



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de la défense nationale

NDDN • NUMÉRO 042 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 31 janvier 2011

Président

L'honorable Maxime Bernier

Comité permanent de la défense nationale

Le lundi 31 janvier 2011

• (1545)

[Traduction]

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

Nous reprenons nos travaux. Nous en sommes maintenant à la 42^e séance.

Je suis heureux de souhaiter la bienvenue à nos nouveaux témoins.
Madame Boutcher, je vous remercie de votre présence.

Monsieur Feltham, bienvenue.

Madame Ryan Guy, merci.

Monsieur Bartlett, merci d'être ici.

Monsieur O'Callaghan, merci également.

Vous disposez chacun de cinq à sept minutes. Je ne sais pas qui veut commencer.

Allez-y, madame Boutcher.

Mme Priscilla Boutcher (à titre personnel): Merci.

Bonjour monsieur le président, député Harris, député Scott et tous les autres membres du comité et participants. Je m'appelle Priscilla Boutcher et je vous remercie de me permettre de comparaître aujourd'hui.

Comme bien des gens qui ne sont pas touchés directement par les activités de recherche et de sauvetage à Terre-Neuve et au Labrador, j'ai été longtemps sans prêter vraiment attention à leur fonctionnement. Naturellement, chaque fois que se produit un accident ou une catastrophe, en particulier lorsqu'il y a des morts, tout le monde se sent un peu concerné. On se demande toujours si on aurait pu en faire plus. Toutefois, même si je trouvais cela triste pour les victimes et les membres de leur famille, je n'étais pas touchée personnellement.

Tout cela a changé le 15 février 1982, lorsque la plateforme *Ocean Ranger* a sombré. Mon fils David faisait partie des 84 personnes qui ont perdu la vie. Ce jour-là, j'étais directement touchée et concernée.

Nous avons appris la tragédie aux nouvelles. Le nom de David apparaissait sur la liste des personnes portées disparues, mais personne n'avait communiqué avec nous. Nous avons alors tenté de parler à quelqu'un pour savoir ce qui se passait, mais en vain. J'ai tenté de joindre les responsables du centre de recherche et de sauvetage à Halifax, mais je n'ai pas pu obtenir de réponse claire. Il a fallu attendre plus de 12 heures avant que quelqu'un communique avec nous, et nous étions alors en état de panique. J'ai vu son nom à l'écran de la télévision.

Depuis, ma vie n'a plus jamais été la même et ne le sera jamais plus. Le corps de David n'a jamais été retrouvé et je n'ai pas pu lui dire adieu. J'ai cherché à savoir pourquoi on ne pouvait pas effectuer de recherches dans la plateforme. On m'a répondu que c'était trop dangereux. Je n'ai jamais reçu de réponse satisfaisante, si bien que je

doute encore aujourd'hui qu'il ne soit pas possible d'effectuer des recherches dans la plateforme.

Je savais que l'emploi choisi par mon fils comportait des dangers, puisqu'il travaillait sur une plateforme de forage au beau milieu de l'Atlantique, mais j'ai eu la naïveté de croire que des mesures de sécurité étaient prises pour éviter tous les risques et bien protéger les travailleurs.

Bien que je ne l'aie pas mentionné dans mon mémoire, j'aimerais ajouter que plusieurs années avant de perdre mon fils, après le décès de mon père, j'ai aussi perdu mon frère de 26 ans qui participait à une activité de recherche et de sauvetage à Holyrood avec la Force aérienne. Son coéquipier et lui se sont noyés. À l'époque, même si cela remonte à bien des années, les communications avaient été bien meilleures. Le pasteur s'était présenté à notre porte. On avait retrouvé le corps de mon frère quatre jours plus tard. Nous savions ce qui se passait et nous étions beaucoup mieux informés que lorsque j'ai perdu mon fils.

Compte tenu de ce que j'ai vécu, tout ce qui concerne les activités de recherche et sauvetage est très important pour moi. J'ai appris à la dure que les règlements étaient élastiques et que bien peu d'importance était accordée à la sécurité. Tout ce qui comptait, c'était la production.

Vingt-neuf ans plus tard, je suis étonnée de me trouver ici parce qu'on examine encore une fois les délais d'intervention des équipes de recherche et de sauvetage. Au fil des années, j'ai participé à maintes audiences et entrevues et à maints anniversaires concernant la tragédie de l'*Ocean Ranger*, et les discussions portent toujours essentiellement sur les délais d'intervention des équipes de recherche et de sauvetage et la sécurité des activités en mer et, mais dans une moindre mesure, celles sur terre. Les sommes qui y ont été consacrées au cours des dernières années auraient sans doute permis de financer un centre de recherche et de sauvetage équipé d'aéronefs à voilure fixe et d'hélicoptères tant à Gander qu'à St. John's.

Après l'écrasement de l'hélicoptère Cougar, qui a fait 17 victimes, il y a deux choses en particulier qui m'ont étonnée.

Premièrement, l'ancien juge en chef Alex Hickman, qui a présidé la commission royale d'enquête en 1982 sur la tragédie de l'*Ocean Ranger*, s'est demandé pourquoi, 24 ans plus tard, les recommandations qui avaient été faites n'ont jamais été mises en oeuvre. Le reportage a été diffusé au bulletin de nouvelles de Radio-Canada le 16 mars 2009.

Lorsque l'hélicoptère Cougar s'est écrasé, tous les hélicoptères de recherche et de sauvetage de la province se trouvaient en Nouvelle-Écosse où les équipes participaient à des cours de formation. Si les hélicoptères avaient été dans la province, ils auraient été stationnés à Gander. Il s'est demandé pourquoi un des hélicoptères n'était pas demeuré au centre pendant les cours de formation.

De plus, le juge en chef Hickman a insisté pour dire que, comme il avait été recommandé dans le rapport de la commission royale, même s'il y a des équipes de recherche à Gander, il faut qu'il y en ait également à St. John's, qui se trouve plus près des activités extracôtières.

Ce n'est pas moi qui le dis; je ne fais ici que rapporter les préoccupations du président de la commission royale. Compte tenu de ses antécédents professionnels, de ses études et de ses recherches, il est à mon avis l'expert. S'il est d'avis que les recommandations du rapport sur la tragédie de l'*Ocean Ranger* ne sont pas mises en oeuvre, mais qu'elles devraient l'être, je le crois, tout comme bon nombre d'autres personnes.

● (1550)

La deuxième chose qui m'a étonnée — vraiment étonnée —, c'est d'entendre le colonel Paul Drover du ministère de la Défense nationale déclarer, lors de l'enquête sur l'écrasement du Cougar, qu'il n'y avait pas de leçon à tirer de cet écrasement, et qu'en conséquence, l'armée n'avait pas à préparer de réponse. Cette déclaration est tout à fait ridicule. N'y a-t-il pas toujours une leçon à tirer, qu'elle soit bonne ou mauvaise? Dans mon monde, personne n'est parfait. Je n'ai jamais rencontré personne de parfait — du moins jusqu'à maintenant. Il se pourrait bien que cette déclaration en dise long sur les problèmes des services de recherche et de sauvetage.

M. Scott Simms, député de Bonavista—Gander—Grand Falls—Windsor, qui prône la construction de centres de recherche et de sauvetage au pays depuis plusieurs années, ainsi que des délais d'intervention de 30 minutes en tout temps, et qui siège à votre comité, a déclaré dans un article paru à la page 4 du *Beacon* de Gander le 16 décembre 2010, et je cite: « La réponse officielle du ministère de la Défense nationale est qu'il en coûterait trop pour réduire les délais d'intervention à 30 minutes en tout temps par rapport à ce que cela rapporterait de maximiser l'efficacité ».

La question que j'aimerais poser au ministère de la Défense nationale, et au gouvernement fédéral, est la suivante: qui détermine le prix de la vie humaine et comment le calcule-t-on? Si une seule vie humaine, ou deux, ou peut-être trois ou quatre sont perdues, le coût d'un service efficace ne pourrait être justifié par ces nombres.

Après que le choc de la mort de David s'est estompé, je me suis efforcée de ne pas chercher de responsable, de donner le bénéfice du doute, même si c'était très difficile. C'était au début et il y avait encore beaucoup à apprendre. Mais il n'y a plus d'excuse possible maintenant. Nous pouvons et devons mettre en place les meilleurs centres de recherche et de sauvetage possible, et les placer aux endroits qui permettront de réagir dans les meilleurs délais possible.

L'argent ne devrait même pas entrer en ligne de compte. Si des tragédies comme celles-ci se produisaient dans un pays étranger, en particulier dans un pays en développement, où l'équipement de recherche et de sauvetage était inadéquat, le Canada serait sans doute l'un des premiers pays sur place pour pallier la situation. Il va de soi que nous pouvons en faire tout autant pour nous-mêmes.

Si je suis ici aujourd'hui, ce n'est pas pour pointer du doigt ou accuser quelqu'un pour ce qui est arrivé ou pour traiter des détails. Rien de tout cela ne ramènera à la vie mon fils et tous ceux qui ont perdu la vie dans les terribles tragédies qui ont eu lieu en mer au fil

des années. Toutefois, si ces tragédies continuent de se produire et que rien n'est fait pour améliorer la sécurité ou la qualité des services, alors oui, il y aura quelqu'un à blâmer. Les tenants du statu quo devront répondre de cette décision lorsque surviendra la prochaine tragédie qui, qu'on le veuille ou non, ne manquera pas de se produire.

Avant de venir ici aujourd'hui, je me suis beaucoup demandé si je tenais vraiment à revivre tous ces terribles moments, mais je me suis dit que si mon témoignage pouvait aider à sauver la vie de quelqu'un, et bien peut-être qu'alors la mort de David aurait un sens. Je vous supplie de faire le nécessaire pour mettre en place les meilleurs services de recherche et de sauvetage possible, afin que l'accent soit mis sur le sauvetage et non sur la récupération des dépouilles.

En terminant, je tiens à vous remercier encore une fois de m'avoir permis de témoigner. J'espère sincèrement vous avoir permis de mieux comprendre ce que j'ai vécu et la peine que l'on ressent lorsqu'on perd un être cher d'une manière aussi tragique, et que vous en tiendrez compte dans vos délibérations et vos recommandations.

Merci beaucoup.

● (1555)

Le président: Merci beaucoup madame Boutcher.

Je vais maintenant céder la parole à M. Feltham.

M. George Feltham (à titre personnel): Merci, monsieur le président. Je tiens à vous remercier de l'occasion que vous me donnez de témoigner devant le comité permanent. Mon exposé portera certainement sur le délai d'intervention et sur les raisons pour lesquelles cet élément est important pour l'industrie.

La pêche au large de Terre-Neuve-et-Labrador est difficile en raison des fortes mers et du mauvais temps. Après le moratoire de 1992, il a fallu se rabattre sur des espèces comme la crevette, le crabe, les pétoncles, le turbot et le phoque. Ce qui a amené à une pêche encore plus éloignée des côtes, et donc des ports d'attache, par des bateaux de moins de 65 pieds, pendant des périodes de 24 heures ou plus, au cours d'une saison qui s'étale désormais d'avril à novembre.

L'industrie survit parce que, non seulement les grands navires, mais aussi les bateaux de 65 pieds restent en mer pendant cinq ou six jours. Ils sortent par tous les temps. Même les plus petites embarcations de 34 pieds 11 pouces, qui pêchent dans la baie, sortent 24 heures sur 24 pour réduire les frais de carburant et autres, et permettre ainsi aux pêcheurs de joindre les deux bouts. Qu'elle ait lieu près des côtes ou au large, la pêche ne se fait plus de huit heures du matin à quatre heures de l'après-midi, mais toute la journée.

Les pêcheurs sont certes très soucieux de la sécurité. Depuis 2002, des cours de formation aux fonctions d'urgence en mer, les cours FUM A1 et A3, ont été donnés à plus de 10 000 pêcheurs commerciaux de Terre-Neuve. Nous en sommes fiers, car nous sommes convaincus de l'extrême importance de la sécurité. Plus de 9 000 marins terre-neuviens ont ainsi reçu une formation en secourisme. Le fédéral et la province exigent d'ailleurs qu'au moins un membre de l'équipage ait suivi le cours FUM ainsi qu'un cours de secourisme en mer. Les bateaux de pêche quant à eux doivent avoir à bord un capitaine et un officier de passerelle certifiés.

Nos pêcheurs sont parmi les mieux formés du monde. Grâce à l'éducation, à la formation, à l'équipement de sécurité et à de bonnes pratiques de matelotage, l'industrie est plus sécuritaire aujourd'hui, mais on peut toujours s'améliorer.

Depuis 1999, il y a eu 77 navires perdus en mer et 42 décès liés à l'industrie de la pêche. Outre les pêcheurs eux-mêmes, de nombreuses instances sont aussi responsables de la sécurité de l'industrie. Certaines d'entre elles — je suis sûr que vous les connaissez, mais je les citerai quand même — sont le MPO et ses services tels que ceux de la gestion des pêches, la Garde côtière canadienne, le Bureau de la sécurité nautique, les communications maritimes et les systèmes de circulation, les services de recherche et de sauvetage, et d'autres programmes marins. Au cours des dernières années, Transports Canada a apporté des changements à l'industrie qui ont certainement coûté, collectivement, des millions de dollars à l'industrie, aux seules fins de la sécurité. Et aujourd'hui, ce sont aussi la Commission des transports, la Garde côtière auxiliaire canadienne, le Conseil canadien des pêcheurs professionnels, la Fish, Food and Allied Workers Union, l'Université Memorial, le ministère provincial du Travail, le ministère provincial des Pêches et de l'aquaculture, qui nous surveillent de très près.

Collectivement, ces organismes ont deux sujets dont ils parlent sans cesse. Lorsque j'assiste aux réunions du CCMC, j'entends les arguments du Bureau de la sécurité des transports et de Transports Canada. Lorsque vous faites valoir la mise en place progressive de certains équipements électroniques ou de changements à apporter à votre navire, ils ne se gênent pas pour vous dire — et ne cessent de le répéter — que la vie n'a pas de prix et qu'elle est irremplaçable.

Quelle mesure que vous preniez, quel équipement que vous installiez, ils ne cessent de faire valoir un autre élément... On a parlé un peu plus tôt des RLS. Les gens les installent sur leur bateau. Ils y installent aussi des radios ASN, la boîte noire, comme on appelle localement le positionnement global. Ils le font pour une seule raison, et Transports Canada de continuer à sermonner: nous devons réduire le délai d'intervention pour augmenter les chances de survie. C'est ce qu'on dit aussi aux secouristes, c'est ce qu'on dit dans le cas de crise cardiaque: plus vite l'aide arrive, meilleures sont les chances de survie. L'industrie de la pêche a adopté sans hésiter cet équipement pour tenter de réduire le temps de réponse.

● (1600)

La Garde côtière auxiliaire canadienne — à laquelle il a été fait référence ici aujourd'hui — est un organisme bénévole à but non lucratif qui offre des services de recherche et sauvetage dans la région de Terre-Neuve-et-Labrador. Ses membres et ses navires interviennent en cas d'incidents de recherche et de sauvetage au large des côtes de la province et participent occasionnellement aux opérations de prévention dans ce domaine. Quatre-vingt-douze pour cent des membres travaillent dans le secteur de la pêche. Les auxiliaires de Terre-Neuve-et-Labrador interviennent chaque année dans 35 p. 100 des incidents de sauvetage et de recherche en mer. C'est un pourcentage énorme. Je suis moi-même un bénévole de la

Garde côtière auxiliaire. En fait, la plupart du temps cette activité me coûte de l'argent même si j'en reçois un peu pour couvrir les frais d'essence ou d'utilisation de mon bateau. Mais c'est tout. À la dernière opération de recherche et de sauvetage à laquelle j'ai participé, j'ai perdu une journée de pêche et il m'a fallu 11 jours pour récupérer mon engin de pêche. Voilà ce que ça m'a coûté. Mon bateau est resté à quai à cause des conditions météorologiques. Donc, les pêcheurs de cette province participent activement aux opérations de recherche et de sauvetage dans notre pays.

En Irlande, en Norvège et dans la mer du Nord, les aéronefs de recherche et sauvetage doivent décoller dans les 15 à 45 minutes après avoir reçu un appel de détresse. Il y a aujourd'hui au Canada trois délais d'intervention: 30 minutes de 8 heures à 16 heures; fin de semaine comprise; et un délai de deux heures les jours fériés et le soir.

La zone de l'Atlantique Nord est très inhospitalière. Les pêcheurs qui y travaillent méritent des délais d'intervention hors pair. Dans les opérations de recherche et sauvetage en mer chaque minute compte. Il a été question ici plus tôt du secteur pétrolier et de l'emplacement des bases de recherche et de sauvetage. Je ne crois pas qu'il soit possible de comparer le nombre de pêcheurs en mer à celui des travailleurs sur les installations de forage, et ce, à n'importe quel moment de la saison. Quand vous parlez de la zone allant de Cap Sainte-Marie aux côtes du Labrador, je ne crois pas que vous vous souciez où devrait être dépensé l'argent consacré à la recherche et au sauvetage. L'endroit est le plus central du point de vue géographique et permet de desservir l'ensemble des régions avoisinantes. Nous avons entendu parler ici ce matin d'un paquebot pouvant transporter 800, 900 ou 2 000 passagers. Je ne pense pas que quiconque puisse imaginer que vous pourriez faire face à une telle situation qui serait qualifiée de catastrophe et non pas d'incident. Nous devons être capables d'offrir des services le plus efficacement possible.

Comment pouvons-nous améliorer le délai d'intervention? Nous pouvons le raccourcir, mais il y aura probablement un coût à payer. Le travail des pêcheurs ne se limite pas entre 8 heures et 16 heures. La base de Gander est la mieux située. Elle assure le meilleur service de recherche et de sauvetage à toute la province, tant aux bateaux commerciaux qu'aux bateaux de plaisance. Le délai d'intervention est crucial. Personne ne peut nier l'importance des services de recherche et de sauvetage pour les collectivités de pêcheurs. Un peu plus tôt, Scott a mentionné le nombre de collectivités dans sa circonscription et il ne s'agit que d'une seule. Il y a en plusieurs autres qui comptent autant de collectivités et même plus.

● (1605)

L'industrie de la pêche est l'une des plus dangereuses au monde. L'amélioration de la sécurité doit être un processus permanent. L'amélioration de la sécurité signifie de meilleures mesures de sécurité et sauver beaucoup plus de vies. Nous devons tous faire ce que nous pouvons pour assurer le bon retour des pêcheurs chez eux, chez leur famille et leur collectivité.

Nous pouvons faire beaucoup de choses, comme par exemple offrir une formation adéquate. Mais nous n'avons aucun contrôle sur les délais d'intervention; ce contrôle, c'est vous qui l'avez.

Je suppose que vous me ferez signe quand mon temps de parole sera écoulé.

Je voudrais ajouter que la responsabilité au niveau de la sécurité doit être partagée. Nous estimons que depuis 2002, l'industrie de la pêche fait plus que sa part dans ce domaine. Nous souhaitons que vous adoptiez la même position que certains ministères, Transports Canada et le Bureau de la sécurité des transports pour lesquels la vie n'a pas de prix et je pense que nous serons alors sur la même longueur d'ondes.

Je vous remercie.

Le président: Merci monsieur Feltham. Merci infiniment.

La parole est à Mme Ryan Guy.

Mme Johanna Ryan Guy (à titre personnel): Il a dit beaucoup de choses que je voulais dire.

Je ne me suis pas aussi bien préparée, George.

Vous vous penchez sur des faits, vous parlez d'argent et de victimes. Ce sont les victimes qui me préoccupent et le délai d'intervention qui me pose problème.

J'ai découvert, il y a six ans, l'effroyable différence qui existe entre un délai d'intervention de 30 minutes et un de 2 heures. Le *Ryan's Commander* a coulé. Il a chaviré au large de Spillars Cove. Comme George, je pourrais citer des faits. Je pourrais vous parler d'études qui ont été faites. Mais, je préfère représenter mes deux frères, Dave et Joe Ryan, qui ne peuvent plus se représenter eux-mêmes, qui ont passé plus de trois heures — trois heures exténuantes, soit dit en passant — sur un radeau de sauvetage.

Que ce serait-il passé si le délai d'intervention avait été différent? L'évacuation s'est déroulée parfaitement. L'équipage au complet avait quitté le bateau, ce qui n'est pas toujours le cas. Ils ont quitté le bateau et sont montés à bord des radeaux de sauvetage. Ils ont été ballottés sur l'eau pendant ce qui semblait être une éternité. Pour eux, c'était un faux sentiment de sécurité. Ils ne cessaient de surveiller, d'espérer la venue de l'hélicoptère et de se dire qu'il arrivera incessamment pour les sauver. Il n'y avait pas lieu de s'inquiéter, c'est tout comme attendre une ambulance ou le camion des pompiers quand il y a un incendie. Mais, cette nuit-là, les vents sont devenus plus violents, comme c'est souvent le cas dans notre belle île.

Ils avaient consulté la météo plus tôt dans la journée et il n'y avait vraiment aucune raison de ne pas quitter Bay de Verde pour se rendre à St. Brendan's. Ils naviguaient depuis plusieurs heures. Ils avaient passé en toute sécurité Baccalieu Trail, puis le passage Tickle. Tout allait bien.

Beaucoup de choses sont arrivées au bateau cette nuit, pour beaucoup de raisons, et c'est un problème qui n'a pas lieu d'être soulevé ici. Mais comme George l'a dit, on peut mettre en vigueur autant de mesures de sécurité... Ce bateau a coûté 1,8 million de dollars et il n'a pas terminé sa première saison de pêche. Ce qui est en soi un problème, mais si on y ajoute les vents et l'emplacement — ils essayaient de passer au large de Cap Bonavista. Je sais qu'il vous est difficile d'imaginer le contour de la côte dans cette zone, mais ici à Gander vous êtes au beau milieu de nulle part, ce qui est fabuleux, parce qu'au centre de Terre-Neuve — excepté le côté du Labrador — vous vous trouvez au milieu de nulle part.

En comptant les délais, les vents, tout ce qui est arrivé cette nuit, la pluie, les histoires qu'on m'a relatées, les gens sur le rivage qui regardaient... Il y avait une génératrice. Vous vous rendez compte, ils ont du s'asseoir sur la génératrice pour que l'équipe de recherche et de sauvetage au sol puisse allumer leurs projecteurs. Donc, oui, chaque seconde compte. Et cette nuit, le délai d'intervention n'aurait pas pu être dix fois plus court, à mon avis il aurait du être cent fois plus court parce que si l'équipe de recherche et de sauvetage était

arrivée plus tôt, le radeau de sauvetage aurait été dans ce que j'estime être une zone de sauvetage plus facile — si une telle zone peut exister dans l'océan. Mais, au lieu de cela, ils étaient dangereusement proches des falaises. Et devinez ce qu'il est arrivé d'autre? Il y a eu des problèmes d'hélicoptère.

• (1610)

Je n'ai vraiment aucune critique à faire à l'égard des membres de l'équipe de recherche et sauvetage. Ils ont fait plus que leur devoir cette nuit-là. Mais quand il y a un effet de boule de neige, c'est comme la loi de Murphy. Personne ne se prépare au désastre, à des catastrophes, personne ne prévoit le naufrage de ce gros bateau. Mais quand il coule, il y a certaines procédures à suivre que vous connaissez, certains protocoles que vous croyez être disponibles. Vous lancez un appel de détresse, vous montez à bord des radeaux de sauvetage. Tout le monde y est et c'est déjà un miracle.

Mais une fois sur le radeau de sauvetage et que le temps passe, plus de trois heures, et que vous vous rendez compte que le radeau approche de la côte et qu'il ne vous reste plus qu'une ou deux fusées éclairantes, vous avez utilisé les autres, vous vous dites qu'il est trop tard. Cette nuit-là, une seule personne a été sauvée du radeau de sauvetage, et là encore, il y a eu des problèmes que je vais énumérer.

Les problèmes se situaient au niveau de la recherche et du sauvetage, au niveau du protocole, des délais et du fait qu'une fois que l'équipe de sauvetage est arrivée sur place, chaque minute du temps des naufragés était comptée car le radeau de sauvetage était tout près des rochers, si près des falaises découpées. Quand ils ont retiré mon beau-frère du radeau, c'était fini. Le radeau s'est retourné et a chaviré. C'était chacun pour soi et c'est à ce moment-là que l'instinct de survie a pris le dessus.

Je n'arrive pas à imaginer ce qu'a ressenti mon neveu en regardant mon frère assis, sachant qu'il était la prochaine personne à être hissée dans l'hélicoptère, puis d'être obligé de l'abandonner ou bien ce qu'il a ressenti après quand il attendait sur la falaise l'arrivée de l'avion Hercules. Parce que compte tenu de tous les problèmes qu'ils ont eus avec l'hélicoptère... et je comprends bien que ce genre de situation puisse se produire, mais quand ça se produit après l'arrivée tardive de l'équipe de sauvetage qui s'était trompée de destination... En fait, il ne suffit que d'une petite faute, d'une erreur de jugement pour que les retombées soient plus importantes et d'autant plus préjudiciables — ainsi que l'a appris ma famille.

J'ai écrit un livre intitulé *Diary of a madwoman* et je suis encore furieuse, mais nous finissons par accepter certaines choses. En plus du livre, j'ai demandé à Scott de lancer une pétition. Le livre s'est vendu à plus de 8 000 exemplaires. Quant à la pétition que nous avons lancée, pratiquement seuls, avec l'aide de quelques amis, elle a été signée par presque 20 000 personnes. Nous l'avons déjà envoyée à la Chambre des communes afin de changer les délais d'intervention.

Je suis dans les affaires depuis longtemps et je comprends que c'est une question d'argent, de logique, mais comme George l'a souvent fait remarquer, vous ne pouvez pas donner aux pêcheurs la responsabilité de toutes les règles de sécurité. Ce n'est pas juste. Ils ont pratiquement fait tout ce que leur bonne conscience leur a dit de faire. Et depuis le naufrage du *Ryan's Commander*, quatre personnes ont pu raconter leur histoire. Ce qui n'arrive pas souvent. Mais ces quatre personnes ont rapporté tout ce dont elles ont pu se souvenir. Elles ont souligné tout ce qu'elles estimaient que l'équipe de recherche et sauvetage aurait pu faire de mieux cette nuit-là. L'arrivée un peu plus tôt, de 15 ou de 30 minutes, de l'hélicoptère est la seule chose importante qui a été mentionnée constamment et la situation aurait changée du tout au tout pour nous.

Je n'ai plus rien à dire.

• (1615)

Le président: Merci beaucoup, madame Ryan.

Monsieur Bartlett, la parole est à vous.

M. Wilfred Bartlett (capitaine de pêche à la retraite, à titre personnel): Je voudrais remercier le président et le groupe d'être venus ici aujourd'hui et de m'avoir donné l'occasion de comparaître.

Je m'appelle Wilfred Bartlett et je suis un capitaine de pêche à la retraite.

Ces 10 dernières années, j'ai pêché du large des côtes du Labrador jusqu'au Maine qui se trouve à 750 milles de mon port d'attache.

J'habite sur une île entourée par les eaux.

Je suis membre du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime — le mot « maritime » a été supprimé et c'est devenu le Service auxiliaire canadien — depuis la date de sa création à Terre-Neuve-et-Labrador il y a environ 30 ans. Et, je suis très fier de porter cet emblème.

J'ai eu la chance de n'avoir jamais eu à recourir aux services des équipes de recherche et sauvetage, sauf les rares fois où mon bateau s'est retrouvé prisonnier des glaces; mon équipage et moi n'étions pas en danger immédiat. Toutefois, j'ai participé à des opérations de sauvetage très dangereuses, autant pour les personnes à secourir que pour mon équipage et moi-même. L'opération la plus importante a eu lieu le 4 septembre 1980 au large des côtes du Labrador où un navire portugais, avec à son bord 64 personnes, s'était échoué après une tempête à Black Tickle, au Labrador. Heureusement, il n'y a pas eu de victimes. Vous avez tous vu la documentation que j'ai distribuée.

J'habite sur la côte nord-est de Terre-Neuve, où les tempêtes sont fréquentes. Beaucoup de travailleurs de la pêche ou de simples plaisanciers ont été emportés par les flots dans cette région. Vous savez, où j'habite, il est plus important d'avoir un bateau qu'une voiture. On en tire plus de plaisir.

Les opérations de recherche et sauvetage sont conduites par le ministère de la Défense nationale à partir de la base militaire de Gander. Cet emplacement est idéal et la base ne devrait jamais être relocalisée. Toutefois, j'aurais une plainte à formuler: ces opérations se déroulent pendant « les heures ouvrables », comme nous les appelons. Par conséquent, les services offerts sont inadéquats.

Je n'avais jamais émis de critiques à l'endroit de ce service jusqu'à la mort de mon ami, le capitaine Larry Parsons, à bord du *Checkmate III*. J'avais alors appris que 50 minutes s'étaient écoulées avant que l'hélicoptère ne décolle et lorsqu'il est arrivé sur les lieux, les deux membres de l'équipage semblaient encore vivants. C'est une situation vraiment affreuse. Passer 50 minutes dans les eaux de

l'Atlantique Nord au mois de novembre est une éternité; en fait, une seule minute est une éternité.

Voici trois exemples d'incidents pour illustrer mon propos. Ces incidents ont été mentionnés plus tôt par les représentants de la ville de Gander.

Le premier est celui du *Ryan's Commander*. Un bateau que je connais. En fait, il a été construit dans la ville où j'habite et trois membres de ma famille, de ma famille immédiate, ont participé à la construction de ce bateau.

Le 19 septembre 2004, le *Ryan's Commander* disparaît en mer, emportant deux personnes. La mission de recherche et sauvetage a été confiée à 18 h 42 à un hélicoptère Cormorant du ministère de la Défense nationale qui quitte la base de Gander à 19 h 42, soit 60 minutes plus tard.

Le 12 septembre 2005, le *Melina & Keith II* disparaît en mer, emportant quatre personnes. La mission de recherche et sauvetage a été confiée à 16 h 50 à un hélicoptère du ministère de la Défense nationale qui quitte la base de Gander à 18 h 10, soit 80 minutes après l'appel de détresse. Depuis cet incident, le capitaine Shawn Ralph a dû se présenter plusieurs fois au tribunal car quelqu'un essaie de le rendre responsable de ce qui s'est passé alors que ce n'est pas du tout de sa faute.

Le 31 janvier 2008, le *Checkmate III* disparaît en mer avec à son bord mon bon ami le capitaine Larry Parsons et son ami, Christopher Oram, qui ont tous deux perdu la vie. La mission de recherche et sauvetage a été confiée à 21 h 50 à un hélicoptère de la Défense nationale qui quitte Gander 50 minutes plus tard, soit à 22 h 40. Les deux hommes étaient dans l'eau et conscients; l'hélicoptère n'a pas tenté de les secourir.

Ce ne sont là que trois exemples de catastrophes en mer survenues ces dernières années qui auraient pu prendre une tournure très différente et faire moins de victimes si les hélicoptères du ministère de la Défense avaient quitté Gander plus rapidement. En fait, je suis d'avis que toutes les victimes de ces trois incidents auraient été sauvées.

Des délais d'intervention de 80 minutes pour le *Melina & Keith II*, de 60 minutes pour le *Ryan's Commander* et de 50 minutes pour le *Check-Mate III*, c'est plutôt long pour faire décoller un hélicoptère, surtout pour une opération de sauvetage en mer où chaque minute, chaque seconde compte. Souvenez-vous du navire espagnol qui s'est échoué sur les Grands Bancs l'an dernier. Le temps était clément et certains membres de l'équipage n'avaient même pas eu le temps de s'habiller. Ils ont eu de la chance que le navire de la Garde côtière était dans les parages. En fait, ils s'apprêtaient à monter à bord et nous croyons tous que le navire espagnol a été sabordé.

Le but de cet exposé est de souligner les risques que courent ceux qui vivent de la pêche. J'ai passé une grande partie de ma vie en mer et j'en ai retiré une grande satisfaction. La mer peut être si généreuse et nous faire goûter aux joies de la vie, mais elle peut aussi être cruelle, comme en témoigne notre histoire

•(1620)

Si les ambulances et les camions à incendie mettaient autant de temps à intervenir, le public et les politiciens réagiraient. Pourquoi permettons-nous que cela continue? Une équipe de sauvetage est sur place à Gander de 8 heures à 16 h 30, cinq jours par semaine, je crois. Malgré cela, le délai d'intervention est de 30 minutes. Après ces heures, le délai s'allonge à deux heures. Les trois accidents que j'ai relatés sont tous survenus après 16 h 30. Les personnes qui naviguent et travaillent en mer n'arrêtent pas de naviguer à 16 h 30. Elles le font jour et nuit, même la fin de semaine. De nos jours, l'océan est beaucoup plus achalandé en raison du commerce pétrolier et gazier.

Le témoignage que je vous livre aujourd'hui vise à faire pression sur notre gouvernement et à obtenir l'appui du public afin qu'un service de sauvetage hélicoptère soit en place jour et nuit à Gander, et pour réduire les délais d'intervention à moins de 30 minutes. Je crois que c'est beaucoup trop long. Il est à espérer que davantage de vies seront ainsi épargnées.

Je ne critique pas le travail des sauveteurs à Gander. C'est au gouvernement du Canada que je m'en prends pour ne pas offrir ce service jour et nuit, à longueur d'année, de sorte que les personnes qui éprouvent des difficultés en mer sont assurées que tous les efforts sont déployés pour tenter de les secourir. Au cours de l'année 2009, nous avons perdu quatre personnes en deux semaines lors de trois différents accidents qui se sont produits dans la baie Notre Dame, où je vis; mais, cela n'aurait rien changé à l'époque. C'est seulement qu'aucun appel n'a été lancé. La disponibilité d'un hélicoptère n'aurait rien changé. Toutefois, quand on se trouve au large, c'est bon de savoir que lorsqu'on lance un appel, l'intervention se fera plus rapidement.

Mesdames et messieurs, je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Bartlett.

Je donne la parole à M. O'Callaghan.

M. Sean O'Callaghan (secrétaire, Section locale 90120, Union des employés de la défense nationale): Je n'ai pas d'histoire aussi passionnée ou déchirante à raconter.

J'offre mes condoléances à tous ceux d'entre vous qui ont perdu des gens en mer.

Monsieur le président, membres du comité, dignitaires et invités, je m'appelle Sean O'Callaghan. Je représente la Section locale 90120 de l'Union des employés de la Défense nationale. Nous nous occupons de la maintenance et de la réparation de l'hélicoptère de recherche et de sauvetage Cormorant, ici, à la base d'opération principale de Gander.

Je vais vous parler brièvement de mon parcours. Je travaille dans les Forces canadiennes depuis 24 ans. J'ai passé 23 ans à réparer des hélicoptères en tant que technicien en aéronautique. Je suis un employé de IMP Aerospace au 103^e Escadron de recherche et de sauvetage à la base d'opération principale de Gander depuis près de sept ans, et c'est la douzième année que je travaille dans un escadron de recherche et de sauvetage.

J'ai comme tâche aujourd'hui de vous donner un bref aperçu de ce qui constitue, du point de vue de la maintenance, les lacunes qui empêchent le programme de maintenance des CH-149 Cormorant de fonctionner de façon aussi efficace qu'il le devrait. En quoi est-ce lié au délai d'intervention des équipes de SAR? C'est lié simplement à la question du nombre de ressources que nous pouvons offrir aux clients en temps opportun.

Il vaut la peine de mentionner que l'hélicoptère Cormorant est l'un des hélicoptères les plus récents, les plus gros et les plus complexes qui est utilisé dans le monde de nos jours. Lorsqu'il a été acheté, on vantait les mérites du Cormorant qui, pour chaque heure de vol, nécessitait sept heures de maintenance. Aujourd'hui, on parle de 30 heures de maintenance pour une heure de vol. Le nombre d'inspections et le temps qu'on y accorde ne cessent d'augmenter et le travail d'inspection devient de plus en plus complexe, car nous continuons à faire face à des problèmes imprévisibles, comme on s'attend à en rencontrer durant le cycle de vie de tout aéronef.

Pour travailler dans un organisme opérationnel comme le nôtre, il faut suivre la règle de base suivante: « travailler en fonction des pires moments et non des meilleurs, et prévoir l'imprévisible ». Notre problème est double: il concerne la main-d'oeuvre et les pièces. Les pièces sont un problème dont on a fait beaucoup état en ce qui concerne le Cormorant. Comme vous le constaterez, les deux sont intimement liés. Ce que je veux surtout dire aujourd'hui, c'est qu'il n'y a présentement pas assez de personnel dans notre organisme de maintenance et que nous avons de la difficulté à fournir des services au client, le ministère de la Défense nationale.

Je vais maintenant vous donner des renseignements techniques, mais sans trop entrer dans les détails. Il faut que je vous explique mon travail.

Notre organisme se divise en quatre fonctions principales: il y a les techniciens d'aéronefs, les techniciens en approvisionnement, les planificateurs de la maintenance et un adjoint administratif. Je ne vais parler que des techniciens en approvisionnement et des techniciens d'aéronefs.

Je vais parler tout d'abord de l'approvisionnement. Nous avons actuellement deux personnes qui travaillent le jour. Les techniciens en approvisionnement expédient, reçoivent et distribuent des pièces et du matériel, font l'inventaire et le stockage de toutes les pièces et de tout le matériel d'aéronef, remplacent les outils, font l'étalonnage des outils et s'occupent de l'étiquetage de toutes les huiles de pétrole et de tous les lubrifiants à base de pétrole une boîte à la fois. Ces gens-là sont donc occupés.

Selon une vérification qui a été effectuée par un tiers récemment, on ne devrait pas permettre aux techniciens d'aéronefs d'accéder au secteur d'approvisionnement. L'approvisionnement est censé être une zone fermée et contrôlée afin d'assurer l'intégrité de l'inventaire et de garantir la fonctionnalité des pièces qui sont à l'intérieur. En tant qu'union, c'est ce que nous disons depuis bon nombre d'années, mais nos demandes sont restées lettre morte.

La solution proposée pour régler le problème dont la vérification a fait état consiste à interdire aux techniciens d'aéronefs d'accéder à la zone d'approvisionnement durant le jour. Ce serait les techniciens en approvisionnement qui y entreraient et qui signeraient pour l'emprunt des pièces plutôt que les techniciens d'aéronefs, contrairement à la pratique courante des huit dernières années. On donnerait une liste au technicien en approvisionnement, qui irait chercher les pièces dans la zone d'approvisionnement pour ensuite les donner au technicien d'aéronefs. Par contre, durant la nuit, on reviendrait à la normale. Le technicien d'aéronefs irait donc dans la zone d'approvisionnement et ferait tout lui-même.

Il y a des répercussions. Tout d'abord, l'inventaire n'est pas géré adéquatement. Nous avons eu beaucoup de problèmes d'inventaire dans le passé. Nous allons chercher une pièce dans la zone d'approvisionnement en pensant qu'elle y est, mais elle n'y est pas. Un technicien l'a prise, mais il n'a probablement pas signé parce que nous étions pressés. Ainsi, la pièce ne s'y trouve pas, même si tout indique qu'elle est là.

Pendant que je faisais des travaux complexes, j'ai passé une heure dans la zone d'approvisionnement pour obtenir mes pièces alors que j'aurais dû consacrer ce temps à l'aéronef, le préparer pour le travail. Les techniciens passent un nombre incalculable d'heures à faire du travail d'approvisionnement.

•(1625)

Bien entendu, un autre problème que pose le fait d'avoir deux employés concerne les vacances, les congés et les congés de maladie. Si deux personnes ne fournissent pas, une personne ne le peut certainement pas. Pour la grande majorité, même pour certains gestionnaires régionaux, il y a donc un besoin criant d'avoir trois techniciens en approvisionnement. Ainsi, on s'assurerait que le travail est bien fait, et le technicien d'aéronefs serait moins sollicité pour effectuer le travail.

À maintes reprises, nous avons demandé l'embauche d'un troisième technicien en approvisionnement, mais on nous a dit que pour ce faire, il faudrait enlever un poste de technicien d'aéronefs. Bien sûr, c'est contre-productif, car le mandat de l'organisme est de réparer des aéronefs.

Je vais maintenant parler des techniciens d'aéronefs — et je suis désolé si le sujet est quelque peu aride. Trois différents types de techniciens d'aéronefs travaillent à Gander: le technicien en aéronautique, ou tech aéro, comme moi. Nous nous occupons des commandes de vol, des moteurs, des trains d'atterrissage, des circuits hydrauliques, des circuits pneumatiques et des systèmes électriques.

Je parie que l'interprète a bien du plaisir à me suivre présentement.

De plus, le tech aéro joue d'autres rôles, par exemple dans l'analyse des vibrations, l'échantillonnage des circuits hydrauliques et la maintenance de l'équipement de soutien. C'est le métier le plus exigeant des trois, car il englobe une panoplie d'éléments, dont ceux où l'on retrouve le plus de défauts.

Le tech avio, ou technicien en avionique, s'occupe des communications, des radars et des circuits de commandes de vol automatisés. Le technicien en structures d'aéronef s'occupe des structures d'aéronefs, de la fabrication des pièces, des matériaux composites et de la finition de tout ce qui précède. C'est également un travail très exigeant. Plus l'aéronef est vieux, plus il a besoin de soins.

Nous avons aussi des techniciens en aéronautique qui ont une formation en avionique, mais l'inverse n'existe pas. Donc, là où nous effectuons le gros du travail, personne n'a de deuxième formation pour aider les tech aéro.

Nous avons des équipes d'entretien courant, le jour et la nuit, et une équipe de maintenance qui ne travaille que le jour. Nous avons généralement trois hélicoptères, mais parfois, nous en avons quatre. Les équipes d'entretien courant s'occupent de la maintenance de l'aéronef et les équipes de maintenance font des inspections majeures, qui peuvent être très poussées. Elles peuvent prendre des mois à les terminer. Pendant les périodes où l'aéronef est en bon état de service, les équipes d'entretien se joignent aux équipes de maintenance, ce qui est prévu, et la date à laquelle l'aéronef sera prêt est déterminée en conséquence.

Le problème, c'est que les équipes d'entretien courant n'ont pas toujours la possibilité de le faire, et à bien des occasions, nous ne sommes pas en mesure de nous occuper de la maintenance de l'aéronef durant deux ou trois semaines parce que nous avons des engagements opérationnels. Il nous faut disposer d'un avoir utilisable afin de rester en disponibilité continue pour les opérations SAR.

Inutile de dire que si nous ne pouvons pas aider les équipes de maintenance, il y a des répercussions sur la date à laquelle l'aéronef est prêt et les inspections peuvent être retardées de plusieurs semaines.

Auparavant, nous faisons beaucoup d'heures supplémentaires. Si nous étions en retard dans le travail de maintenance d'un hélicoptère, nous faisons beaucoup d'heures supplémentaires, parfois deux ou trois fins de semaine de suite. Cependant, les heures supplémentaires ont été réduites de façon importante, et nous pensons que l'entreprise le fait pour des raisons financières. Il arrive parfois que des techniciens accumulent de 100 à 200 heures d'heures supplémentaires avant de les encaisser. Si un grand nombre de personnes le font en même temps, cela représente beaucoup d'argent.

Le manque de pièces est un autre problème important lié aux heures de travail. S'il nous manque des pièces dans l'inventaire, nous sommes forcés d'enlever la pièce d'un autre hélicoptère, ce qui requiert deux fois plus de temps pour accomplir la tâche. C'est une situation qui se produit souvent.

Les vacances, les heures supplémentaires, les congés, les congés de maladie, les invalidités de courte durée et les invalidités de longue durée sont d'autres facteurs qui ont des répercussions sur le travail, car notre travail est très physique. Il est facile de se blesser, surtout au dos.

Au cours des dernières années, nous avons également constaté une augmentation des tâches externes, qu'il s'agisse de fournir de l'aide pour les Jeux olympiques ou plus récemment, pour les inspections des aéronefs par échantillonnage qui ont eu lieu à Halifax où la base d'opérations principale de Greenwood et la nôtre ont dû fournir les services de trois techniciens pour une période de trois mois chacun, ce qui a paralysé le travail à notre base.

Notre métier ne nous permet pas d'être fatigués, distraits ou de nous surmener. Non seulement la vie des membres de l'équipage qui travaillent à bord des hélicoptères dépend de notre capacité à leur fournir un engin sécuritaire et utilisable, mais la vie des gens qui ont besoin d'aide est aussi en jeu. On ne peut sauver personne si on ne peut se rendre jusqu'à eux.

Nous prenons notre travail très au sérieux, et tout ce que nous demandons en retour, c'est qu'on nous donne l'appui et le nombre de travailleurs nécessaires pour accomplir notre travail. Nous aurions besoin d'au moins cinq tech aéro et d'un technicien en approvisionnement supplémentaires.

•(1630)

Nous vous soumettons respectueusement que les contrats de soutien en service devraient être réévalués sur la base de la main-d'œuvre des bases d'opérations principales afin que nous puissions atteindre nos objectifs et fournir à nos clients les hélicoptères dont ils ont besoin de la façon la plus efficace et rapide possible.

Merci.

Le président: Merci beaucoup.

Je veux remercier nos témoins qui sont parmi nous aujourd'hui. Je sais que ce doit être un peu difficile pour vous, car nos discussions vous rappellent des souvenirs. Je veux vous dire que ce sera utile pour notre travail, et je vous en remercie.

Nous aurons le temps de procéder à une série de questions de sept minutes. Monsieur Simms, je vous cède la parole. Vous disposez de sept minutes, si vous voulez partager votre temps avec M. LeBlanc.

M. Scott Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Wind-sor, Lib.): Je peux le faire vers la fin, si je peux seulement vérifier le temps.

[Français]

Merci beaucoup, monsieur.

[Traduction]

C'était un bon choix de mots.

Je veux ajouter ma voix à celle de M. Bernier pour vous remercier d'être ici et de nous dire votre point de vue. Je vous connais tous. Je vous ai rencontré en personne ou parlé au téléphone. J'ai travaillé avec vous à plusieurs égards. Vous conviendrez que ce que nous avons retenu, c'est qu'il faut régler un problème systémique. Je n'ai jamais entendu qui que ce soit remettre en question le courage d'un ou d'une pilote dans cette industrie. Je n'ai jamais entendu qui que ce soit douter de la sincérité des gens qui pilotent un aéronef, qui en font la maintenance, ou qui effectuent une descente en rappel d'un hélicoptère ou d'un aéronef à voilure fixe. J'aimerais ajouter ma voix à cet égard.

Ce que vous nous avez dit est convaincant pour ce qui est des répercussions sur les victimes et sur ce que cela pourrait faire. Johanna, vous avez écrit un livre à ce sujet, qui est très bien fait.

Monsieur O'Callaghan, je suis ravi de votre présence.

•(1635)

M. Sean O'Callaghan: Je vous en prie.

M. Scott Simms: Je suis très content que vous soyez présent, et je vous en remercie. Je veux aussi remercier les gens de l'UEDN. En fait, j'ai déjà parlé de la campagne « Save our Squadron ». C'est en fait ce groupe et un autre qui y participaient et qui en faisaient la promotion. Je crois que c'est ce qui explique la passion que vous avez pour cette industrie. Vos propos étaient peut-être un peu arides, mais ils étaient très instructifs. Vous écrirez peut-être cela dans votre épitaphe un jour.

Votre situation est unique. Elle est différente par rapport au reste du pays. Votre travail de recherche et sauvetage est vraiment très important. Vous avez signalé des failles dans le système dont bon nombre de gens ne se rendent même pas compte.

Veuillez répéter où se situent les problèmes, d'un point de vue systémique, à votre avis.

M. Sean O'Callaghan: Associer un organisme guidé par un but et un organisme à but lucratif, c'est s'attirer des ennuis. Si l'on veut que les hélicoptères continuent de répondre aux normes, plus de gens doivent participer au programme.

Le nombre de congés accordés aux employés augmente avec l'ancienneté. Aujourd'hui, le tiers d'entre eux ont droit à quatre semaines de vacances. L'année prochaine, ce sera probablement près de 60 p. 100 d'entre eux, et dans deux ans, tout le monde y aura droit. Ceci s'ajoute aux invalidités de courte durée et de longue durée — certains ont passé quatre, cinq ou même six mois sans travailler, n'est-ce pas? Tous ces congés augmentent considérablement la charge de travail des techniciens sur place.

Comme je l'ai dit plus tôt, si l'équipe d'entretien s'emploie à remettre des plates-formes en service, elle ne peut pas travailler à l'hélicoptère d'entretien. Cela peut retarder l'inspection de plusieurs semaines, ce qui a des répercussions sur l'instruction que les militaires doivent recevoir. J'ai manqué le témoignage du major Reid

ce matin, mais je suis persuadé qu'il a dit quelque chose de semblable.

M. Scott Simms: Mais j'imagine que cela contribue à améliorer l'état de disponibilité et à réduire le délai de réaction...

M. Sean O'Callaghan: Tout à fait.

M. Scott Simms: ... qui compte parmi les raisons de votre présence aujourd'hui.

M. Sean O'Callaghan: Eh bien, si notre seul hélicoptère en état de service tombe en panne, nous devons le réparer. Si nous en avons un autre en réserve, nous avons une autre option, n'est-ce pas?

M. Scott Simms: Attendez que les aéronefs à voilure fixe des services de recherche et de sauvetage arrivent; là, vous serez vraiment occupés.

M. Sean O'Callaghan: Assurément.

M. Scott Simms: Merci, monsieur O'Callaghan.

Monsieur Feltham, vous êtes un pêcheur depuis longtemps. Je vais vous poser des questions semblables à celles auxquelles M. Johnson a répondu. Vous pêchez toutefois principalement dans la zone côtière, et non pas aussi loin que lui.

Alors voici: croyez-vous que le métier est plus sécuritaire qu'il y a 20 ou 25 ans? Vous avez beaucoup de matériel, et il existe un grand nombre de règlements. Que pensez-vous du service dans votre zone de pêche?

M. George Feltham: Il ne fait aucun doute que la pêche est plus sécuritaire, et ce, grâce aux investissements et à l'équipement des pêcheurs. Mais vous savez, les formations ont en quelque sorte laissé croire aux pêcheurs, à tort, que l'aide pourrait arriver en...

Je le sais, car j'ai aussi été instructeur en sécurité; les pêcheurs finissent par avoir la certitude que le service est à portée de main, et qu'il ne leur faut que l'équipement. Grâce au Système mondial de détresse et de sécurité en mer, le message se rend à bon port. Il suffit d'appuyer sur un bouton pour envoyer le signal — boum! —, ce qui active soudainement le système à Gander, d'où l'hélicoptère prend son envol. Or, quand les derniers incidents se sont produits — cela n'a pas vraiment été révélé —, le facteur temps, soit le délai de réaction, a été...

Les pêcheurs nous demandent: « Eh bien, pourquoi diable devrais-je avoir tout cet équipement à bord quand je sais que l'équipe ne décollera pas avant deux heures? » C'est l'attitude générale des pêcheurs. Même si les aéronefs s'envolent en l'espace d'une heure, c'est généralement ce qu'ils pensent.

Vous savez, il ne faut pas oublier ce que le secteur de la capture permet d'économiser aux services de recherche et de sauvetage de la Défense nationale en étant sur place et en participant. Il en va de même pour les aéronefs à voilure fixe; à mon avis, il est important que certains des appareils se trouvent dans la province aussi, puisque nous sommes sur l'eau durant la période de pêche. Nous sommes sur les lieux. Plus vite on détermine la position d'un navire, plus vite la Garde côtière auxiliaire sera sur place. Il arrive que la Garde côtière auxiliaire se charge du problème avant même le déploiement, étant donné qu'elle communique directement avec le navire en mer.

Par contre, avec les changements... Les gens ne sont pas au courant de tous les incidents. En fait, le nombre d'incidents survenus dans la province, dont vous parlez, a diminué. Au début des années 1990, les activités entourant la pêche étaient moins importantes que depuis 2002, c'est-à-dire le nombre de personnes sur l'eau, la distance parcourue et la durée du voyage. Même si ces activités ont gagné en importance au cours des années 1990, le nombre d'incidents mortels diminue. C'est bien, mais il faut vraiment que nous puissions tout faire pour sauver les vies. Nous n'y arrivons toujours pas, et je crois que nous avons besoin de l'aide du gouvernement à cet égard.

• (1640)

Le président: Merci beaucoup.

[Français]

Je vais maintenant donner la parole à M. Bachand.

M. Claude Bachand (Saint-Jean, BQ): J'aimerais d'abord commenter le témoignage que vous nous avez offert.

C'est toujours difficile de perdre un être cher dans des circonstances aussi tragiques. On peut difficilement imaginer la peine qui ressurgit en vous. Vous devez comprendre qu'on essaie de régler la situation, mais on ne peut malheureusement rien contre la fatalité. Dans la vie, il arrive parfois des choses qu'on s'explique mal. Surtout quand un être cher, une personne qui nous tient à coeur, en est victime. Souvent on souffre d'une certaine incompréhension. En plus, on peut s'imaginer les derniers moments de la victime. J'admets que c'est difficile pour nous de vous écouter.

C'est important que vous livriez ce témoignage. Vous avez votre mot à dire, en tant que personnes, contribuables, Canadiens qui ont perdu cet être cher.

Pour notre part, nous essayons de déceler les problèmes. Nous voulons faire en sorte de perdre le moins de personnes possible en mer. Nous cernons ces problèmes.

Par exemple, on essaie d'avoir le meilleur matériel et les meilleures ressources humaines. Ça prend des gens entraînés. Il faut connaître la méthode d'entraînement des techniciens en recherche et sauvetage et les avoir vus à l'oeuvre pour comprendre qu'ils n'ont pas d'équivalent dans les Forces canadiennes. Personne n'est capable de sauver quelqu'un mieux qu'un technicien en recherche et sauvetage. J'ai compris aujourd'hui qu'ils déploient toute leur énergie pour le faire. Malheureusement, pour y arriver, il faut de l'argent.

J'en arrive à la responsabilité des élus, c'est-à-dire nous. Des gens pensent que notre travail est facile, que tout va bien, que nous sommes bien payés. J'aurais aimé les voir assis à ma place aujourd'hui pour écouter vos témoignages. Chacun d'entre nous ici ressent une certaine responsabilité envers ce qui est arrivé et ce qui risque encore de se produire. Vous devez comprendre que nous essayons de faire de notre mieux pour nous assurer que l'argent va à la bonne place.

Plus tôt, on a eu une excellente discussion sur la localisation des services. Je ne sais pas si vous étiez ici pour entendre ce qui se disait. Qu'est-ce que ça donne d'avoir un avion qui peut atteindre trois fois la vitesse du son si on est incapable d'aménager une base près du lieu des accidents? Parfois, c'est une question de secondes. C'est ce qui importe pour nous. C'est un peu difficile.

Je répète que si on pouvait faire quelque chose contre la fatalité, ce serait important d'agir, mais malheureusement on n'y peut rien. On essaie de réduire le plus possible le nombre de pertes, mais il faut tenir compte des choix de société.

Je fais des choix, tout comme mes collègues du Parti conservateur, du Parti libéral et du NPD. Moi, j'ai choisi. Je l'ai dit au ministre et je le dis aux gens du ministère: je ne trouve pas normal qu'on investisse quelque 15 milliards de dollars pour des C-17, des C-130J, des Chinook, et qu'on n'ait pas encore commencé à investir dans l'achat d'avions de recherche et de sauvetage. C'est un choix, mais je tiens à préciser que ce n'est pas le mien.

D'ailleurs, j'ai organisé une journée ayant pour but de savoir où cette affaire cloche. Je voulais savoir si on allait pouvoir rencontrer les ministres, où ça cloche et pourquoi les équipes de recherche et sauvetage ne décollent pas. On a parlé de localisation plus tôt, et c'est bien. Cela dit, c'est de faire un choix que d'apporter de nouveaux appareils comme ces avions. Pourquoi sont-ils arrivés en quatrième? Pourquoi ne sont-ils pas arrivés plus tôt?

C'est important pour nous de faire en sorte que ces choix correspondent aux besoins. Ce choix du Secrétariat national de recherche et de sauvetage tient compte de la santé et de la vie des Canadiens et des Québécois. C'est une question de secondes. C'est ce qui sert, d'habitude. Les gens sont capables de comprendre que ça sert à sauver la vie de civils, pas seulement la vie de militaires. Je ne veux pas dénigrer les militaires, mais il y a des choix politiques.

Je voulais juste vous dire que je suis de tout coeur avec vous. Je veux que vous compreniez aussi que l'ensemble des députés ici veut le bien de la population. Malheureusement, il y a des choix de société à faire. On est toujours aux prises avec le fait qu'on investit plus dans les services de santé que dans l'éducation ou les forces armées.

Je voulais vous dire que votre témoignage m'a touché. J'aimerais que vous preniez quelques minutes ou quelques secondes pour réagir à ce que je viens de dire. Avez-vous au moins confiance en nous, qui sommes un peu les techniciens en recherche et sauvetage de la politique? Nous faisons notre possible, nous sommes bien entraînés, mais parfois nous avons de la difficulté à y arriver en raison des fatalités qu'il est impossible d'éviter.

• (1645)

[Traduction]

Le président: Monsieur Bartlett.

M. Wilfred Bartlett: Ce qui me déplaît le plus à l'égard des services de recherche et de sauvetage — quelqu'un pourra peut-être me répondre —, c'est le délai de 30 minutes. Quand les employés sont sur place, il faut 30 minutes pour décoller, ou il faut décoller dans les 30 minutes.

L'autre jour, un chauffeur d'ambulance m'a confié que, s'il doit répondre à un appel en soirée et qu'il rentre à 3 heures du matin, quelqu'un doit se lever pour faire le plein du véhicule avant de le laisser au garage. Ainsi, les ambulanciers seront à bord en cinq minutes seulement pour répondre à l'appel suivant. Ces gens-là ne vivent pas dans le garage. Ce ne sont que des bénévoles, comme dans la plupart des collectivités. C'est l'une des choses qui sont vraiment remises en question.

Par ailleurs, quel est le prix d'une vie? J'ai assisté aux funérailles de Larry Parsons. J'ai dû parler à sa femme. Son mari a perdu la vie parce qu'il s'est écoulé 50 minutes avant que l'hélicoptère décolle. À son arrivée — selon le rapport que j'ai entre les mains, mais ne me demandez pas d'où il vient —, les hommes étaient encore en vie. Imaginez si l'aéronef avait pris son envol après 20 minutes — soit une demi-heure plus tôt; aujourd'hui, les victimes seraient à la maison avec leur famille. C'est ce qui me fâche.

Je crois qu'il vaut vraiment la peine d'investir l'argent nécessaire pour assurer le service 7 jours par semaine, 24 heures par jour. Je suis prêt à payer un peu plus d'impôts, s'il le faut. J'ai passé une partie de ma vie sur l'eau, et je sais combien c'est dangereux. Une personne qui perd la maîtrise de sa voiture peut revenir sur la route pour faire du stop. En mer, c'est complètement différent. Un navire peut faire naufrage en quelques minutes, comme on l'a constaté au fil du temps. Je pourrais citer des exemples de naufrages où les gens à bord n'ont même pas eu le temps de détacher le canot de sauvetage. Certains n'ont même pas eu le temps d'enfiler un gilet de sauvetage. C'est la vitesse à laquelle un bateau peut sombrer.

Un navire comporte bien des prises d'eau; si une seule d'entre elles cède dans la salle des machines, le bateau sera soudainement à moitié rempli d'eau sans que quiconque s'en aperçoive. Avec toute cette eau, ou bien le navire coulera automatiquement, ou bien il chavirera.

C'est pour cette raison que je crois que le délai de réaction est l'élément le plus important, et que le service doit être assuré 7 jours par semaine, 24 heures par jour. Trouvez l'argent qu'il faut. Diminuez les dépenses d'autres programmes inutiles. Je pourrais en nommer quelques-uns, mais je ne le ferai pas ici aujourd'hui. Trouvez les fonds nécessaires.

• (1650)

Le président: Merci, monsieur Bartlett.

Je vais laisser la parole à M. Harris.

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

J'aimerais remercier les témoins de leur présence cet après-midi. Vous avez des histoires très touchantes, surtout ceux d'entre vous qui ont perdu des parents ou des amis lors de catastrophes.

Priscilla, même si la tragédie a eu lieu il y a 24 ans, vous en êtes encore extrêmement émue, de toute évidence, et vous tenez à nous transmettre votre message. Je pense que nous prenons tous au sérieux notre capacité et notre responsabilité de formuler des recommandations, et j'en tiendrai certainement compte dans mes réflexions.

J'aimerais aussi remercier M. O'Callaghan qui, je crois, possède une vaste connaissance du fonctionnement des services.

Je pourrais commencer par vous. Vous nous avez dit que cet hélicoptère, le Cormorant, a été conçu ou bien présenté comme ayant un ratio de sept heures d'entretien par heure de vol; or, ce ratio est plutôt de trente heures d'entretien par heure de vol. Il faut donc quatre fois plus de temps que prévu pour assurer l'entretien. Est-ce pour cette raison qu'on manque d'hélicoptères, ou bien suis-je en train de vous faire dire ce que vous n'avez pas dit? Quelles sont les conséquences si nos hélicoptères sont hors service, étant donné qu'il faut quatre fois plus de temps que prévu pour les entretenir?

M. Sean O'Callaghan: C'est effectivement largement lié aux avoirs utilisables. Si le ratio de l'hélicoptère était de sept pour un, l'entretien ne prendrait pas autant de temps qu'actuellement. En fait,

on a sous-estimé la détérioration de ce qu'on appelle les composants à vie limitée.

De notre côté, sur le plan organisationnel d'IMP, quelques personnes ont été embauchées pour régler le problème. Toutefois, il est encore difficile d'obtenir que le Cormorant soit entretenu dans la mesure qu'exige le personnel de la Défense nationale.

M. Jack Harris: Par conséquent, croyez-vous que les trois hélicoptères à Gander suffisent?

M. Sean O'Callaghan: Je pense qu'au départ, la Défense nationale n'a pas acquis suffisamment d'appareils. Je crois qu'il nous en aurait fallu 20 plutôt que 15. Il faut toujours prévoir les défaillances de certains appareils. C'est un engin mécanique hautement complexe et électronique. C'est le problème initial.

Maintenant, nous sommes quelque peu coincés...

M. Jack Harris: Très bien, merci.

De toute évidence, les décisions sont prises en fonction de la planification, et beaucoup ont parlé du besoin d'assurer un délai de réaction de 30 minutes, 7 jours par semaine, 24 heures par jour. Je défends d'ailleurs ce point de vue depuis longtemps.

Certains se sont questionnés sur la valeur ou le coût d'une vie. Des coûts sont associés à différentes choses, et je vais vous en donner un exemple. Ce qui suit provient d'un rapport que la Défense nationale a publié en septembre 2004.

On y parle de l'acquisition d'aéronefs à voilure fixe pour les services de recherche et de sauvetage. La Défense a aussi examiné les répercussions du statut de disponibilité — l'exigence d'un délai de réponse de 30 minutes — sur la conception de l'aéronef lors de la planification du programme. J'aimerais vous lire ce qu'on en dit en particulier, étant donné que cela influence la vitesse de croisière de l'aéronef à voilure fixe. Voici ce qui se trouve dans le résumé. L'analyse est plus loin.

L'augmentation du nombre d'heures pendant lesquelles le statut de disponibilité des services de recherche et de sauvetage est de 30 minutes constitue une autre manière évidente de réduire la vitesse de croisière minimale. Une analyse a permis d'estimer le coût, sur 30 ans, de différentes façons d'ajouter aux 40 heures actuelles par semaine au cours desquelles le délai de réaction est de 30 minutes. Plus particulièrement, on a déterminé qu'il coûterait plus d'un milliard en dollars de l'année courante pour assurer un service de 30 minutes 7 jours par semaine, 24 heures par jour pendant 30 ans. Ces coûts ont été jugés trop prohibitifs, étant donné qu'un budget de 1,2 milliard de dollars est alloué à l'acquisition des aéronefs [à voilure fixe pour les services de recherche et de sauvetage].

Un milliard de dollars sur 30 ans semble être beaucoup d'argent, mais si l'on fait le calcul, il s'agit de 33 millions de dollars par année pour un programme national.

Je me demandais si l'un d'entre vous pourrait commenter ces chiffres. Il s'agit d'aéronefs à voilure fixe, pas d'hélicoptères. L'analyse et les chiffres peuvent être différents. Mais croyez-vous que le gouvernement devrait considérer ces chiffres comme prohibitifs s'il s'agit d'essayer d'assurer un délai de réaction de 30 minutes, 7 jours par semaine, 24 heures par jour?

Est-ce que quelqu'un veut répondre?

• (1655)

Mme Johanna Ryan Guy: Il faut progresser; le changement est inévitable. Nous connaissons les problèmes. Les audiences à elles seules ont permis de faire ressortir de nombreux problèmes. Vous devez recueillir des renseignements sur tous les aspects. Dans un monde idéal, nous réglerions tout.

Jack, vous auriez un aéronef à St. John's, et nous garderions celui de Gander. Mais pour l'amour du ciel, la disponibilité 7 jours par semaine, 24 heures par jour est, selon moi, l'enjeu le plus important pour les Terre-Neuviens et les familles des pêcheurs, et c'est pourquoi je suis ici. Mais si nous ne disons rien, ce sera toujours une question d'argent. Tout dépend toujours de l'argent. Quel problème faut-il régler en premier? C'est comme une vieille maison. Par quoi commencer? On sait qu'elle s'effondrera si on n'y met pas d'argent, mais des réparations sont nécessaires dans tous les coins. Où vaut-il mieux investir? L'argent, c'est l'argent. Le gouvernement n'en aura jamais assez; il suffit de jeter un coup d'oeil au déficit.

Je ne connais donc pas la réponse. C'est pourquoi vous êtes là, j'espère — et c'est la raison pour laquelle je ne voudrais pas faire de politique. Où faut-il dépenser l'argent? Comment le dépenser?

M. Wilfred Bartlett: Les politiciens ne voudraient probablement pas non plus travailler en mer.

Mme Johanna Ryan Guy: C'est vrai. Eh bien, moi oui. Croyez-moi, j'aimerais mieux pêcher le calmar à la turlutte que d'être ici.

Il faut trouver où l'argent devrait être dépensé... Compte tenu de ce que ma famille a vécu, je ne pourrai probablement pas vous répondre précisément.

J'ai entre les mains un article paru le 7 octobre 2008 qui s'intitule « Les familles de Terre-Neuve-et-Labrador rejettent le rapport interne de recherche et de sauvetage ». Je sais que je ne devrais pas sortir ce genre de document sans crier gare.

À Terre-Neuve-et-Labrador, des familles de pêcheurs morts à la mer expriment leur colère en réponse à un récent rapport interne de l'armée, qui recommande que les Escadrons de recherche et de sauvetage ne soient pas en poste 24 heures par jour.

Johanna Ryan-Guy [c'est moi] a perdu deux frères en septembre 2004 lorsque le Ryan's Commander s'est abîmé sur des rochers, près de Cap Bonavista.

[J'ai] affirmé que le rapport interne est « difficile à avaler ».

L'étude portait sur tous les incidents de Catégorie 1 — au cours desquels une vie est en danger imminent, et qui nécessitent une intervention immédiate — survenus de 2000 à 2004.

Quelque 1 054 incidents de Catégorie 1 se sont produits au cours de cette période. Or, le ministère a conclu que le délai de réaction des équipes de recherche et de sauvetage a peut-être contribué à la survie des victimes dans seulement neuf des cas.

Les chances que les effectifs de l'escadron permettent d'accélérer le délai de réaction étaient au coeur de l'étude.

L'article est paru en 2008, et nous en parlons encore aujourd'hui, en 2011. En toute honnêteté, j'en ai ras le bol de tout cela. Mais je connais la lourdeur de la bureaucratie, et je sais qu'il faut du temps.

Pour l'instant, le délai de réaction est de deux heures durant la nuit, lorsque l'équipe est de garde à la maison. Pendant les heures normales de travail, le délai de réaction de l'équipe de recherche et de sauvetage est de 30 minutes.

Selon le rapport, réduire le temps de réaction durant la nuit comporterait peu d'avantages et coûterait des sommes astronomiques. Le document démontre aussi qu'il faudrait investir au moins 200 millions de dollars [courants] supplémentaires par année pour que les équipes puissent réagir en 30 minutes, et ce, 24 heures par jour.

J'ai fait part de mon découragement à la suite de ce rapport. Je suis toujours découragée puisque nous cherchons encore à régler les mêmes problèmes. La situation n'a pas vraiment évolué. Le bateau qui a emporté mes frères a sombré en 2004. Jack, ce dont nous parlons posait problème à l'époque, et c'est encore le cas aujourd'hui. Et dans 10 ans, il y aura encore des problèmes. Vous parlez d'argent. Je ne suis pas riche, mais pas pauvre non plus. Croyez-vous que l'argent changera quoi que ce soit pour moi en échange de la vie de Dave et de celle de Joe? Je comprends que vous ne pouvez pas sauver tout le monde. Dieu lui-même n'y arrive pas, d'accord? Mais quelles que soient les ressources disponibles, les décisions ne peuvent pas toujours dépendre de l'argent. Quelle est la bonne chose à faire avec l'argent dont vous disposez?

Priscilla, depuis combien d'années en avez-vous ras le bol de tout cela? Allez-y.

• (1700)

Mme Priscilla Boucher: Je n'ai pas cessé de dénoncer la situation, mais compte tenu de toutes les tragédies dont nous avons parlé aujourd'hui, nous avons sûrement compris que nous pouvons changer les choses. Je pense que tout le monde peut aider au changement. Les politiciens et le gouvernement fédéral doivent faire plus pour éviter que de telles tragédies se répètent. Qu'il soit mineur ou majeur, un accident est un accident de trop.

Je ne suis pas ici pour critiquer les communautés, car ce n'est pas ma responsabilité. Cela dit, je veux que le traitement soit équitable. À Gander ou à St. John's, les autorités doivent réagir le plus rapidement possible. Il faut prendre les choses en main. Je comprends que la question est parfois politique, mais l'enjeu est trop important.

Concernant la plateforme *Ocean Ranger*, quelqu'un aurait dû prendre une décision. Ces gens n'auraient même pas dû travailler cette nuit-là. Nous savions tous que c'était la pire tempête de l'histoire. Et, pour l'amour du Bon Dieu, j'espère que, dorénavant, nous ne permettrons pas à quiconque de travailler dans l'océan Atlantique durant une tempête, même si elle est de faible ampleur.

Personne n'aurait dû travailler dans de telles conditions. Personne n'avait de chances de survie. Néanmoins, je peux vous dire qu'on souffre en apprenant la nouvelle.

Je pense qu'on aurait pu prendre des précautions. Nous devons apprendre de telles tragédies. Les communications avec moi et ma famille ont échoué totalement, et je ne souhaite à aucune famille de recevoir si peu d'information. J'en souffre encore, car on ne nous a rien dit du tout. Dans l'avion, j'ai tenté par tous les moyens d'apprendre ce qui était arrivé. Le personnel de recherche et de sauvetage ne pouvait rien me dire.

Je répète que j'ai dû contacter les responsables de mon église pour apprendre la vérité 12 heures plus tard, alors que tout le monde était au courant, à Terre-Neuve. Je pense que c'est en raison de la distance, car je n'étais ni en ville ni dans une collectivité située près de la côte Nord. J'étais simplement à Corner Brook, et je n'avais personne sur qui compter. Ce qu'on me répondait était terrible.

Je répète que, d'après moi, l'argent... La vie n'a pas de prix. Il faut communiquer et, à mon avis, les conditions étaient dangereuses. Il est essentiel de former les gens. Je ne sais pas ce qu'il en est maintenant, mais des responsables qui travaillaient sur la plateforme n'avaient pas reçu de formation. J'espère que mon fils n'était pas l'un d'eux, car il avait été formé dans certains domaines... Il avait choisi de travailler là en attendant de trouver mieux, et ça lui a coûté la vie.

Le président: Merci.

Mme Priscilla Boucher: Pour ce qui est des fonds disponibles, je répète que, comme tout le monde l'a dit aujourd'hui, la vie n'a pas de prix. J'espère de tout coeur que nous allons améliorer les choses. Nous travaillons au changement depuis des années, pour le bien de tous. Nous sommes fiers de...

• (1705)

Le président: Merci.

Veuillez être bref, monsieur.

M. George Feltham: Oui, monsieur le président.

Je répondrais à Jack que, non, un budget de 33 millions de dollars n'est pas trop important. Je pêche depuis 32 ans et je sais ce que c'est de se trouver en haute mer. Pour le moment, je pratique la pêche côtière. Lorsqu'on consulte les prévisions météo des quatre ou cinq prochains jours... Pour situer le contexte, on a annoncé quelques averses de neige pour Eastport, hier. Pourtant, il est tombé 20 centimètres de neige. Cela indique dans quelle mesure les prévisions sont fiables.

Lorsqu'on doit se fier aux prévisions météo des quatre ou cinq prochains jours, c'est inévitable, on quitte le port ou on y revient durant une tempête. Ce n'est pas juste le secteur des Pêches qui est concerné, mais vous pouvez vous imaginer l'inquiétude que ma femme et mes enfants vivent à la maison. Je ne veux pas décevoir les gens, mais la Garde côtière et le personnel de recherche et de sauvetage ne peuvent pas réagir dans les temps souhaités.

Mon fils travaille actuellement sur les pétroliers. Je sais ce que c'est quand les vagues font 13 mètres et que les vents sont de 55 noeuds. Même si nos proches travaillent sur un bateau de 800 pieds, je peux vous dire qu'on se demande où ils sont et comment on va les aider en cas d'accident. Non, Jack, ce n'est pas un budget trop important...

Le président: Merci.

M. Hawn dispose de cinq minutes pour poser les dernières questions.

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

Merci à tous de votre présence. La mer est bien sûr très dangereuse. Tout le monde est attristé par les disparitions en mer et compatit évidemment avec les familles. Merci de nous avoir raconté votre histoire.

Madame Ryan Guy, vous avez dit deux ou trois choses qui me semblent pertinentes sur l'importance d'investir l'argent là où c'est le plus utile.

Mme Johanna Ryan Guy: Ce ne sont pas les fonds qui...

L'hon. Laurie Hawn: Oui. Mais c'est une considération très pratique et très réaliste, car les ressources ne sont pas illimitées; nous devons donc investir les ressources que nous avons... Bien sûr, nous devons toujours tenter d'en faire plus, mais nous devons concentrer les investissements là où, nous l'espérons, ils seront le plus utiles. Je sais que, lorsqu'un événement survient, l'équipe de recherche et de sauvetage 103 et toutes les autres tirent des conclusions pour améliorer les choses, si possible.

Monsieur O'Callaghan, je veux revenir sur certains de vos propos, au risque de rendre les choses plus arides...

Des voix: Ah, ah!

L'hon. Laurie Hawn: ... mais c'est important, car il en va de la capacité de maintenir le niveau de service et des autres choses que nous pourrions améliorer.

Nous avons demandé ce matin au major Reid ce qu'il faudrait pour qu'en tout temps, le délai d'intervention soit de 30 minutes. Grosso modo, le major Reid a répondu qu'il faudrait deux fois plus d'avions et d'employés. Êtes-vous d'accord avec lui?

M. Sean O'Callaghan: Tout à fait.

L'organisation de secours disponible 24 heures par jour, 7 jours par semaine est un objectif très difficile à atteindre sur le plan logistique.

L'hon. Laurie Hawn: Oui.

M. Sean O'Callaghan: Si on dispose de deux fois plus d'avions, c'est clair qu'il faut doubler le nombre d'employés et bâtir un nouveau hangar. La logistique poserait beaucoup de problèmes.

L'hon. Laurie Hawn: Oui, c'est facile à dire, mais c'est un peu plus difficile à faire. Nous devons chercher à améliorer les choses, mais il y a certaines difficultés à surmonter.

M. Sean O'Callaghan: En effet.

L'hon. Laurie Hawn: Concernant les Cormorants — j'aimerais de nouveau connaître votre opinion sur ce qui a été dit aujourd'hui —, nous possédons la première flotte en importance au monde. C'est pourquoi nous sommes les premiers à rencontrer des problèmes.

M. Sean O'Callaghan: Les problèmes surviennent plus rapidement.

L'hon. Laurie Hawn: Cela augmente bien sûr les coûts d'entretien.

Il importe de clarifier les choses et de dire que, malgré ce que certains croient, les 30 heures de maintenance nécessaires à la suite d'une heure de vol ne signifient pas que l'avion doit rester au sol tout ce temps. Cela veut dire qu'il faut engager des dépenses qui représentent une trentaine d'heures... Par exemple, les techniciens travaillent en même temps.

M. Sean O'Callaghan: En effet, les heures de chaque technicien sont comptées.

L'hon. Laurie Hawn: C'est exact, les heures sont cumulatives.

M. Sean O'Callaghan: Oui, elles sont cumulées.

L'hon. Laurie Hawn: Concernant le manque de personnel, de pièces de remplacement, etc., je veux bien comprendre, car la question me paraît importante. Avez-vous dit qu'à votre avis, il fallait cinq techniciens en aéronautique et un technicien en approvisionnement simplement pour effectuer la maintenance... ?

M. Sean O'Callaghan: C'est le minimum d'employés...

L'hon. Laurie Hawn: Oui.

M. Sean O'Callaghan: ... pour effectuer la maintenance, selon les besoins actuels.

L'hon. Laurie Hawn: C'est ce qu'il faut pour assurer la maintenance des 32 appareils, etc.

M. Sean O'Callaghan: Tout à fait.

L'hon. Laurie Hawn: Vous avez parlé de gestion des stocks et dit que les techniciens manquaient parfois de pièces.

M. Sean O'Callaghan: Oui.

L'hon. Laurie Hawn: Prend-on des mesures pour former les techniciens à cet égard?

M. Sean O'Callaghan: Nous le faisons déjà, et c'est là qu'est le problème. On retire les techniciens en aéronautique des aéronefs et on leur demande d'occuper un poste pour lequel il y a pénurie.

• (1710)

L'hon. Laurie Hawn: Oui, tout dépend donc du technicien en approvisionnement.

M. Sean O'Callaghan: Il constitue la seule solution.

L'hon. Laurie Hawn: Qui s'occupe de recevoir vos demandes et vos commentaires à l'administration centrale de la Défense nationale?

M. Sean O'Callaghan: Nous traitons avec IMP et tout ce que nous avons dit a été communiqué au directeur de programme, M. Bill Ricketts.

L'hon. Laurie Hawn: Je connais Bill.

M. Sean O'Callaghan: Oui, c'est vrai.

M. Wilfred Bartlett: Monsieur, si vous le souhaitez, je peux faire une déclaration, au nom d'IMP, concernant les propos qu'a tenus M. O'Callaghan aujourd'hui.

L'hon. Laurie Hawn: Je n'ai aucune objection.

Nous y reviendrons sans doute, car il est manifeste que IMP traite avec quelqu'un au 400, rue Cumberland et accueille les demandes. Je vais en rester là pour l'instant.

Brièvement, je dois dire qu'il est un peu plus difficile de faire fonctionner un avion que ce ne l'est pour une ambulance.

M. Sean O'Callaghan: C'est beaucoup plus difficile.

L'hon. Laurie Hawn: C'est un peu comme comparer des pommes et des oranges. Je peux me mettre au volant d'une ambulance et la faire démarrer, tandis que j'aurais un peu plus de mal à le faire...

Mme Johanna Ryan Guy: Ce n'est pas ce dont je parlais... Veuillez m'excuser.

L'hon. Laurie Hawn: Je pense que c'est M. Bartlett...

Mme Johanna Ryan Guy: En fait, nous le disons tous d'une manière ou d'une autre, parce que c'est la base. C'est de la double norme dont je parle. Il faut que le véhicule soit prêt à partir le plus rapidement possible.

J'ai écouté ce qui s'est dit plus tôt. Je l'ai entendu dire que seulement 17 p. 100 des incidents survenaient entre 8 et 16 heures.

L'hon. Laurie Hawn: En fait, c'était 20 p. 100. Selon le 103^e, c'est 20 p. 100, mais peu importe.

Mme Johanna Ryan Guy: Je suis pour la qualité de vie.

L'hon. Laurie Hawn: Oui.

Mme Johanna Ryan Guy: On me tuerait si je disais: « Pourquoi n'inversez-vous pas la donne? » Si seulement 20 p. 100 des incidents surviennent entre 8 et 16 heures et que 80 p. 100 surviennent après 16 heures et les fins de semaine...

L'hon. Laurie Hawn: Le délai d'intervention devrait donc être 30 minutes entre 16 heures et 8 heures, et de 2 heures entre...

Mme Johanna Ryan Guy: Je ne sais pas. C'est ce que je vous dis.

L'hon. Laurie Hawn: Oui, il y a une logique assez évidente, mais ce n'est pas si simple.

Mme Johanna Ryan Guy: Évidemment, il y a toute une question de logistique, mais si l'on regarde seulement les chiffres, c'est quelque chose qui me frappe.

L'hon. Laurie Hawn: Et je pense que tout le monde dans le système essaie d'améliorer la situation. Les gars du 103^e font de l'excellent boulot, de toute évidence. Je pense qu'il n'y a personne qui remet leur travail en question.

Mme Johanna Ryan Guy: Grand Dieu, non!

L'hon. Laurie Hawn: C'est spectaculaire.

Je voudrais maintenant poser une autre question.

En fait, elle s'adresse à M. Feltham. Nous avons parlé de la formation et de tout le travail qui se fait dans l'industrie, qui est extraordinaire et essentiel, mais vous avez souligné en particulier la formation médicale, la formation des capitaines et la formation des officiers de passerelle. La formation est-elle au niveau voulu en ce moment? Je suppose que c'est une autre chose qu'on veut toujours améliorer.

M. George Feltham: Je pense qu'en ce moment, pour répondre à votre question, au Canada et probablement même dans le monde, Terre-Neuve est vraisemblablement le chef de file pour ce qui est de la formation des personnes qui dirigent les bateaux, du nombre de personnes qui ont complété la FUM et du reste. Par contre, la réponse est probablement non aussi, parce qu'on n'a jamais le niveau espéré, mais les gens du secteur semblent trouver que nous faisons plus que notre part. Nous avons porté la formation à un niveau jamais vu auparavant. Nous voyons de nos yeux où elle nous permet de sauver des vies. Nous avons donc l'impression qu'il faut miser là-dessus. Nous croyons que le gouvernement a une responsabilité à cet égard.

L'hon. Laurie Hawn: Y a-t-il un système parfait qui répondra à vos besoins à 100 p. 100? C'est dangereux d'aller en mer. Nous perdrons toujours des personnes en mer.

M. George Feltham: Je ne sais pas si nous perdrons toujours des gens en mer. Il y a une année où personne n'est mort, en 2003...

L'hon. Laurie Hawn: C'est inhabituel.

M. George Feltham: ... si je ne me trompe pas, il n'y en a pas eu dans l'industrie de la pêche. Mais quand nous prenons des décisions, que ce soit pour l'exploitation pétrolière en haute mer ou pour la pêche, il doit y avoir un système en place. C'est essentiel. Nous devons élaborer un système. Si notre gouvernement n'est pas aussi bon que le voisin d'à côté ou d'en face, il faut nous demander pourquoi.

Ce sont 17 p. 100 des incidents qui surviennent entre 8 et 16 heures... Ces chiffres sont difficiles à accepter dans l'industrie. C'est clair.

Notre industrie a changé. Nous n'avons pas analysé la question en détail. Il ne faudrait pas faire l'erreur de... Il y a de la pêche qui se fait 24 heures sur 24, au moins d'avril à novembre. Les choses ont changé. Les opérations de recherche et de sauvetage doivent changer en conséquence, dans une certaine mesure. Peuvent-elles changer du tout au tout? Peut-être pas d'un coup, mais il faut commencer quelque part. Nous ne faisons rien. C'est ça, le pire, nous ne faisons rien.

L'hon. Laurie Hawn: Tout le monde est d'accord pour dire qu'il faut faire le mieux possible avec les ressources possibles. On essaie tout le temps d'avoir plus de ressources pour en faire plus. Je pense que c'est la volonté de tout le monde, à tout le moins de tout le monde ici présent. Votre témoignage d'aujourd'hui/hui, votre expérience et vos exemples nous aident beaucoup. Je vous en remercie.

Je pense que mon temps est écoulé depuis quelques minutes.

•(1715)

Le président: Est-ce que tous les membres du comité seraient d'accord pour que nous accordions deux minutes à M. Cooper? M. Cooper est le directeur des travaux adjoint. Il aimerait avoir deux minutes pour s'exprimer devant le comité.

Jack.

M. Jack Harris: Est-ce une tentative de réfuter un témoignage ou quoi? C'est assez inhabituel. Il arrive à la fin et demande de pouvoir s'exprimer sur les propos de ce monsieur. Est-ce que nous sommes prêts à accepter tout le temps ce genre de chose?

L'hon. Laurie Hawn: J'aimerais demander à M. Cooper le but de son intervention.

M. Don Cooper (directeur des travaux adjoint, IMP Aero-space): Ce n'est qu'une déclaration de la direction sur... La position de M. O'Callaghan ne reflète probablement pas la perception ou la pensée des dirigeants de l'entreprise.

M. Jack Harris: Bien entendu. En tant que représentant syndical, il parle au nom de ses employés et non au nom de l'entreprise, si je comprends bien, il parle de ses employés.

M. Sean O'Callaghan: Absolument: je parle au nom des employés.

M. Jack Harris: C'est assez évident, je suppose.

M. Sean O'Callaghan: Je ne parle pas au nom du MDN.

Le président: Monsieur Hawn.

L'hon. Laurie Hawn: Êtes-vous en train de nous dire, Jack, que vous êtes prêt à entendre...?

M. Jack Harris: Non, non. S'il veut seulement dire que les opinions de M. O'Callaghan ne correspondent pas à celles de l'entreprise, nous pouvons très bien accepter de l'entendre. Mais s'il veut présenter un témoignage au comité lui-même, il peut lui soumettre un mémoire par écrit ou se faire entendre autrement. Je n'ai rien contre la personne. Je me demande simplement si dès que quelqu'un n'aime pas ce qu'une autre personne a dit, elle peut se manifester pour réfuter ceci ou cela et présenter un autre argument? Je me demande seulement si c'est une chose que nous serons toujours prêts à accepter?

Le président: Monsieur Hawn.

L'hon. Laurie Hawn: Monsieur le président, ce que je veux dire... Je n'ai aucune idée de ce que M. Cooper veut nous dire, mais comme nous sommes là avec toutes les personnes ici présentes, je crois franchement qu'il incombe au comité de l'écouter. Nous pourrions ensuite choisir de ne pas en tenir compte ou de ne retenir que ce qui nous convient, mais je pense que nous devrions écouter la position de l'entreprise responsable de l'exploitation de ces aéronefs. Cela m'apparaît logique. Je ne sais pas ce que vous en pensez.

Le président: Donc êtes-vous...?

Oui, Scott.

M. Scott Simms: Le problème que je vois, c'est qu'un peu plus tôt aujourd'hui, quelqu'un m'a demandé s'il pouvait prendre la parole. C'était un ancien colonel honoraire qui était assis ici. Je lui ai dit que ce n'était pas possible. Je croyais que nous devions nous en tenir à la liste, un point c'est tout. Cela vaut ce que cela vaut.

L'hon. Laurie Hawn: Je ne sais pas qui c'était ni ce qu'il voulait dire. Cependant, je pense que comme IMP est responsable de l'entretien des aéronefs, il serait logique, pendant que ses représentants et nous sommes ici, que nous écoutions ce qu'ils ont à dire. C'est indéniablement pertinent dans notre étude sur les délais de réaction. Ce ne pourrait être plus clair.

Le président: Monsieur Hawn, proposez-vous une motion pour...

L'hon. Laurie Hawn: Absolument.

Le président: Très bien, nous sommes donc saisis d'une motion. Vous pouvez en débattre, Claude.

[Français]

M. Claude Bachand: J'ai tout de suite donné mon appui, parce que je ne pense pas qu'on retourne à Terre-Neuve-et-Labrador prochainement. C'est un exercice démocratique. Certaines personnes ne le savaient peut-être pas. Pourquoi ne pas les écouter, si on en a le temps?

Je suis un ancien syndicaliste et un grand ami de la Défense nationale, notamment de Jérôme Turcq et des personnes de ce groupe. Par ailleurs, je suis capable de comprendre aussi que l'employeur a peut-être un autre point de vue. Je pense qu'on devrait l'écouter. On va prendre avec réserve tout ce que les gens disent, on est assez grands pour le faire.

Vu qu'on se fonde sur la démocratie, et qu'on a le temps, je conviendrais de l'écouter.

[Traduction]

Le président: Jack, sur la même question.

M. Jack Harris: Je suis en accord général avec l'idée que nous devrions entendre toute personne qui se présente devant nous et veut s'exprimer. En fait, je l'ai même proposé à Ottawa, si vous vous en rappelez bien, et le comité a rejeté mon idée. Nous nous fions à une liste des témoins à la place.

Si nous acceptons d'entendre ce monsieur, nous devrions également offrir d'entendre le monsieur qui s'est adressé à M. Simms aujourd'hui. Nous sommes en train d'établir un précédent qui est contraire aux décisions que le comité a prises jusqu'ici, Laurie. Je n'ai rien contre M. Cooper. Je serai content d'entendre ce qu'il a à dire. Il devrait peut-être nous envoyer une lettre, en fait, à moins que nous n'offrions la même chance à tous ceux et celles qui veulent dire quelque chose.

● (1720)

Le président: Très bien. Nous avons reçu motion de M. Hawn que M. Roy Cooper, directeur des travaux adjoint chez IMP, soit autorisé à faire une déclaration devant le comité.

Madame Gallant.

Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, PCC): Pour ce qui est de la crainte de M. Harris d'établir un précédent, vous savez tous comment une chose peut mener à une autre. Si nous donnons notre accord à ce monsieur, que nous acceptons d'entendre un autre témoin, peut-être pouvons-nous aussi convenir par un certain consensus que nous ne sommes pas en train d'établir une nouvelle règle de procédure. Ce sont les circonstances particulières d'aujourd'hui qui le dictent, nous sommes venus de très loin, mais cela ne deviendra pas une habitude.

Merci.

Le président: Je vais demander le vote.

(La motion est adoptée.)

Le président: Vous avez quatre minutes.

M. Don Cooper: Merci. Je m'appelle Don Cooper. Je suis directeur des travaux adjoint chez IMP Aerospace. IMP s'occupe de l'entretien de la flotte d'aéronefs Cormorant CH-149 du Canada qui servent aux opérations de recherche et de sauvetage, et ce, depuis 2001. IMP s'inscrit en faux avec certaines observations formulées ici aujourd'hui et a l'intention de comparaître devant le comité ultérieurement afin de clarifier la situation, parce que nous estimons que ces observations sur les activités de recherche et de sauvetage sont inexactes.

Le président: Merci.

C'est tout?

M. Don Cooper: Oui, c'est tout.

Le président: Merci beaucoup.

J'aimerais remercier tous les témoins.

Oui, monsieur Bartlett.

M. Wilfred Bartlett: J'ai quelques questions à poser, comme je viens de loin.

L'hon. Laurie Hawn: Cela n'établit pas de précédent, Jack.

Le président: Est-ce que nous avons un consensus?

M. Wilfred Bartlett: Ce monsieur... Je ne sais pas si je vous ai bien compris. Avez-vous dit que pour être prêts à intervenir en tout temps, vous devriez doubler vos ressources? Que voulez-vous dire? Parlez-vous seulement du personnel?

M. Sean O'Callaghan: Si l'armée doublait ses ressources, si elle doublait le nombre d'hélicoptères...

M. Wilfred Bartlett: Pourquoi faudrait-il doubler le nombre d'hélicoptères?

L'hon. Laurie Hawn: Je ne suis pas du bon côté pour vous répondre, mais nous avons déjà posé la question au commandant. C'est lui qui sait ce qu'il faut pour que ses équipes soient disponibles, et il a répondu, en gros, qu'il faudrait doubler le nombre d'employés et d'hélicoptères. C'est l'avis d'un professionnel qui comprend le domaine et qui sait ce qu'il faut faire pour que ces équipes puissent décoller.

M. Wilfred Bartlett: Pour quelqu'un qui ne s'y connaît pas et qui ne comprend pas... Ces hélicoptères décollent d'une manière ou d'une autre, que ce soit en 30, 60 ou 70 minutes, n'est-ce pas?

L'hon. Laurie Hawn: Avec tout le respect que je vous dois, le travail du commandant est de comprendre de quelles ressources il a besoin pour qu'un aéronef soit disponible en tout temps et prêt à partir en 30 minutes. Il tient compte de choses comme la formation, les congés du personnel, les congés de maladie. Il y a les formations personnelles. La réponse est qu'il faut doubler le nombre d'avions et d'employés.

M. Wilfred Bartlett: Pourquoi voudriez-vous doubler le nombre d'avions s'ils ne servent que le même... si vous avez...

L'hon. Laurie Hawn: Quand on a deux fois plus d'employés, il faut les former.

M. Sean O'Callaghan: Il faut les former.

L'hon. Laurie Hawn: Il faut former le personnel. Les employés doivent être à jour, leurs qualifications doivent être à jour.

M. Wilfred Bartlett: Si je reçois un appel pour aller faire un sauvetage demain, qu'il me faille 15 minutes pour libérer le pont ou deux heures, cela ne fait rien, et il ne me faut pas deux bateaux.

L'hon. Laurie Hawn: Mais il vous faut de la formation. Si vous êtes le pilote ou le technicien SAR et qu'il y a deux fois plus de personnel, il vous faut de la formation. Ces gens-là ne restent pas assis à ne rien faire.

Que vous me croyiez ou non, la réponse est...

M. Jack Harris: Vous posez la question. Je ne suis pas d'accord avec cette affirmation. Je pense que pour que nous acceptions cette conclusion... Je comprends qu'il commande un escadron, mais je n'accepterai pas cette réponse. J'aimerais voir une analyse plus en profondeur, et je vais en demander une.

L'hon. Laurie Hawn: Bien sûr, c'est excellent. C'est parfait.

M. Jack Harris: Je comprends son opinion, mais je tends à être d'accord avec l'analyse de M. Bartlett en ce moment. J'aimerais voir quelqu'un...

L'hon. Laurie Hawn: Je vais prendre le parti des experts.

M. Jack Harris: J'aimerais rencontrer un expert qui a fait toute une étude là-dessus, et nous allons en demander un.

Le président: Oui, Jack, je vous remercie.

Merci, monsieur Bartlett. Je comprends ce que vous voulez dire. Si vous voulez parler à un député après la séance, nous serons tous là. Nous tiendrons une autre séance...

M. Wilfred Bartlett: Il y a deux choses que j'aimerais souligner.

Il y a un monsieur qui a dit que nous perdriions toujours des gens, n'est-ce pas?

Le président: Vous pouvez avoir cette conversation après la séance, parce que nous n'avons plus de temps. Je tiens à vous remercier.

Je veux dire aux députés qu'à 19 heures, ce soir, il y aura une réunion informelle avec quelques personnes. Tous les membres du comité seront là.

Monsieur Bartlett, si vous voulez venir vous entretenir avec nous, ce sera apprécié.

Merci beaucoup. Cela vient clore notre 42^e séance.

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>