



Chambre des communes  
CANADA

## Comité permanent de la défense nationale

---

NDDN • NUMÉRO 043 • 3<sup>e</sup> SESSION • 40<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

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

**Président**

**L'honorable Maxime Bernier**



## Comité permanent de la défense nationale

Le mardi 1<sup>er</sup> février 2011

• (1430)

[Français]

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

[Traduction]

La séance est ouverte. Bienvenue à tous.

Il s'agit de la 43<sup>e</sup> séance du Comité permanent de la défense nationale.

J'aimerais souhaiter la bienvenue aux témoins. De l'Offshore Helicopter Safety Inquiry, nous accueillons M. Wells, commissaire d'enquête, et Mme Fagan, avocate de la commission d'enquête. Je vous remercie d'être ici parmi nous.

De Seacom International Inc., nous accueillons M. Clay et M. Rodriguez. Merci d'être avec nous aujourd'hui.

Nous avons une heure. Je vais accorder de cinq à sept minutes à M. Wells, de l'Offshore Helicopter Safety Inquiry, pour qu'il présente son exposé, puis nous laisserons la parole aux représentants de Seacom International Inc. pour cinq à sept minutes. Ensuite, les députés seront prêts à poser leurs questions.

Je vous remercie, monsieur Wells. Vous avez la parole.

**L'hon. Robert Wells (commissaire d'enquête, Enquête sur les questions concernant la sécurité des hélicoptères de passagers pour les travailleurs de Terre-Neuve-et-Labrador dans la zone extracôtière, Renseignements Offshore sécurité des hélicoptères):**  
Je vous remercie, monsieur le président. Mesdames et messieurs, je vous remercie de m'avoir invité ici.

Puisque les membres de la commission d'enquête étudient depuis un an et demi les questions liées à la sécurité des passagers à bord des hélicoptères desservant les zones extracôtières — et, bien entendu, les délais d'intervention sont importants à ce chapitre —, je me suis dit qu'il pourrait être utile que le comité et le groupe me posent des questions, et j'ai pensé que mon témoignage pourrait vous aider à prendre les décisions nécessaires et à formuler les recommandations que vous transmettez en temps voulu à vos collègues de la Chambre des communes.

Comme vous l'avez mentionné, monsieur le président, je suis accompagné aujourd'hui de Mme Anne Fagan. Elle est l'une des avocats de la commission d'enquête. L'autre avocat, M. John Roil, ne pouvait pas être ici aujourd'hui.

Mme Carla Foote est aussi avec nous. Elle est la personne qui, depuis un an et demi, nous guide dans nos relations avec les médias.

Très brièvement, je présume que vous savez tous en quoi consiste l'Accord atlantique. C'est lorsque le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador et le gouvernement du Canada ont convenu, il y a 26 ou 27 ans, de gérer conjointement les ressources extracôtières. Pour ce faire, ces deux gouvernements ont mis sur pied un organisme appelé l'Office Canada-Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extra-

côtières, habituellement désigné par le sigle OCTHE, qui peut vous faire fourcher la langue si vous n'êtes pas habitué à le prononcer.

Lorsque survient un accident grave au large des côtes, l'office est obligé par la loi d'ordonner la tenue d'une enquête publique. La commission d'enquête que je préside a été mise sur pied peu de temps après l'écrasement d'hélicoptère, survenu en mars 2009, au cours duquel 17 personnes ont perdu la vie au large de nos côtes.

En elle-même, l'enquête comporte de nombreuses facettes, car elle aborde, de façon plus générale, les questions liées à la sécurité extracôtière, mais elle est en grande partie axée sur le transport par hélicoptère, qui est le moyen de transport le plus pratique et qui, évidemment, est vraiment beaucoup plus commode pour toutes les personnes devant être transportées. Ce n'est pas le seul et unique moyen de transporter ces personnes, mais le transport par navire ou par bateau — si on pense aux centaines de kilomètres qu'il y a à parcourir — est lent, et la mer est agitée dans notre coin.

D'entrée de jeu, il y a deux ou trois choses que je devrais porter à votre attention. D'abord, le Bureau de la sécurité des transports du Canada examine cet accident du point de vue technique — il tente de déterminer la cause réelle de l'accident et les divers autres facteurs connexes —, mais il est également habilité à commenter des aspects comme les méthodes de sauvetage et les combinaisons que doivent porter les personnes au cas où elles seraient immergées dans l'eau après l'écrasement d'un hélicoptère. Pour beaucoup de choses, il y a un certain chevauchement. Évidemment, je n'ai pas pu — d'ailleurs, je ne souhaitais pas le faire et je n'aurais pas eu le personnel pour le faire — me pencher sur quoi que ce soit qui relève du Bureau de la sécurité des transports.

Le bureau publiera son rapport dans huit jours, et ce rapport sera très intéressant.

Nous avons terminé la première phase. Au cours de la deuxième phase, nous examinerons les conclusions du Bureau de la sécurité des transports pour voir s'il y a d'autres recommandations ou observations que nous souhaiterions faire, par exemple à l'OCTHE.

Je ne peux donc pas aborder ni toucher quoi que ce soit qui est du ressort du Bureau de la sécurité des transports. L'autre restriction qui m'est imposée, c'est que je ne peux pas conseiller le ministère de la Défense nationale ni examiner ce qu'il fait — pas tant ce qu'il fait que les endroits où il installe son équipement et comment il l'organise. La raison en est simple: lorsque l'Accord atlantique a été signé et que la loi habilitante a été adoptée, on a prévu que le mandat conféré au bureau n'aurait aucune incidence sur les activités du ministère de la Défense nationale ni sur ses méthodes de recherche et de sauvetage. Ces aspects débordent mon mandat, mais je tiens à soulever un point, et je suis heureux d'avoir la possibilité de le faire publiquement. Bien que je n'aie pas pu enquêter sur les méthodes de recherche et de sauvetage du MDN, ce ministère s'est révélé l'un des organismes les plus serviables parmi ceux qui ont interagi avec la commission.

•(1435)

Un officier supérieur, le colonel Drover, est venu d'Ottawa nous expliquer le rôle du MDN. Plus tard dans l'année — l'été dernier —, le MDN nous a fait participer — moi et deux avocats — à une mission simulée de jour et à une mission de nuit. Il nous a été très utile à tous les trois — et à moi plus particulièrement — d'apprendre comment se passaient réellement les opérations de recherche et de sauvetage plutôt que de simplement lire des comptes rendus ou de se les faire raconter.

De fait, c'est l'une des plus belles journées que nous ayons eues pendant toute la durée des travaux de la commission, et, en tant que citoyen canadien, je tiens à dire à quel point je suis fier de ces gens qui prennent chaque jour des risques, sans tambour ni trompette, lorsqu'ils participent à des opérations de sauvetage. Je tenais à soulever ce point.

Pour revenir à l'enquête, les opérations de recherche et de sauvetage sont devenues une préoccupation officielle, surtout après la tragédie de l'*Ocean Ranger*, il y a maintenant près de 27 ans. On avait alors mis sur pied une commission formée de cinq personnes. J'ai ici devant moi l'une des recommandations que cette commission avait formulées, et je vais vous la lire si je peux la trouver...

**Le président:** Monsieur Wells, je vous demanderais de poursuivre et de conclure. Les sept minutes sont déjà écoulées, mais, si les députés sont d'accord, je pourrais vous accorder une autre minute, car votre témoignage est intéressant pour tous les députés.

Continuez, je vous prie.

•(1440)

**L'hon. Robert Wells:** J'imagine que cela fait partie des risques du métier.

Les membres de la commission d'enquête sur le naufrage de l'*Ocean Ranger* avaient recommandé de poster une équipe de recherche et de sauvetage à St. John's, ou, pour reprendre leurs termes, dans le port situé le plus près de la région extracôtière en question. Il se trouve que le port le plus près de cette région est à St. John's. Les membres de la commission d'enquête avaient dit que l'équipement nécessaire devrait être « fourni par le gouvernement ou par l'industrie ».

Finalement, les années ont passé, et on n'a jamais destiné un hélicoptère exclusivement aux opérations de recherche et de sauvetage. Il s'agissait plutôt d'un hélicoptère de réserve qui devait être reconfiguré avant d'être utilisé à cette fin. Cet aspect a eu une incidence importante sur l'issue de la tragédie qui est survenue en mars. On a appris qu'un hélicoptère était en détresse, puis il s'est écrasé peu de temps après, mais il fallait reconfigurer l'hélicoptère de réserve. On a mis 45 minutes à faire cette reconfiguration, alors l'hélicoptère n'a quitté le sol que 50 minutes après l'annonce de l'accident. L'accident a eu lieu à 30 miles nautiques au large, ce qui équivaut à environ 45 kilomètres. Cela a pris 50 minutes avant que l'hélicoptère ne décolle, et l'hélicoptère a mis 22 minutes pour se rendre sur les lieux de l'accident, alors il lui a fallu en tout 76 minutes avant d'arriver là et d'être en mesure de procéder au sauvetage.

L'autre point que j'aimerais soulever — et je vais expliquer très brièvement pourquoi ce point est important —, c'est que l'enquête que j'ai effectuée m'a amené à croire que les eaux situées au large de Terre-Neuve-et-Labrador sont les plus hostiles dans l'industrie de l'exploitation pétrolière extracôtière. La mer du Nord est celle qui s'en approche le plus, mais nos eaux sont plus froides que celles de la mer du Nord en raison du courant du Labrador. Étant donné que le

courant-jet entraîne à sa suite des dépressions, nos vents ont tendance à être toujours plus forts. Nos eaux sont extrêmement froides, nos vents sont plus forts et il y a souvent du brouillard, de sorte que, vu ces conditions naturelles, toute la zone au large de Terre-Neuve est, à mon avis, plus dangereuse que les zones extracôtières situées ailleurs dans le monde.

Cela signifie — et je le mentionne très clairement dans mon rapport — que nous devons mener des opérations de recherche et de sauvetage sans failles. Plus j'en apprenais sur le sujet et sur les conditions dans la mer du Nord, plus je constatais que les délais d'intervention dans la mer du Nord et ailleurs dans le monde — et, fait intéressant, ailleurs au Canada, bien que, à l'heure actuelle, les seules plateformes extracôtières au pays se trouvent dans notre province et en Nouvelle-Écosse — sont beaucoup plus courts que le délai d'une heure que nous avons enregistré. Dans le golfe du Mexique, les délais d'intervention ont été de 15 à 20 minutes plutôt que de l'heure que cela nous a pris. Notre délai d'intervention a été plus long parce que nous devions reconfigurer l'hélicoptère fourni par l'industrie. Cet aspect m'inquiétait.

Après avoir pris connaissance de ce qui s'est passé dans d'autres pays — pas dans tous les pays, car j'ai eu tendance à me concentrer sur la mer du Nord, dont les eaux sont les plus comparables aux nôtres — et après avoir examiné les données probantes soumises à la commission d'enquête relativement aux délais de recherche et de sauvetage et de ce qui est possible, je suis devenu très préoccupé. J'ai formulé une recommandation provisoire — ce que mon mandat m'autorisait à faire — en février de l'an dernier, il y a 11 mois. J'ai recommandé que nous commencions immédiatement — même si l'enquête n'était pas terminée — à essayer d'intervenir dans un délai de 15 à 20 minutes et que nous destinions un hélicoptère à l'usage exclusif des opérations de recherche et de sauvetage.

Je dois vous dire que l'OCTHE s'est montré à la hauteur et que les sociétés pétrolières ont fait de même. Je savais qu'il faudrait un certain temps avant de donner suite à cette recommandation, car cela nécessitait l'acquisition d'un hélicoptère — un autre S-92. On en a finalement acheté un en juillet. Pour ce qui est d'intervenir dans un délai de 15 à 20 minutes, il faut avoir un hangar spécial, et l'hélicoptère doit être prêt à décoller en tout temps. Pour l'instant, nous avons réduit le délai à une demi-heure, mais, lorsque le hangar sera construit et que tout sera en place, nous pourrions intervenir en 15 ou 20 minutes.

**Le président:** Je voudrais vous remercier. Souhaitez-vous ajouter autre chose, très brièvement?

**L'hon. Robert Wells:** J'allais dire que, dans le domaine de la sécurité extracôtière, presque tous les éléments sont interreliés. Il y a la rapidité d'intervention, car les gens ne vivent pas indéfiniment dans nos eaux extrêmement froides et en haute mer, même s'ils portent des combinaisons de sauvetage. L'autre aspect important, c'est la formation des passagers à bord de l'hélicoptère, qui doivent savoir ce qu'il faut faire en cas d'amerrissage d'urgence. Un écrasement n'est pas la même chose, mais s'il faut procéder à un amerrissage d'urgence et que vous ne savez pas ce que vous devez faire pour rester en vie et sortir de l'hélicoptère... L'hélicoptère se renverse parce que tout le poids est au-dessus — les deux moteurs, la boîte d'engrenages et les rotors —, et, dans presque tous les cas, et plus particulièrement en haute mer, l'hélicoptère fait un capotage. Les passagers se trouvent alors sous l'eau. Ils doivent être capables d'ouvrir la fenêtre, de retrouver leur sens de l'orientation, de rester calme et de garder leur sang-froid. Les passagers doivent être formés pour y arriver, car un passager sans formation, à mon avis, a très peu de chance de survivre.

Ce sont certains des éléments qui sont interreliés. Je vais m'arrêter ici, mais je serais ravi de répondre à vos questions, à condition qu'elles ne débordent pas le mandat de mon étude.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup. Je suis persuadé que les députés ont beaucoup de questions à vous poser.

Avant de passer aux questions, je vais laisser la parole à M. Clay ou à M. Rodriguez.

Vous avez sept minutes.

**M. Paul Clay (président, Seacom International inc.):** Merci, monsieur le président et mesdames et messieurs les députés, de m'avoir invité à témoigner aujourd'hui.

Je ne suis certes pas aussi connu que M. Wells, alors je vais prendre une trentaine de secondes pour vous décrire brièvement qui je suis et ce que nous faisons.

Je m'appelle Paul Clay. Je suis propriétaire d'une entreprise appelée Seacom International, qui est située à St. John's, à Terre-Neuve-et-Labrador; il s'agit d'une entreprise spécialisée dans la préparation aux situations d'urgence. J'ai fondé cette entreprise il y a 15 ans. Environ 70 p. 100 de nos clients proviennent de l'industrie de l'exploitation pétrolière et gazière et du secteur maritime, et les 30 p. 100 restants évoluent dans le secteur minier, entre autres. Bref, nos clients évoluent au sein de grandes industries qui ont souvent des installations dans des endroits assez reculés et dangereux.

Par conséquent, nous sommes très renseignés sur la façon dont les interventions d'urgence sont gérées dans d'autres pays — je parle, plus précisément, de l'intervention physique comme telle, que ce soit par hélicoptère, par bateau ou selon une combinaison de moyens de transport; du délai possible d'intervention; des normes existantes dans d'autres pays; et de la façon d'interpréter certains des renseignements concernant d'autres pays, qui peuvent parfois porter à confusion. On peut constater que, dans un autre pays, le délai d'intervention est de 15 minutes ou de 30 minutes ou de 45 minutes, mais il y a des raisons qui expliquent ce délai, alors nous devons avoir une certaine ouverture d'esprit lorsque nous interprétons les données.

J'en ai dit assez sur qui nous sommes.

Ce que j'aimerais faire, c'est aller plus loin. Ce dont je vais parler aujourd'hui, et les questions auxquelles je vais répondre... Comme je l'ai dit, nous avons beaucoup d'information, mais nous pouvons nous concentrer sur certaines régions du monde — l'Australie, bien sûr, le Canada, l'Irlande, le Mexique, la Norvège, le Royaume-Uni, l'Irlande du Nord, les États-Unis, le Brésil, le Venezuela et les autres pays où nous avons travaillé — pour lesquelles nous avons des données et de l'information concernant les délais de recherche et de sauvetage. Nous pouvons examiner non seulement les délais réels, mais aussi, dans bien des cas, les raisons de ces délais.

Évidemment, on doit toujours tenir compte du fait qu'un certain nombre de facteurs ont une incidence sur le délai d'intervention, par exemple la distance qui nous sépare des lieux où nous devons intervenir. Pour vous donner un exemple, dans l'industrie pétrolière et gazière, on fore actuellement à plus de 500 kilomètres au large. C'est très loin. Cela limite considérablement le temps qu'on pourrait avoir sur place pour procéder à une opération de recherche et de sauvetage. Il y a donc des limites à ce qu'on peut faire avec des hélicoptères.

Sur la terre ferme, à Terre-Neuve-et-Labrador, il y a des projets titanesques situés dans des endroits isolés au Labrador. Les nouveaux projets — comme celui du cours inférieur du Churchill —, s'ils voient le jour, emploieront peut-être de 2 000 à

3 000 personnes dans des endroits très éloignés, de sorte qu'il faudra utiliser beaucoup d'hélicoptères, et cela pourrait occasionner beaucoup de problèmes.

Encore une fois, lorsqu'on se penche sur les délais de recherche et de sauvetage et sur l'emplacement idéal des hélicoptères et ce genre de choses, il est très important d'envisager la situation de l'extérieur vers l'intérieur, pas nécessairement de l'intérieur vers l'extérieur. Autrement dit, peut-être qu'il s'agit de savoir non pas ce que le ministère de la Défense nationale doit faire ou ce que l'industrie pétrolière doit faire, mais quels sont les besoins de la population qui s'attend à ce que nous lui fournissions un service adéquat — à quelque 530 kilomètres de Gander et à quelque 435 kilomètres de St. John's, ce qui correspond à une différence d'environ 40 minutes dans le délai d'intervention si on envoie un hélicoptère de St. John's ou un hélicoptère de Gander.

Il y a un certain nombre de facteurs qu'il faut prendre en considération lorsqu'on interprète les données que nous vous fournissons aujourd'hui, par exemple la région où on doit intervenir et l'étendue de cette région. Quelle est la superficie de la région où on doit intervenir? Il y a trois aéronefs à Gander, dont deux qui sont fonctionnels, pour couvrir une très vaste région. Il faut tenir compte des tendances qui caractérisent les incidents: où surviennent la plupart des problèmes? Ces problèmes surviennent-ils en mer? Sur la terre? Concernent-ils des bateaux de pêche? Touchent-ils des installations pétrolières? Un bateau de pêche avec un équipage de cinq personnes, c'est cinq personnes qui peuvent avoir un problème. Une installation pétrolière et gazière peut compter deux personnes à son bord, et cette installation pourrait disparaître en cinq minutes, alors la rapidité d'intervention est cruciale. Comme l'a souligné l'honorable M. Wells, passer deux ou trois minutes dans les eaux de Terre-Neuve, c'est très long.

S'agit-il d'une intervention sur terre ou en mer? Combien de personnes doit-on protéger? Une personne, deux cents, un millier? Il faut aussi tenir compte du type d'industries auxquelles ces services doivent être offerts et du nombre d'appareils de recherche et de sauvetage, comme les hélicoptères, qui peuvent être disponibles ou non.

J'ai des données précises pour chaque pays. Je ne sais pas si vous voudriez que je vous les explique maintenant, très brièvement...

• (1445)

**Le président:** Vous avez encore trois minutes.

**M. Paul Clay:** D'accord. Je vais aborder très brièvement la question des délais d'intervention physique, mais, je le répète: n'oubliez pas les points que j'ai soulevés.

En Australie, par exemple, les opérations de recherche et de sauvetage sont dirigées, comme dans la plupart des pays, par le ministère de la Défense ou par le gouvernement fédéral. Ils ont l'obligation d'intervenir, mais ils ne réservent aucun équipement aux opérations de recherche et de sauvetage dans le secteur du transport maritime et dans l'industrie pétrolière et gazière. Ils mobilisent les ressources de recherche et de sauvetage qui sont de passage. Autrement dit, en cas d'urgence, ils disposent d'une soixantaine d'aéronefs à voilure fixe et à voilure tournante qu'ils peuvent déployer vers un endroit donné, selon les activités qu'ils sont en train de mener.

Qu'est-ce que cela signifie? Lorsque le ministère de la Défense ou le gouvernement de l'Australie affirme que son délai de « décollage » est de 30 minutes, soit le temps qu'il faut pour faire décoller l'hélicoptère, cela veut dire qu'il lui faut 30 minutes pour trouver un aéronef civil et faire décoller cet aéronef vers un endroit donné, s'il y a un aéronef de disponible. Toutefois, les ressources de la défense ne sont pas destinées exclusivement aux opérations de recherche et de sauvetage dans l'industrie pétrolière et gazière; elles sont réservées aux interventions de la force aérienne, principalement lorsque les pilotes sont en formation.

Donc, la force aérienne de l'Australie enregistre un délai de décollage de 30 minutes. Le délai d'intervention des équipes civiles de recherche et de sauvetage varie de cinq minutes à une heure; toutefois, le délai de cinq minutes est sujet à caution, car cela dépend vraiment de la façon dont l'aéronef est configuré et de ce qu'on fera avec l'appareil. Certains de ces appareils de recherche et de sauvetage ne sont pas, comme vous pourriez l'imaginer, un hélicoptère Cougar ou un hélicoptère de Gander ou d'ailleurs, mais le délai d'intervention de la force aérienne de l'Australie varie de cinq minutes à une heure. D'autres équipes situées dans d'autres régions du pays sont capables de décoller en 15 minutes. On ne peut pas connaître les délais d'intervention des autres sociétés pétrolières et gazières parce qu'aucun aéronef ne peut intervenir en leur nom. Les interventions sont effectuées au moyen d'aéronefs de passage.

Aux États-Unis, un délai de 30 minutes est la norme. Si on regarde du côté du gouvernement fédéral, à savoir la Garde côtière américaine, le délai d'intervention est de 30 minutes. Il lui faut 30 minutes pour décoller. Ensuite, l'équipe d'intervention dispose d'un certain nombre d'heures pour se rendre physiquement sur les lieux. Toutefois, il y a aussi des entreprises privées qui participent aux opérations maritimes de recherche et de sauvetage. L'hélicoptère Cougar décolle dans le golfe du Mexique et affiche un délai d'intervention de 20 minutes le jour et de 45 minutes la nuit. La société Chevron dispose d'une flotte de quelque 17 hélicoptères qui peuvent décoller en 45 minutes, de jour comme de nuit. Toutefois, l'équipe de Chevron ne peut procéder qu'à des évacuations sanitaires; elle ne peut pas effectuer d'opérations de recherche et de sauvetage et ne peut pas voler la nuit, etc., alors encore une fois, on doit tenir compte de tous les facteurs importants lorsqu'on examine ces chiffres.

Au Mexique, on pourrait penser que l'infrastructure d'intervention est exécrable. Or, il y a environ 5 000 personnes qui travaillent sur des installations dans deux régions, soit 10 000 au total, et il y a une flotte de 27 hélicoptères pour les desservir. Aucun de ces hélicoptères n'est équipé pour effectuer des opérations de recherche et de sauvetage, alors ce sont les forces militaires qui s'en chargent, mais leur délai de décollage est de 40 minutes, de jour comme de nuit. Les exigences du pays en matière d'intervention sont quelque peu limitées, car il y a un médecin à bord de chacune des installations, alors, s'il faut procéder d'urgence à une évacuation sanitaire, le médecin à bord peut s'occuper des patients de manière beaucoup plus efficace que ce qui pourrait être fait dans d'autres régions.

Au Royaume-Uni, le délai d'intervention de l'agence maritime et de la garde côtière est de 15 minutes entre 8 heures et 22 heures et de 45 minutes entre 22 heures et 8 heures. Toutefois, l'équipement utilisé n'appartient pas au gouvernement: la garde côtière gère l'opération, mais l'équipement appartient à des entreprises privées de transport par hélicoptère. À bien des égards, ce type d'opération est beaucoup plus facile à gérer, car les entreprises privées n'ont pas à

composer avec les restrictions qui peuvent être imposées à un ministère fédéral.

● (1450)

**Le président:** Souhaitez-vous conclure, monsieur Clay?

**M. Paul Clay:** Le délai de décollage de l'armée de l'air britannique est de 15 minutes, mais il peut aller jusqu'à 45 minutes la nuit. En Norvège, le délai est de 15 minutes, jour et nuit. L'équipement de recherche et de sauvetage se trouve dans la zone extracôtière ou près des installations, alors l'équipe peut intervenir très rapidement. Les ressources fédérales en Norvège sont gérées par une entreprise canadienne, CHC Helicopter, ou sont utilisées par cette entreprise. Les délais d'intervention en Irlande sont de 15 minutes le jour et de 45 minutes la nuit.

Au Canada, bien entendu, nous savons que le délai d'intervention du gouvernement fédéral est de deux heures la nuit. Actuellement, les hélicoptères Cougar nous permettent de réduire le délai d'intervention à 30 minutes et à 45 minutes, et ce délai diminuera encore sous peu.

Voilà en quelques mots un portrait global de la situation. Je serais ravi de répondre à vos questions et de tenter de clarifier certains des points que j'ai exposés.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup.

La parole est maintenant à M. Simms.

**M. Scott Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Windsor, Lib.):** Je vous remercie, monsieur le président, et je souhaite remercier nos invités.

Monsieur Wells, je suis heureux d'avoir enfin la possibilité de vous parler en personne après avoir lu tant de choses à votre sujet et à propos du travail que vous avez fait. Je crois que beaucoup d'entre nous apprécient ce que vous avez fait ces derniers temps. Vous nous avez fourni un merveilleux compte rendu des questions que vous avez examinées au cours de la dernière année. En plus, votre discours était si brillant que les lumières vous enviaient. Voilà; votre exposé était excellent.

Je voudrais vous demander, toutefois, et je souhaite faire une généralisation jusqu'à un certain point où... En ce qui a trait à la situation dans la zone extracôtière, M. Clay a fait allusion plus tôt au grand nombre de personnes qui travaillent dans l'industrie extracôtière. Je suis conscient de cela. Lorsqu'on parle du ministère de la Défense nationale, on sait qu'il doit couvrir une région très vaste. C'est ce que le ministère appelle la RRS, la région de recherche et de sauvetage, comme vous le savez. Il peut y avoir deux pêcheurs qui ont des ennuis sur la côte nord-est, au large de Bonavista. Il peut y avoir 200 personnes en détresse sur la plateforme Hibernia. Des milliers de personnes voyagent dans le golfe chaque jour. Lorsque je suis entré en fonction, en 2004, la première chose dont j'ai entendu parler était une évacuation sanitaire qui s'est déroulée dans le nord du Labrador, à Nain. C'est incroyable. Le fait que les équipes de recherche et de sauvetage se chargent aussi de procéder à des évacuations sanitaires rend certainement ce travail très intense, comme vous en avez été témoin, et comme j'en ai aussi été témoin.

Ce que je me demande — et peut-être que vous pouvez comparer notre situation à celle qui prévaut dans la mer du Nord —, c'est la chose suivante: quelle est la part de responsabilité de l'industrie privée par comparaison aux ressources gouvernementales du ministère de la Défense nationale? Autrement dit, quel est le rôle du MDN au chapitre des opérations extracôtières?

•(1455)

**L'hon. Robert Wells:** Je crois que la responsabilité première, certainement dans le cas de la première intervention, appartient et devrait appartenir aux sociétés pétrolières. À ma connaissance — et d'après ce que j'ai vu dans la mer du Nord, en Norvège et au Royaume-Uni —, les sociétés pétrolières sont en grande partie responsables des premières mesures d'intervention.

Pour ce qui est de la situation dans la mer du Nord, on peut s'approcher d'une installation pétrolière ou d'un hélicoptère abîmé en mer des deux côtés de la mer du Nord. Il y a différents pays concernés — le Danemark, la Norvège et les côtes anglaise, écossaise et des Shetlands au Royaume-Uni — et il y a des hélicoptères stationnés sur les installations, alors, dans la mer du Nord, les secours peuvent rapidement converger vers les lieux d'un accident, probablement plus rapidement que partout ailleurs dans le monde, et certainement plus rapidement que ce que nous pouvons faire, car, ici, l'hélicoptère ne peut venir que d'une seule direction, et nous n'avons pas d'hélicoptère stationné dans la zone extracôtière.

Je considère le MDN comme l'équipe de réserve. Je crois comprendre que, lorsque les choses tournent mal, c'est le bureau du MDN à Halifax qui est principalement responsable de diriger l'hélicoptère de recherche et de sauvetage appartenant à des entreprises privées. Par exemple...

**M. Scott Simms:** Veuillez m'excuser de vous interrompre, mais je n'ai pas beaucoup de temps.

J'aimerais continuer de vous écouter, mais j'ai une question à vous poser. Étant donné qu'on utilise un hélicoptère S-92 et qu'on parle d'une opération de sauvetage où il y a une montée à la verticale, croyez-vous que le MDN peut fournir l'avion de couverture — l'aéronef à voilure fixe utilisé pendant une opération de recherche et de sauvetage — la plupart du temps, ou peut-être en tout temps?

**L'hon. Robert Wells:** Je le crois, et peut-être que je vois les choses de cette façon parce que c'est ce qui se passe dans la réalité. Les sociétés pétrolières n'ont pas d'aéronef à voilure fixe, alors cette tâche revient au MDN. Lors de l'écrasement du Cougar, il y avait, par chance, un avion détecteur de glace de Provincial Airlines qui survolait la région. Cet avion a fourni un certain degré de couverture, mais l'avion de couverture du MDN, parti de Greenwood, est arrivé assez rapidement sur les lieux.

Pendant toute la durée de cette opération, j'ai vu le MDN fournir l'avion de couverture et des directives générales et j'ai vu les sociétés pétrolières prendre les premières mesures d'intervention.

**M. Scott Simms:** Je vois ce que vous voulez dire. Je crois que, en raison du service qu'il a fourni pendant toute cette affaire, le transporteur Provincial Airlines est au nombre des héros méconnus.

Vous avez parlé du climat rigoureux, et il ne fait aucun doute que les eaux de la mer du Nord sont comparables aux nôtres pour ce qui est des conditions climatiques. Pour revenir sur ce point, il est évident qu'un délai d'intervention réduit — et c'est une chose difficile à dire — est plus important dans un climat rigoureux comme le nôtre que cela ne le serait autrement, simplement dans le but d'augmenter les chances de survie, car il y a un risque élevé d'hypothermie.

**L'hon. Robert Wells:** Tout à fait.

**M. Scott Simms:** Évidemment, l'idéal serait d'avoir un aéronef à voilure fixe stationné plus près, disons à Gander. Vous n'avez pas à répondre à cela.

**L'hon. Robert Wells:** Non, je ne le ferai pas.

**M. Scott Simms:** C'est mon petit discours de politicien.

Pour ce qui est des recommandations, vous avez fait mention du rapport qui sera publié dans huit jours.

**L'hon. Robert Wells:** Oui, il s'agit du rapport du Bureau de la sécurité des transports.

**M. Scott Simms:** En plus de cela, ai-je raison de penser que vous aurez d'autres recommandations à formuler?

**L'hon. Robert Wells:** Oui. Les avocats de la commission et moi-même allons examiner le rapport du Bureau de la sécurité des transports. Bien sûr, j'inviterai le public et ceux qui jouent un rôle dans l'industrie à nous faire part de leurs commentaires, car il s'agit d'une enquête publique. Nous pourrions alors tirer des conclusions à l'égard de ce que je pourrais recommander à l'OCTHE relativement au contenu du rapport du bureau. J'ignore quels seront les résultats du rapport. Il pourrait n'y avoir rien d'important ou il pourrait y avoir beaucoup de choses à se mettre sous la dent. Je n'en ai aucune idée.

•(1500)

**M. Scott Simms:** J'allais vous demander de nous fournir un petit aperçu ou, comme on dit, de vous fier à votre instinct dans ce cas-ci. Avez une petite idée de ce qui figurera dans le rapport? Vous dites qu'on aura des choses à se mettre sous la dent, mais...

**L'hon. Robert Wells:** Non, il faudrait que je sois un voyant pour vous le dire. Blague à part, le bureau est censé se pencher sur les causes réelles de l'accident, et pas seulement sur le fait que les boulons en titane ont lâché. Ça, nous le savons déjà. Je présume que le bureau examinera aussi des questions beaucoup plus vastes. Il pourrait également aborder des aspects que nous avons déjà examinés.

**M. Scott Simms:** Mon temps est-il écoulé?

**Le président:** Il vous reste 30 secondes.

**M. Scott Simms:** Il me reste 30 secondes.

J'adore St. John's. C'est une ville extraordinaire.

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Scott Simms:** Très rapidement, pourrais-je vous demander de répondre à une autre question? On a fait des commentaires sur la rigueur du climat canadien en comparaison avec celui de l'Australie, et je trouve très intéressantes les comparaisons entre pays que vous avez utilisées. Diriez-vous que, dans les autres pays, le secteur privé participe davantage aux opérations de recherche et de sauvetage?

**M. Paul Clay:** J'aurais deux réponses à vous fournir. D'abord, les entreprises privées qui participent à ce genre d'opérations sont des sous-traitants; autrement dit, le gouvernement fédéral conclut un contrat de services avec Bond Offshore Helicopters ou une entreprise semblable. Deuxièmement, dans un pays comme l'Australie, le climat est doux. Il y a toujours beaucoup de pêcheurs en mer. Il y a toujours des bateaux prêts à intervenir. Il y a beaucoup d'hélicoptères et de touristes. Ce n'est pas la même chose à Terre-Neuve. À St. John's, il n'y a pas 50 hélicoptères prêts à décoller comme c'est le cas en Australie.

[Français]

**Le président:** Merci.

Monsieur Bachand, vous avez la parole.

[Traduction]

**M. Claude Bachand (Saint-Jean, BQ):** Vous allez devoir placer votre écouteur pour entendre l'interprétation parce que je vais m'exprimer en français.

Comprenez-vous le français? Non? Qu'en est-il de notre honorable invité?

**L'hon. Robert Wells:** Eh bien, il y a de nombreuses années, lorsque j'ai fait mon baccalauréat, je ne me débrouillais pas trop mal, mais cela fait très longtemps.

**M. Claude Bachand:** Si on veut porter le titre de « très honorable à la Cour suprême, on doit s'exprimer dans les deux langues.

[Français]

D'abord, je remercie les invités de leur présence. Je pense qu'ils ont fait une excellente présentation qui nous sera d'une certaine utilité.

J'adresserai mes questions à M. Wells pour commencer.

Monsieur Wells, nous, les députés du Parlement, sommes habitués à soumettre au gouvernement les rapports et les recommandations que nous faisons. Nous nous attendons à ce qu'il réagisse à nos recommandations et qu'il y réponde dans un délai assez raisonnable.

Sauf erreur, votre commission d'enquête a été mise sur pied pour faire des recommandations à ce qu'on appelle en anglais le C-NLOPB, soit le Canada-Newfoundland and Labrador Offshore Petroleum Board.

Pouvez-vous me dire qui compose le conseil d'administration de cette organisation?

[Traduction]

**L'hon. Robert Wells:** Il ne fait aucun doute que mes recommandations s'adressaient à l'OCTHE. J'ai aussi fait des observations qui, je l'espère, susciteront peut-être l'intérêt d'un public plus vaste, mais les recommandations comme telles s'adressaient à l'OCTHE.

[Français]

**M. Claude Bachand:** Qui forme le conseil d'administration du C-NLOPB? Qui y siège?

[Traduction]

**L'hon. Robert Wells:** Je ne peux pas tous les nommer, mais il y a trois représentants provinciaux, trois représentants fédéraux et un président-directeur général choisi par ces deux groupes. Le président-directeur général est M. Max Ruelokke. Il y a d'autres membres, mais je ne peux pas...

**M. Claude Bachand:** Les autres membres sont-ils issus de l'industrie pétrolière, ou...?

**L'hon. Robert Wells:** Oh non. Non, ils ne représentent pas cette industrie. Il s'agit de citoyens nommés par leurs gouvernements respectifs pour siéger au conseil.

[Français]

**M. Claude Bachand:** Votre rapport contient 29 recommandations. Je présume qu'elles étaient adressées au Canada-Newfoundland and Labrador Offshore Petroleum Board.

Avez-vous obtenu la réaction de ce conseil? Ces gens vont-ils répondre par écrit aux 29 recommandations que vous avez faites?

• (1505)

[Traduction]

**L'hon. Robert Wells:** Oui, je considère que c'était une réponse très positive; ils ont accepté 27 des 29 recommandations et ils vont veiller à ce que celles-ci soient mises en oeuvre.

Quant aux deux autres qui ont été refusées, la 28<sup>e</sup> portait sur les vols de nuit. La question des vols de nuit m'a énormément préoccupé, car, selon les statistiques, si un accident survient ou si un hélicoptère est forcé d'amerrir durant la nuit, le taux de mortalité est beaucoup plus élevé que si cela arrivait le jour. On met en danger

non seulement la vie des passagers, mais aussi celle des techniciens de recherche et de sauvetage qui tentent de secourir les passagers. Le risque d'ensemble est plus grand. Par ailleurs, un hélicoptère S-92 dépouillé coûte 20 millions de dollars, et un modèle entièrement équipé, 25 millions de dollars. Ce n'est pas donné. Personne ne s'attendrait à en trouver plusieurs en réserve, au cas où on ne pourrait faire face à la demande.

C'est vraiment un problème difficile, et j'ai proposé un compromis possible. J'ai proposé qu'un représentant des travailleurs, un représentant de l'OCTHE, un représentant des sociétés pétrolières et un représentant d'une entreprise d'hélicoptères forment un comité, et, s'il était impératif qu'un vol de nuit ait lieu pour faire face à la demande et si le temps et toutes les autres conditions étaient convenables, le comité pourrait alors autoriser le vol. C'est la façon dont j'ai abordé le problème.

L'autre recommandation — que l'OCTHE n'a pas commentée, mais qu'il a présentée aux deux gouvernements — portait sur le fait qu'il devrait y avoir une autorité distincte en matière de sécurité, comme c'est le cas au Royaume-Uni, en Norvège et aux États-Unis. La commission présidentielle a récemment produit un rapport — daté du 11 janvier, je crois — et a également recommandé la création d'une autorité distincte en matière de sécurité.

Le gouvernement fédéral n'a encore rien mentionné au sujet de cette recommandation, mais le gouvernement provincial a annoncé qu'il était en faveur de cela.

[Français]

**M. Claude Bachand:** Selon votre mandat, vous avez fait des recommandations à l'organisation dont on parle. Votre première recommandation est:

[Traduction]

les hélicoptères prenant part aux premières mesures d'intervention devraient s'envoler dans les 15 à 20 premières minutes.

[Français]

Cela veut donc dire que vous recommandez aux compagnies pétrolières d'avoir leurs propres hélicoptères pouvant s'envoler dans les 15 à 20 premières minutes. Sinon, le financement de cette opération et de l'hélicoptère doit-il s'élargir au-delà des pétrolières?

[Traduction]

**L'hon. Robert Wells:** Oui. Je considère que le délai d'intervention amélioré et l'hélicoptère qu'ils ont maintenant acquis — un S-92, appareil destiné aux interventions et toujours prêt — sont la responsabilité des sociétés pétrolières.

[Français]

**M. Claude Bachand:** Avez-vous analysé l'état dans lequel était l'hélicoptère au cours des jours qui ont précédé le drame? Aviez-vous ce mandat ou était-ce celui du Bureau de la sécurité des transports du Canada?

[Traduction]

**L'hon. Robert Wells:** Il revient exclusivement au Bureau de la sécurité des transports d'évaluer tous les événements ou les facteurs qui, selon elle, sont liés à l'accident et à la tragédie.

[Français]

**M. Claude Bachand:** Merci.

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

[Traduction]

Merci beaucoup.

Je vais donner la parole à M. Harris. Vous avez sept minutes.

**M. Jack Harris (St. John's-Est, NPD):** Merci, monsieur le président, et je remercie nos deux invités.

Tout d'abord, monsieur le commissaire, je voudrais vous remercier de votre contribution sur la question de la sécurité des activités extracôtières. Si nos recommandations, plus particulièrement celles sur le délai d'intervention rapide lié à l'hélicoptère *Cougar*, étaient acceptées aussi volontiers par le Parlement... Nous serions beaucoup plus heureux si nous avions ce genre d'influence. C'était une décision particulièrement importante, et elle était fondée non seulement sur ce qui est arrivé à d'autres endroits, mais aussi sur la nécessité de se rendre sur les lieux le plus rapidement possible.

Je crois que mes collègues savent que j'avais la qualité d'intervenant lors de la commission d'enquête et que j'ai pu poser des questions aux témoins. L'un des problèmes soulevés portait sur la reconnaissance du fait que, dans le cas qui nous occupe, l'industrie — c'est-à-dire *Cougar* — se chargeait des premières mesures d'intervention. Autrement dit, l'entreprise n'assumait pas nécessairement la responsabilité première, mais elle se chargeait des premières mesures d'intervention, c'est elle qui pouvait s'envoler et arriver en premier, parce qu'elle était plus proche, d'où l'idée d'être posté à St. John's.

Prenons à titre d'exemple l'écrasement de l'hélicoptère *Cougar*: deux personnes se trouvaient dans l'eau lorsque l'appareil envoyé en premier est arrivé, 76 minutes plus tard. Dix-huit personnes se trouvaient à bord de l'hélicoptère au moment de l'amerrissage forcé. Je suppose que si l'amerrissage avait été réussi, les 18 personnes se seraient retrouvées dans l'eau.

Mise à part le premier intervenant, quelle est l'importance du deuxième intervenant? Quels sont les problèmes liés au deuxième intervenant? Dans le cas qui nous occupe, la responsabilité revient au MDN. Qu'avez-vous à dire à ce sujet?

• (1510)

**L'hon. Robert Wells:** Vous avez parlé d'un amerrissage forcé. Je vois plutôt cela comme un écrasement.

**M. Jack Harris:** Oui, c'était un écrasement dans ce cas.

**L'hon. Robert Wells:** Ils ont perdu la maîtrise de l'hélicoptère, alors qu'à mes yeux, un amerrissage forcé constitue un amerrissage ou un atterrissage contrôlé sur l'eau, de sorte que le choc soit moindre. L'impact de l'hélicoptère en question était violent, et, comme nous le savons, les pièces étaient éparpillées. C'est là un aspect de la question.

La difficulté, c'est que les hélicoptères qui se retrouvent dans l'eau vont habituellement faire un capotage, et ceux-ci sont très rapides; une grande partie de la formation met l'accent sur la survie, car si vous n'êtes pas formé à sortir de l'hélicoptère, vous allez vous noyer. Si vous avez reçu la formation — surtout si vous êtes en bonne forme physique, si vous êtes mentalement fort, si vous ne paniquez pas, si vous savez quoi faire et si vous avez un plan au moment où l'amerrissage forcé débute —, vous avez beaucoup plus de chances de sortir de l'hélicoptère.

À ma connaissance, la plupart des victimes d'écrasement d'hélicoptère ne sont pas tuées dans l'écrasement. Elles meurent noyées. Toutefois, si elles échappent à la noyade, elles font face à une épreuve encore plus dure, surtout dans nos eaux très hostiles.

**M. Jack Harris:** Je crois savoir que votre commission a également entendu dire que le taux de survie liée aux amerrissages forcés durant la nuit est considérablement inférieur comparativement

aux amerrissages forcés durant le jour. Je ne sais pas si vous vous souvenez des chiffres.

**L'hon. Robert Wells:** Si je me souviens bien, le taux de survie durant le jour est près de 50 p. 100 — ces chiffres visent surtout la mer du Nord —, mais le taux de mortalité durant la nuit est d'environ 70 p. 100. C'est l'écart statistique établi.

**M. Jack Harris:** Alors, au chapitre de la perte de vies, il s'ensuit que plus l'arrivée sur les lieux d'un accident est rapide, mieux c'est.

**L'hon. Robert Wells:** Je crois qu'il n'y a aucun doute à ce sujet. C'est ce qui a été fait dans le cas d'accidents dans la mer du Nord. Comme M. Clay l'a mentionné, on y met la plupart du temps 15 minutes. De plus, en raison des conditions géographiques de la mer du Nord, les sociétés sont dotées d'embarcations ultra-rapides. Je crois que BP — dont nous avons énormément entendu parler concernant le golfe du Mexique — a dépensé, il y a environ trois ou quatre ans, 1,3 milliard de livres pour l'achat d'embarcations rapides attachées sur le côté des navires-mères. Ces embarcations peuvent être détachées et filer à environ 30 noeuds. Des personnes chargées de fournir des soins médicaux et des soins infirmiers s'y trouvent à bord. Lorsque des personnes sont secourues à l'aide de ces embarcations, on considère que les personnes se trouvent en sécurité.

Beaucoup a été fait au fil de nombreuses années. Il y a la Royal National Lifeboat Institution. Un très grand nombre d'intervenants se trouvent dans ce secteur de la mer du Nord. À mon avis, compte tenu de notre situation géographique, nous ne pourrions jamais avoir le genre de couverture qu'ils ont dans la mer du Nord; alors, la couverture que nous avons doit permettre d'intervenir le plus rapidement possible.

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

Monsieur Clay, j'ai remarqué que vous avez tiré des passages d'un document. Je ne sais pas si vous avez en main un rapport écrit que vous pourriez nous soumettre ultérieurement, mais, le cas échéant, cela serait apprécié. Je sais que vous avez été interrompu lorsque vous avez essayé de nous fournir des détails sur ces opérations.

Vous avez indiqué qu'au Royaume-Uni, le délai d'intervention est de 15 minutes de 8 heures à 22 heures et de 45 minutes par la suite. Selon un rapport du ministère de la Défense, les incidents exigent, en réalité, un délai d'intervention rapide. De fait, selon le rapport de 2004 que j'ai en main, avec un délai d'intervention de 30 minutes de 8 heures à 16 heures et un délai de deux heures par la suite, le taux d'incidents qui surviennent durant cette période, du lundi au vendredi — c'est-à-dire la période que nous visons —, est de 17 p. 100, mais si nous appliquons, disons, la même plage que le Royaume-Uni — à savoir de 8 heures à 22 heures —, 74 p. 100 des incidents seraient en fait couverts. Dans l'exemple donné, on parle de sept jours sur sept et de 16 heures de couverture, à savoir de 8 heures à minuit.

Avez-vous obtenu ce genre d'analyse dans d'autres pays? S'agit-il de quelque chose de trop détaillé pour en parler ici? Je constate que vous parlez d'interventions durant la nuit dans certains cas et d'interventions durant le jour et la nuit. Y a-t-il des périodes de temps? Pouvez-vous nous fournir d'autres détails?

• (1515)

**M. Paul Clay:** Je crois que nous devons d'abord préciser qu'il y a différents types d'interventions dans différents pays. Au Royaume-Uni, il existe quatre niveaux d'intervention.

La Garde côtière du Royaume-Uni assume la responsabilité principale à l'égard de l'ensemble des opérations de recherche et de sauvetage, ce qui est très comparable au ministère de la Défense nationale au Canada. Le délai d'intervention est de 15 minutes. De plus, la Royal Air Force possède également quatre aéronefs de recherche et de sauvetage, à savoir des hélicoptères. Son délai d'intervention est également de 15 minutes. Elle intervient de différentes façons à différentes heures, dans des circonstances qui diffèrent, et ses équipes sont postées à différents endroits.

Quant aux sociétés pétrolières — comme M. Wells l'a déjà expliqué —, elles ont mis en place le projet Jigsaw, qui est constitué d'hélicoptères de recherche et de sauvetage et de navires ultrarapides qui constituent actuellement le principal moyen de recherche et de sauvetage dans la mer du Nord. De fait, les hélicoptères sont, à l'heure actuelle, le deuxième moyen auquel les sociétés pétrolières ont recours aux fins de recherche et de sauvetage. Le navire qui est mis à l'eau — l'embarcation de sauvetage à déploiement rapide — est le moyen principal.

Pour répondre à votre question, il n'existe pas de simple réponse à votre question. Cela varie. Il n'y a aucun doute sur le fait que plus l'intervention est rapide durant la nuit, mieux c'est, peu importe où vous vous trouvez dans le monde.

**Le président:** Merci beaucoup.

Je vais donner la parole à M. Payne. Vous avez sept minutes.

Merci beaucoup.

Je vais donner la parole à M. Payne. Vous avez sept minutes.

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

J'aimerais remercier les témoins d'être ici aujourd'hui. Nous parlons d'une question très importante.

J'apprécie certainement le travail que vous avez fait dans le cadre de la commission d'enquête, monsieur Wells. Durant votre allocution, j'étais intéressé par ce que vous avez dit sur la formation. J'ai déjà oeuvré dans l'industrie pétrochimique, et la formation y était une grande priorité, plus particulièrement, au chapitre de la sécurité, des premiers soins et des pratiques de gestion responsable.

Je considérais notre industrie comme l'intervenant principal pour ce qui est de satisfaire aux exigences en matière d'intervention d'urgence, même en cas d'incendie dans nos établissements; alors, j'aimerais savoir qui, à votre avis, est responsable de la formation. Plus particulièrement, nous parlons de l'hélicoptère que vous avez mentionné et de ses passagers. Pourriez-vous fournir des détails à ce sujet? Qui assume cette responsabilité?

**L'hon. Robert Wells:** La responsabilité principale à ce chapitre revient aux sociétés pétrolières. La formation se tient à deux endroits. Une grande partie de la formation est offerte à Foxtrap, près de St. John's, et cela se fait sous l'égide du département des sciences de la mer de l'université. La formation a lieu à cet endroit.

J'ai reçu cette formation, qui était très informative, et Mme Fagan l'a également reçue. La formation est exigeante, et elle donne à des gens comme nous un aperçu de ce qui entre en jeu. Ce n'est pas facile.

Une formation est offerte à Halifax par une entreprise privée du nom de Survival Systems, mais la majeure partie de la formation a lieu ici, à Terre-Neuve-et-Labrador. Elle est dispensée tous les trois ans. Vous mettez vos connaissances à jour tous les trois ans. Lorsque je travaillais dans la mer du Nord, j'ai trouvé intéressant d'apprendre que la formation était offerte tous les quatre ans. Nos experts

s'entendent pour dire qu'elle devrait avoir lieu plus souvent même qu'aux deux ans, mais vous devez faire attention, car vous ne voulez pas que les stagiaires se blessent; alors, vous devez trouver un juste équilibre. On ne voudrait pas que survienne une noyade ou un incident de ce genre, on ne voudrait pas faire plonger les gens dans une eau trop froide, car une personne qui n'aurait pas la force nécessaire ou le cœur solide pourrait y laisser sa vie. C'est un juste équilibre à atteindre, mais je crois qu'une bonne forme physique, une bonne formation et une bonne connaissance de l'eau — surtout l'eau froide — sont un atout.

Le survivant de l'écrasement en question, Robert Decker, était un jeune homme d'environ 26 ou 27 ans. Il était en bonne forme physique. Il avait travaillé comme moniteur de voile sur de petites embarcations durant des années. Il savait quoi faire si l'embarcation se renversait et il se retrouvait sous elle, dans l'eau froide. À mon avis — peut-être de l'avis d'autres personnes —, son bagage l'a aidé parce qu'il n'a ni paniqué ni perdu la tête lorsqu'il s'est retrouvé à bord d'un hélicoptère renversé qui coulait.

Il n'a pas paniqué. Il a sans doute été assommé sur le moment, mais il a repris très rapidement ses esprits; l'hélicoptère coulait parce que toutes les fenêtres et les portes avaient été fracassées au moment de l'écrasement, et l'eau envahissait littéralement le fuselage de l'hélicoptère et montait jusqu'aux fenêtres du haut. L'hélicoptère coulait de côté. Il a levé la tête et a aperçu une fenêtre ouverte. Il n'a pas paniqué et il est remonté à la surface. Il est évidemment le seul à l'avoir fait. Le corps d'une jeune femme a été retrouvé à la surface, mais elle était décédée. Je n'en sais pas plus sur les circonstances entourant son cas. Peut-être que le Bureau de la sécurité des transports en saurait davantage.

Selon moi, la formation, la bonne forme physique et la connaissance de l'eau froide sont des atouts pour quiconque qui se trouve à bord d'un hélicoptère qui est forcé d'amerrir sur nos eaux.

Je suis né sur la côte nord-est de Terre-Nord-et-Labrador et j'ai grandi près de ces eaux froides. J'en sais quelque chose. Lorsque je dis « froides », je veux dire « glacées ». Et elles le sont en raison du courant du Labrador, qui vient de l'océan Arctique .

● (1520)

**M. LaVar Payne:** Je suis un gars des Prairies; alors, je n'ai pas ce genre d'information. D'après ce que j'ai vu et entendu, le climat ici est certainement dévastateur pour les gens.

Je suppose que toutes les personnes qui se trouvaient à bord de l'hélicoptère portaient une combinaison de survie.

**L'hon. Robert Wells:** Oui, elles portaient une combinaison appropriée et elles ont eu le temps de la mettre. En effet, après le signal d'urgence et la chute de la pression d'huile, il leur restait environ 10 minutes de vol. Les personnes ne savaient pas combien de temps il restait, mais elles ont certainement eu le temps d'enfiler un dispositif d'étanchéité faciale et de se préparer pour ce qui surviendrait. Malheureusement, il y a eu une perte de maîtrise et un écrasement.

**M. LaVar Payne:** Merci.

Monsieur le président, je vais partager mon temps.

**Le président:** Oui.

**L'hon. Laurie Hawn (Edmonton-Centre, PCC):** Aidez-moi à faire la distinction entre un écrasement et un amerrissage forcé, car je trouve cela plutôt crucial. Nous avons parlé du taux de survie en cas d'amerrissage forcé durant le jour comparativement à un amerrissage de nuit, et cela est important, mais nous parlons ici non pas d'un amerrissage, mais d'un écrasement.

**L'hon. Robert Wells:** C'était un écrasement.

**L'hon. Laurie Hawn:** C'était un écrasement suivant une perte de contrôle. Je ne sais pas si le BST portera un jugement à cet égard, mais avez-vous une opinion quant à la question de savoir si c'était un écrasement auquel on aurait pu survivre dans des circonstances normales?

**L'hon. Robert Wells:** Le BST pourrait se prononcer sur cela, mais il a présenté trois rapports préliminaires très brefs à la suite de l'écrasement. Ces rapports fournissent une description des événements. Il y a eu une perte de maîtrise et un écrasement parce que le rotor arrière ne fonctionnait plus. Le rotor principal était fonctionnel, mais les membres de l'équipage n'arrivaient pas à maîtriser l'hélicoptère parce que le rotor arrière — celui qui oriente l'appareil — ne fonctionnait plus.

**L'hon. Laurie Hawn:** C'est un aspect crucial qui, dans l'avenir, va nous aider à déterminer ce qu'il faudrait faire. Il faut s'assurer de ne pas dire qu'il s'agissait d'un amerrissage forcé et qu'une personne y aurait survécu dans le cas d'un amerrissage normal.

**L'hon. Robert Wells:** Il est intéressant de souligner que, lorsque M. Decker — le survivant — a repris connaissance et que l'hélicoptère coulait, la seule lumière était celle située sur les épaules des combinaisons de survie que les victimes portaient, et il n'y avait aucun mouvement.

•(1525)

**L'hon. Laurie Hawn:** Nous savons ce que cela signifie.

Merci.

[Français]

**Le président:** Très bien.

[Traduction]

Merci.

Je vais donner la parole à M. LeBlanc.

**L'hon. Dominic LeBlanc (Beauséjour, Lib.):** Merci.

Monsieur le commissaire et monsieur Clay, je vous remercie de vos exposés. Je partage le point de vue de mes collègues: c'était très intéressant. Je viens du Nouveau-Brunswick, et les médias régionaux de l'Atlantique ont diffusé les délibérations de votre commission, y compris la journée plutôt dramatique où le survivant est venu témoigner. Cela nous a vraiment marqué.

Monsieur le commissaire, je me demande si vous avez de simples recommandations liées à des ressources du gouvernement fédéral qui sont destinées à la recherche et au sauvetage. Évidemment, les hélicoptères ou les avions jouent un rôle clé. Ce matin, nous avons eu une discussion intéressante avec la Garde côtière. Elle joue également un rôle critique. Pourriez-vous fournir au comité ou au gouvernement canadien une liste de changements souhaités qu'on pourrait apporter pour améliorer un service qui, selon moi, est déjà phénoménal? Les braves hommes et femmes qui se consacrent à cette activité accomplissent un travail phénoménal.

Au bout du compte, c'est une question de ressources. Je reconnais cela de prime abord. Si d'autres ressources pouvaient être obtenues ou si des changements pouvaient être apportés, comment vous y prendriez-vous pour améliorer ce service remarquable? Prenons la discussion sur les vols de nuit. Il existe un délai de 30 minutes pour certaines ressources aériennes durant le jour. Peut-être qu'on pourrait simplement inverser cela. Si les risques durant la nuit sont si importants, pourquoi ne pas établir un délai de 30 minutes de 22 heures à 6 heures et un délai de deux heures durant le jour? Compte tenu d'un paquet de raisons liées à la logistique et aux

ressources, ce n'est pas simple, mais quelles seraient vos recommandations?

**L'hon. Robert Wells:** Les questions que vous me posez sont au coeur de ce que je ne suis pas censé aborder, c'est-à-dire l'intervention du MDN ou, du moins, la façon dont il...

**L'hon. Dominic LeBlanc:** Si je pouvais vous retenir, ce serait un privilège d'obtenir une opinion confidentielle de votre part.

**L'hon. Robert Wells:** Tout ce que je peux dire concernant les cas d'écrasement ou d'amerrissage forcé d'hélicoptères au large des côtes, c'est que, si on s'attend à ce que des personnes survivent, la rapidité est l'élément important.

**L'hon. Dominic LeBlanc:** Vous voulez dire le temps qu'on met pour se rendre sur les lieux.

**L'hon. Robert Wells:** Je parle de la rapidité d'intervention.

**L'hon. Dominic LeBlanc:** Chaque minute compte.

**L'hon. Robert Wells:** Permettez-moi de prendre un moment pour vous parler du travail intéressant effectué par le Conseil national de recherches, ici à St. John's. Des essais sont effectués. Depuis la présentation de mon rapport, Mme Fagan, M. Roil et moi-même sommes allés sur place pour voir ce que font les chercheurs. Ils ont constaté que l'action des vagues et du vent réduit l'efficacité des combinaisons de survie. Autrement dit, si vous vous trouvez en eaux calmes, même froides, c'est une chose, mais l'action des vagues et du vent pourrait rendre la résistance au froid beaucoup plus difficile.

Les chercheurs effectuent des essais par périodes de trois heures. Ils simulent des vagues et du vent dans leur piscine. Les participants sont jeunes. Ils ne demandent pas à des gens de mon âge si nous voudrions participer. Ce sont des jeunes, et beaucoup d'entre eux ne peuvent pas demeurer dans ces conditions durant trois heures, même s'ils portent une bonne tenue d'immersion. Ils doivent simplement sortir de l'eau. Ils ont les lèvres bleues en raison du froid et tremblent violemment.

Le climat des zones extracôtières est donc important, tout comme la rapidité.

**L'hon. Dominic LeBlanc:** Merci.

Monsieur Clay, vous n'êtes peut-être pas assujéti aux mêmes restrictions que le commissaire Wells; peut-être pourriez-vous simplement suggérer des mesures que le gouvernement canadien pourrait prendre aux fins d'amélioration.

**M. Paul Clay:** De mon point de vue, c'est simple. L'intention de la recherche et du sauvetage est de sauver des vies, et l'intention de ces ressources est de sauver des vies.

À ma connaissance, le délai d'intervention de deux heures du Canada est le plus long du monde. À mon avis, c'est nettement insuffisant. Nous devrions réduire le délai d'exécution. Peu importe le coût ou les ressources nécessaires, nous devrions réduire le délai et assurer une intervention rapide, qu'il s'agisse d'une intervention extracôtière ou terrestre.

Je suis également d'avis qu'il y aurait lieu non pas nécessairement d'éliminer les ressources à Gander, mais de mettre en place d'autres ressources à St. John's. Voilà mon avis.

•(1530)

**L'hon. Dominic LeBlanc:** Merci.

[Français]

**Le président:** Merci beaucoup.

Je vais maintenant donner la parole à Mme Gallant.

[Traduction]

Vous avez cinq minutes.

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

Ma première question s'adresse à M. Clay. Avez-vous une équipe en place 24 heures sur 24, sept jours sur sept et à longueur d'année? C'est ça que vous faites? Avez-vous une équipe en place 24 heures sur 24 et sept jours sur sept?

**M. Paul Clay:** Non, nous sommes une entreprise qui se spécialise dans les situations d'urgence. Nous élaborons des plans d'intervention en cas d'urgence pour nos clients — l'industrie pétrolière et gazière, l'industrie maritime, l'industrie aéronautique, etc. — en ce qui concerne la façon de gérer leurs situations d'urgence au large, en mer, à bord d'un navire et sur le sol. C'est ce que nous faisons. Nous ne répondons pas physiquement aux urgences; nous planifions l'intervention.

**Mme Cheryl Gallant:** Vous planifiez l'intervention.

Dans ce cas, monsieur Wells, si la société pétrolière affecte spécialement un hélicoptère à cette activité, combien d'équipes doit-elle mettre en service aux différents quarts?

**L'hon. Robert Wells:** Il doit évidemment y avoir des pilotes — deux pilotes. Il faut au moins trois spécialistes en sauvetage — c'est de cette façon qu'on les appelle dans le secteur privé. On ne les appelle pas des techniciens de recherche et de sauvetage, mais ce sont les mêmes personnes, et la plupart d'entre elles ont été formées par les forces armées. Elles quittent les forces après leur service et passent au secteur privé.

Il faut avoir deux quarts, et, si c'est en tout temps, il faut au moins trois quarts. Bien sûr, cela devient coûteux.

**Mme Cheryl Gallant:** Alors, il faut avoir trois quarts...

**L'hon. Robert Wells:** Et des logements doivent être mis en place. Les personnes doivent être logées — pour ainsi dire — à l'aérodrome. Si vous comptez établir un court délai d'intervention, vous ne pouvez pas faire deux ou trois milles ou kilomètres depuis la maison ou ailleurs.

**Mme Cheryl Gallant:** Dans d'autres pays, certaines plateformes de forage pétrolier ont un hélicoptère sur place. Est-ce une recommandation que vous avez également présentée?

**L'hon. Robert Wells:** Non, je n'ai pas fait cette recommandation, car la zone extracôtière canadienne est encore très petite, et j'estime que cela ne serait pas judicieux. Par contre, j'ai effectivement dit que, si l'industrie prend de l'expansion sur la côte Est, le temps viendra où l'OCTHE et les sociétés pétrolières devront commencer à envisager la possibilité de placer un hélicoptère dans la zone extracôtière.

Les installations extracôtières actuelles seraient incapables d'accueillir un hélicoptère de recherche et de sauvetage. Ce sont les renseignements que j'ai.

**Mme Cheryl Gallant:** Nous avons reçu le même type d'informations de la part des forces armées. Selon elles, il faut mettre en place trois équipes — à vrai dire, trois hélicoptères — à Gander, deux appareils en bon état de marche et un prêt à intervenir, de façon à n'avoir qu'une équipe prête à intervenir à n'importe quel moment, et cela semble comparable à l'hélicoptère spécialisé qui se trouve dans les installations de forage pétrolier.

**L'hon. Robert Wells:** Permettez-moi d'ajouter que, tout au long de ma vie professionnelle, je croyais que les hélicoptères nécessitaient deux heures de maintenance pour chaque heure de

vol, mais ces hélicoptères de transport lourd nécessitent trois heures de maintenance pour chaque heure de vol.

**Mme Cheryl Gallant:** On nous a dit qu'à l'heure actuelle, la durée de maintenance va jusqu'à 30 heures par heure de vol, et que c'est de façon collective...

**L'hon. Robert Wells:** Oh, collectivement, oui.

**Mme Cheryl Gallant:** Alors, il faut bel et bien trois hélicoptères pour en maintenir un dans les airs. Cela semble presque...

De plus, nous savons que le secteur privé fait du maraudage auprès des employés du MDN.

**L'hon. Robert Wells:** Oui, j'en ai entendu parler.

**Mme Cheryl Gallant:** Alors, nous travaillons presque à contre-courant au lieu de s'encourager selon la façon qui a été proposée à l'égard de la côte Ouest. Au lieu d'être en concurrence, nous pourrions nous compléter.

Y a-t-il eu des mesures ou même des discussions sur la mise en commun des ressources au lieu de collaborer occasionnellement dans certaines situations?

**L'hon. Robert Wells:** Il n'a pas été question de mise en commun des ressources, mais, durant les travaux de la commission, lorsque la question d'une relation plus étroite entre le MDN, l'exploitant d'hélicoptère des sociétés pétrolières et le fournisseur de services de première intervention a été soulevée, j'ai proposé un protocole officiel — si le MDN était prêt à en conclure un —, et je suis d'avis qu'il peut y avoir une collaboration plus étroite.

Laissez-moi vous raconter une petite anecdote qui s'est avérée une surprise pour moi, mais une très belle surprise. J'ai présenté un exposé à l'occasion de la conférence sur la sécurité des activités extracôtières tenue par l'International Regulators Forum à Vancouver, l'automne dernier, et je me suis entretenu avec un représentant de l'industrie de la Nouvelle-Écosse. Il m'a confié que, après que mes lettres adressées à M. Ruelokke sur l'amélioration du délai d'intervention et sur la présence d'un hélicoptère spécialisé ont fait le tour de l'industrie — du moins, dans la région — on a commencé à y réfléchir. Même s'ils fonctionnaient sans entretenir de liens avec le MDN, après les lettres, on a commencé à y réfléchir.

L'industrie ne dispose que d'un hélicoptère dans son parc en Nouvelle-Écosse. Elle a mis en place un système informel selon lequel, si un vol est prévu, les responsables communiquent d'abord avec le MDN. Ils informent le ministère du fait qu'ils veulent partir aujourd'hui, demain ou à tout autre moment, et ils se renseignent sur les ressources qui sont mises à leur disposition. On m'a dit — et cette personne était bien placée pour le savoir — que, si le MDN n'a pas les ressources disponibles, ils restent au sol. Toutefois, on signale au MDN qu'un vol est prévu, et il y a cette relation qui est établie. Deux ou trois de mes recommandations portent sur une relation plus étroite entre le MDN et l'entreprise d'hélicoptères du secteur privé ou des sociétés pétrolières.

• (1535)

**Mme Cheryl Gallant:** Merci.

**Le président:** Merci beaucoup.

J'aimerais remercier M. Rodriguez, M. Clay, Mme Fagan et M. Wells de leur présence cet après-midi.

Nous allons prendre une courte pause pour quatre minutes et nous poursuivrons l'autre séance.

Merci.

La séance est levée.

---





**POSTE  MAIL**

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

**Poste-lettre**

**Lettermail**

**1782711  
Ottawa**

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

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

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

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

### SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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