère?

D'accord, c'est ainsi que nous procéderons.

[Français]

Merci beaucoup.

Merci beaucoup, colonel Drover.

[Traduction]

**L'hon. Bryon Wilfert:** Puis-je poser une question, monsieur le président? Aux environs de quelle date obtiendrons-nous de plus amples renseignements au sujet du voyage dans l'Arctique?

**Le président:** À la prochaine séance, je crois.

Allez-y, monsieur Hawn.

**M. Laurie Hawn:** Yellowknife pose un problème. Un important exercice se déroulera aux dates provisoires que nous avons fixées pour notre visite, alors nous tentons de déterminer si nous pouvons tout de même nous imposer à ce moment-là ou si nous devons changer la date. Nous devrions obtenir de l'information à cet égard d'ici jeudi.

**Le président:** Merci beaucoup. Je vais vous donner de plus amples renseignements à notre prochaine réunion.

[Français]

Merci beaucoup. Cela conclut notre sixième séance.

Bonne journée.

---







**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>