



Chambre des communes  
CANADA

## Comité permanent de la défense nationale

---

NDDN • NUMÉRO 045 • 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

• (1715)

[Traduction]

**Le président (L'hon. Maxime Bernier (Beauce, PCC)):** La 45<sup>e</sup> séance du Comité permanent de la défense nationale est ouverte. Nous avons une heure.

Les témoins que nous entendrons sont M. McDonald, à titre personnel, ainsi que Mme Payne, de la Newfoundland and Labrador Federation of Labour. Nous écouterons aussi M. Sullivan. Nous aurons enfin, Mme Michael, du Nouveau Parti démocratique de Terre-Neuve-et-Labrador. Merci d'être parmi nous.

Vous aurez sept minutes. Si vous êtes prêt, vous pouvez commencer, monsieur McDonald.

**M. Philip McDonald (à titre personnel):** Bonsoir.

Comme vous l'avez dit, mon nom est Philip McDonald et j'ai survécu au naufrage du *Melina and Keith II*, le 12 septembre 2005. Ce jour-là, tout ce qui pouvait mal tourner a mal tourné. À la hauteur de Bonavista, la mer était agitée et le *Melina and Keith II* a donné de la bande sur tribord quelques fois, ce qui a complètement inondé le pont. Par la suite, le bateau a gité à tribord et a été entièrement submergé. Tous les membres de l'équipage se sont précipités de l'autre côté du pont et ont grimpé dans l'échelle. Nous avons ensuite dû marcher sur les fenêtres et les portes de la timonerie. Nous avons essayé de dégager l'un des radeaux de sauvetage, mais nous n'avons pas réussi car le bateau s'est mis à chavirer.

Pendant que le bateau chavirait, nous avons marché à reculons jusqu'à ce qu'il se retrouve à l'envers. Nous étions tous les huit, en état de choc, à nous tenir debout sur la coque. Le patron avait réussi à se prendre une combinaison d'immersion. Mais tous les autres, nous portions nos vêtements de travail — nos bottes et nos cirés. Je me rappelle avoir regardé ma montre après avoir vu la radiobalise de localisation des sinistres aller à la dérive, avec son feu clignotant. Il était 15 h 27. Aucun S.O.S. n'avait été lancé, et la radiobalise était notre seul espoir.

Quelques minutes plus tard, la radiobalise a...

**Le président:** Monsieur McDonald, pourriez-vous parler un peu moins vite pour les interprètes? Ils doivent traduire vos propos.

Merci.

**M. Philip McDonald:** Quelques minutes plus tard, un satellite a reçu le signal de la radiobalise, sans toutefois indiquer la position. Ce n'est qu'à 16 h 44 que la position du navire a été établie. C'est seulement après que les services de recherche et de sauvetage de Gander ont été informés de la situation d'urgence, mais le personnel était parti à la maison à la fin de leur journée de travail, car il était passé 16 heures. Ils étaient maintenant en disponibilité, avec délai de deux heures. Nous étions encore tous les huit accrochés au navire, et nous essayions de résister aux vagues qui balayaient la coque. Nous scrutions l'horizon dans l'espoir de voir un bateau ou un avion, mais il n'y avait rien. Nous avons tous prié et, même, chanté *I'll Be Home*

*For Christmas*. Certains ont prononcé leurs dernières volontés, au cas où ils ne survivraient pas.

Peu après 17 h 30, le *Melina and Keith II* s'est mis à couler dans une mer couverte de diesel, et tous les hommes ont sauté à l'eau. Deux hommes sont immédiatement disparus, et je n'oublierai jamais le regard de l'un d'eux: il criait, terrorisé, et essayait d'apprendre à nager, battant l'eau de ses bras. Il s'est enfoncé dans l'eau et nous ne l'avons plus revu.

Un peu plus tard, un bateau d'aluminium a refait surface. La partie avant était trouée. Cinq d'entre nous avons réussi à nager jusqu'au bateau sans l'aide de dispositifs de flottaison. Nous y étions tous accrochés, mais il était certain qu'il ne pourrait pas nous supporter tous. Un morceau de styromousse a refait surface à côté de moi et je l'ai coincé sous mon bras. Les quatre autres hommes sont restés accrochés au bateau, mais ils s'éloignaient de moi. Quant au patron, dans sa combinaison d'immersion, il s'était beaucoup éloigné.

Deux heures et demie s'était maintenant écoulées depuis que nous avions chaviré, et deux hommes s'étaient noyés. Six hommes s'accrochaient à la vie et aucun hélicoptère Cormorant n'avait encore décollé. Ce n'est qu'à 18 h 10, ce soir-là, que l'hélicoptère a pris la direction de la position donnée par la radiobalise, et il lui a fallu encore 1 heure et 13 minutes pour arriver sur les lieux.

J'estime qu'il n'était pas tout à fait 19 h quand je me suis dit que tout était perdu. Mon corps était entièrement raide et je serrais les dents si fort que je pensais qu'elles allaient fendre. Des images de mon enfance, de ma famille et de mes amis ont traversé mon esprit. J'ai finalement pris la décision d'abandonner, puisque personne n'allait venir nous sauver. J'ai retenu ma respiration aussi longtemps que possible. J'ai vu une lumière vive, mais j'étais encore sous l'eau. La lumière venait d'un bateau au loin. J'ai crié aux autres hommes qu'un bateau venait. Mon taux d'adrénaline s'est mis à grimper. Mais la lumière n'a pas tardé à disparaître. Mon cœur s'est serré. J'ai regardé dans la direction d'un des hommes qui se trouvait là une minute plus tôt, mais il avait disparu. Il n'y avait plus là que le morceau de styromousse auquel il s'était accroché. J'ai senti à quel point il avait trouvé insupportable de voir s'effacer nos chances d'être rescapés.

Puis tout à coup, j'ai revu la lumière au loin, qui venait dans notre direction. Igor s'est mis à nager comme un fou vers le bateau. J'ai entendu des gens crier: « En voilà un. » Ils ont sauvé Igor vers 19 h 20. Pour attirer l'attention des sauveteurs, je me suis mis à agiter un morceau de bois que j'avais réussi à saisir plus tôt. Ils se sont dirigés droit vers moi et j'ai entendu quelqu'un dire: « En voilà un autre. » Ils m'ont lancé une corde et je l'ai enroulée plusieurs fois autour de mon poignet. Pendant qu'ils me hissaient à bord, j'ai entendu le très bruyant Cormorant qui nous survolait. J'ai sauté sur le pont et j'ai dit à l'équipage du *Lady Charlotte Star* que nous étions huit. Bernard et le patron ont été repêchés peu de temps après. Malheureusement, les quatre autres — Ivan Dyke, Anthony Molloy, Joshua Williams et Justin Ralph — étaient disparus.

On a estimé que le signal de la radiobalise était une fausse alerte et il a fallu beaucoup de temps pour qu'on y attribue le degré d'urgence qui convenait. Ce n'est qu'au moment où le satellite LEO a reçu la position du navire, à 16 h 44 — 1 heure et 15 minutes après le signal initial de la radiobalise — qu'on a estimé qu'il s'agissait d'une urgence. Dès qu'on a constaté que la radiobalise ne donnait pas de position, on aurait pu, et on aurait dû utiliser le système de surveillance des navires, la boîte noire — un dispositif qui sert à établir la position d'un navire. On aurait su que le *Melina and Keith II* était en mer et que, puisque le coordonnateur de recherche et sauvetage ne pouvait établir la communication avec le navire par téléphone satellite ou par radio, il fallait présumer que le navire était en détresse et qu'il fallait en informer Gander avant 16 heures.

La dernière position donnée par le système de surveillance des navires à 14 h 30, heure locale, soit 48 degrés 56,36 minutes nord, et 51 degrés 18,92 minutes ouest, aurait suffi pour que le Cormorant se rende à quelques milles du lieu du sauvetage. Cela ne s'est pas produit. Les mesures de sauvetage n'ont été prises qu'après 16 heures, à 16 h 50, heure locale. Le personnel de recherche et de sauvetage était parti à la maison et il a fallu encore 1 heure et 20 minutes pour que l'hélicoptère décolle.

● (1720)

Ce délai de deux heures s'est traduit par la perte de 50 minutes précieuses, et je crois qu'il a été un facteur important dans la perte de vies.

J'ai vu un jeune homme qui s'accrochait encore à un morceau de styromousse à peine 20 minutes avant que je sois tiré de l'eau. Il n'a pas pu tenir le coup. Je suis certain qu'il serait encore là aujourd'hui, si le délai avait été en tout temps de 30 minutes.

Et s'il en avait été ainsi? C'est la question que je me pose tout le temps. Et si le S.O.S. avait été lancé? Et si le ministère avait mieux travaillé avec les autres et utilisé la technologie disponible pour nous trouver à 15 h 30 ce jour-là? Et si le centre secondaire de sauvetage maritime de St. John's avait utilisé le système de surveillance des navires et alerté immédiatement Gander? Et si le Cormorant s'était envolé dans les 30 minutes suivantes.

Je peux répondre. Tous ces hommes auraient été trouvés en train d'agiter les bras, de crier, de s'étreindre, de pleurer et de rire, debout sur la coque d'un navire chaviré, à la vue des nacelles de sauvetage et des sauveteurs qui descendaient vers eux du gros hélicoptère jaune. Et même si j'ai la force de le faire, je ne serais pas obligé de transmettre les derniers propos de quelques hommes formidables à des personnes en larmes.

Merci.

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

Je laisse la parole à Mme Payne.

**Mme Lana Payne (présidente, Newfoundland and Labrador Federation of Labour):** Merci.

On a peine à trouver les mots après un tel témoignage, qui illustre si bien pourquoi nous sommes ici.

D'abord, au nom de la fédération du travail, je tiens à remercier le comité permanent de la prévoyance qu'il manifeste en abordant prioritairement les délais d'intervention des équipes de recherche et sauvetage.

J'étais présente à la séance précédente et, avant de faire ma déclaration, j'aimerais répondre à la question de Mme Gallant, qui comparait la situation des Grands Lacs à celle de l'Atlantique Nord. Je peux vous assurer qu'il n'y a aucune comparaison à faire, compte tenu des vagues de 15 mètres et de 30 mètres, à 200 ou 300 kilomètres de la côte. Rien de ce que vous pouvez vivre dans les Grands Lacs ne peut se comparer à de telles conditions.

À la fédération du travail, nous croyons fermement que ce problème est prioritaire pour les gens de Terre-Neuve-et-Labrador qui vivent de la mer. Nous représentons 25 syndicats affiliés, 500 sections locales et 65 000 travailleurs et travailleuses de tous les secteurs de l'économie, entre autres ceux qui sont à l'examen aujourd'hui, soit l'industrie pétrolière et gazière à l'extérieur des côtes et l'industrie de la pêche.

Depuis 75 ans, notre fédération travaille à faire progresser la cause des travailleurs et de tous les citoyens de notre province en encourageant et en préconisant une société civile plus progressiste qui n'oublie personne. Nous recommandons, entre autres, que les droits des travailleurs soient améliorés et les lois, resserrées, notamment dans les domaines des relations de travail, de la santé et de la sécurité au travail, de l'indemnisation des accidentés du travail et de l'assurance-emploi. Je crois que vous avez entendu les témoignages de certains de nos syndicats affiliés au cours de vos séances, dont l'AFPC, le FFAW, les TCA et le SCEP.

Les délais d'intervention des équipes de recherche et de sauvetage sont source de préoccupations depuis fort longtemps, pour les travailleurs de notre province, en particulier ceux de l'industrie de la pêche et de l'industrie pétrolière et gazière. Mais comme c'est souvent le cas, ce n'est qu'après une tragédie — en l'occurrence, celle du 12 mars 2009, quand le vol Cougar 491 s'est abîmé en mer, faisant 17 morts et un blessé grave — que ce problème a davantage attiré l'attention.

Durant la commission d'enquête présidée par le juge Robert Wells — je crois que vous l'avez entendu aujourd'hui — et que je vais appeler la commission Wells, notre fédération a parlé de notre responsabilité collective, du fait qu'il nous incombe de tirer des leçons de cette tragédie et des nombreuses autres tragédies, puis d'utiliser ces leçons pour améliorer les lois, les règlements et la politique publique. Nous avons soutenu que pour nous, peuple maritime, il importait que la commission Wells donne des résultats. Nous avions besoin de savoir que cette dernière tragédie en mer apporterait quelque chose de bon.

Je crois que la commission Wells a donné des résultats. En réalité, je crois qu'elle a contribué à votre présence ici, aujourd'hui. Nous croyons que cette commission a donné des résultats essentiels. Ce travail a pu sauver des vies. Aujourd'hui, je vous dis la même chose à vous, en tant que députés, décideurs et citoyens d'une grande nation maritime: vous pouvez aussi faire quelque chose.

Il arrive que la technologie échoue. Il arrive que le temps soit imprévisible. Il arrive que les humains commettent des erreurs. Il faut être prêt. C'est pourquoi, par exemple, les services de lutte contre l'incendie sont soumis à de stricts délais d'intervention internationaux.

G.K. Chesterton, un écrivain et philosophe anglais a dit: « Nous sommes tous à bord d'un bateau ballotté par une mer démontée, et nous nous devons d'être d'une terrible loyauté les uns envers les autres. »

Compte tenu de nos 243 000 kilomètres de côte — aucun autre pays sur terre n'en a autant —, nulle doute qu'au Canada, nous nous devons une terrible loyauté. C'est peut-être à cette philosophie que nous devons la faculté de récupération et l'instinct de survie qui caractérisent depuis toujours le Canada. Je crois que ces valeurs se fondent sur le souci que nous avons les uns pour les autres, et sur le partage.

Il y a presque 29 ans maintenant, à cause du naufrage de la plate-forme *Ocean Ranger*, l'une des plus grandes tragédies survenues au large de nos côtes, nous avons perdu 84 Canadiens. L'accident du vol Cougar 491, le naufrage de la plate-forme de forage *Ocean Ranger* et les 43 décès attribuables à des accidents de pêche, tous survenus depuis 2000, sont des événements qui nous rappellent sévèrement et cruellement que la mer, malgré les grandes richesses économiques qu'elle recèle, est un lieu dangereux où gagner sa vie. Mais comment serait notre société sans cette généreuse source de poissons, et de pétrole et de gaz? Nous sommes une nation maritime, tout simplement. De ce fait, la mer est la scène de beaucoup d'activité économique, et le reste de la société dépend de ce travail, de notre aptitude à récolter les richesses de la mer.

• (1725)

Depuis que le vol 491 s'est abîmé en mer, l'importance que le gouvernement du Canada attache à la recherche et au sauvetage et la lenteur des délais d'intervention de nos équipes de recherche et de sauvetage font l'objet, dans notre province, d'une surveillance serrée et d'un débat public soutenu. Comme vous l'avez certainement entendu bien des fois aujourd'hui, la critique est attribuable à nos délais d'intervention inadaptés et, je crois, gênants. Un délai de décollage de 30 minutes ne signifie pas qu'il faut que l'hélicoptère décolle dans les 30 minutes qui suivent votre arrivée au point de départ. Nous ne parlons pas des délais de 19 minutes ou de 15 minutes enregistrés le jour. Il faut bien plus de temps pour se rendre au point de départ des équipes de sauvetage. Comme on vous l'a dit, ces délais ne sont réalisés qu'entre 8 heures et 16 heures, du lundi au vendredi. La fin de semaine et le soir, les délais sont de deux heures, comme s'il était possible de contrôler le temps qu'il fait ou le travail à exécuter compte tenu d'un horaire aussi net. Comme nos vieux le disent chez nous, c'est trop stupide pour même en parler.

Je suis certaine que tous les témoins, l'un après l'autre, sont venus vous dire aujourd'hui que le huit à quatre ne s'applique pas au travail en mer. C'est plutôt 24 heures par jour, 7 jours par semaine, que le travail se fait, que ce soit dans le domaine du pétrole et du gaz, ou dans celui des pêches. D'après moi, l'amélioration des délais d'intervention des SAR relève d'un choix politique. C'est bien de cela que nous parlons aujourd'hui: de choix et d'affectations budgétaires.

Je le répète, nous sommes une nation maritime, et une grande part de l'activité économique se déroule en mer. Par exemple, dans notre province, en 2010, on a estimé à 8,4 milliards de dollars la valeur de l'exploitation pétrolière et gazière à l'extérieur des côtes, et à 1 milliard de dollars celle de l'industrie de la pêche. Je crois qu'il

incombe au gouvernement de dispenser des services publics adaptés aux besoins sur ce plan, et je ne crois pas qu'ils le sont. Je soutiens que les SAR sont plus importants que jamais auparavant, compte tenu de l'accroissement de l'activité économique que nous avons connu au cours des 20 dernières années.

Du fait de la mondialisation, il se fait de plus en plus de transport maritime de marchandises. Une simple promenade près du port de St. John's vous le confirmera, peu importe le jour de la semaine. De plus, l'activité à l'extérieur des côtes a nettement augmenté depuis la publication du rapport de la commission sur le naufrage de la plate-forme *Ocean Ranger*, qui contient des recommandations visant l'amélioration des délais d'intervention des SAR. Vous avez certainement entendu parler de ces recommandations aujourd'hui. À l'époque, le commissaire avait dit qu'il fallait que le gouvernement ou l'industrie prévoient un hélicoptère de recherche et sauvetage stationné à plein temps à l'aéroport le plus près des installations en mer. C'était il y a 20 ans, et nous n'avons toujours pas cela.

En plus de l'intensification du transport de marchandises et de l'activité à l'extérieur des côtes qui est attribuable aux installations, comme les bateaux servant au transport des travailleurs, les pétroliers et les navires de soutien, nous avons aussi connu une hausse spectaculaire du nombre de bateaux de pêche qui s'aventurent plus loin au large. Par exemple, à la fin des années 1980 et au début des années 1990, une bien plus petite flotte de bateaux de pêche côtière — des bateaux de plus de 40 pieds — ont attrapé en moyenne quelque 10 000 tonnes métriques de crabe des neiges et de crevette. En 2008, cette flotte comptait 900 bateaux et ils attrapent maintenant 40 000 tonnes métriques de crabe des neiges et 80 000 tonnes métriques de crevette. C'est environ 12 fois la crevette et le crabe des neiges débarqués il y a 20 ans, et une bonne part de cette pêche se fait entre 50 et 200 milles à l'extérieur des côtes.

Selon l'association qui représente l'industrie pétrolière à l'extérieur des côtes, Terre-Neuve-et-Labrador produit quotidiennement plus de 340 000 barils de pétrole brut, ce qui équivaut à environ 35 p. 100 de la production totale de pétrole brut léger du Canada. En 1997, nous avions un champ de pétrole productif et c'était Hibernia. Aujourd'hui, nous en avons trois, et un quatrième est attendu pour 2017. On s'attend également à une forte activité de prospection, notamment, de la prospection sismique.

• (1730)

Les capacités des SAR sont dépassées par cette activité accrue. Le juge Wells vous l'a certainement dit, mais dans son rapport, il affirme qu'il est devenu très évident qu'au large de Terre-Neuve-et-Labrador, nos délais d'intervention sont nettement en deça des normes qui s'appliquent à d'autres installations d'exploitation du pétrole en mer et dans d'autres pays. Il y mentionne la mer du Nord, dans le cas de la Norvège et du Royaume-Uni. Son rapport souligne essentiellement que les SAR du Canada sont loin des délais d'intervention des SAR de classe mondiale et qu'il faut rectifier la situation.

Je suis certaine que d'autres témoins vous ont parlé de l'importance absolue d'améliorer les délais d'intervention des équipes de recherche et sauvetage. Nous appuyons la recommandation visant des délais d'intervention de 30 minutes, et ce, 24 heures par jour, 7 jours par semaine, ainsi que l'amélioration de la zone que couvrent les services de sauvetage.

Enfin... Je sais, mais c'est la fin de la journée. Vous avez beaucoup de temps. Vous ne sortirez pas, avec la tempête. Vous feriez aussi bien de rester ici pour la nuit.

Je souligne, comme le fait le juge Wells dans son rapport, qu'il faut, et qu'il faudra toujours, accorder bien évidemment la priorité à la prévention. Mais nous ne vivons pas dans un monde parfait. Malgré tous nos efforts — et nous pensons qu'il reste bien des efforts à faire sur ce plan —, nous devons quand même être préparés, et c'est là qu'entrent en jeu des SAR offrant des capacités et des délais d'intervention convenables et acceptables.

Les familles des travailleurs qui ont perdu la vie en mer méritent que nous fassions au moins cet effort. Les milliers de Canadiens qui gagnent leur vie en mer le méritent aussi.

Merci.

• (1735)

**Le président:** Merci, madame Payne.

Je laisse la parole à Mme Michael.

**Mme Lorraine Michael (chef, Nouveau Parti Démocratique de Terre-Neuve et du Labrador):** Merci beaucoup.

Je tiens à remercier le comité de me donner l'occasion de témoigner.

Avant de poursuivre, je veux en particulier remercier M. McDonald pour le courage dont il fait preuve en se joignant à nous aujourd'hui.

Je sentais que je devais témoigner devant le comité, non pas parce que je pense avoir des choses différentes à dire, par rapport à ce que vous avez déjà entendu, mais parce que chaque perspective apporte un éclairage nouveau. Mon expérience de travail auprès des collectivités à l'époque de la catastrophe de la plateforme *Ocean Ranger* me motive à venir témoigner devant vous aujourd'hui, tout comme je l'ai fait à l'époque, devant la commission Wells. Mon travail auprès des collectivités était axé sur l'effet que produisaient sur nos collectivités et nos gens les nouvelles activités d'exploitation pétrolière à l'extérieur des côtes. Puis, nous avons connu la catastrophe de 1982.

Pendant trois ans, j'ai travaillé auprès des familles des 84 hommes qui ont coulé avec la plateforme *Ocean Ranger*. J'en suis venue à très bien comprendre l'incidence d'une telle catastrophe sur les familles.

Je crois que l'exemple très concret que nous a donné le témoignage de M. McDonald nous permet aussi de comprendre ce que subissent les survivants, ainsi que les familles des survivants. On n'insistera jamais trop sur la gravité de telles catastrophes en mer, non plus que sur leurs effets.

Je suis ici à titre de chef du Nouveau Parti démocratique de Terre-Neuve-et-Labrador. En tant que politicienne, je m'adresse aussi à vous en tant que pair. Je travaille à l'échelon provincial, mais je crois que nous sommes des pairs et, à ce titre, je vous affirme que je ne saurais surestimer ma responsabilité, en tant que politicienne, de prendre des décisions pour le bien-être des gens de ma province, des gens qui travaillent sur le gigantesque océan qui nous encercle — ou encore notre responsabilité en ce qui concerne les personnes qui sont mortes, les personnes qui ont survécu à des catastrophes et les personnes qui continueront de connaître de telles situations.

Notre responsabilité de veiller à leur sécurité est présente dans tout ce que nous envisageons. Tout comme nous pensons à notre responsabilité d'assurer la sécurité des gens dans leur lieu de travail, ou celle des personnes qui se trouvent dans une maison en flammes, ou encore celle des personnes impliquées dans un accident de la route, nous devons constamment penser à notre responsabilité d'assurer la sécurité des personnes qui travaillent en mer, peu importe le travail qu'elles font.

Nous ne pouvons pas dire que la responsabilité commence ou prend fin à une heure précise de la journée, ou à un certain moment de la semaine, ou à un certain moment du mois. Elle est présente 24 heures par jour, 7 jours par semaine. Je crois avoir entendu M. Hann dire la même chose, quand il a témoigné. On ne dit pas que la caserne de pompiers peut fermer à 17 heures. Ça ne se fait pas.

Je me fiche de l'argent qu'il faut. Je me fiche des mesures législatives qu'il faut prendre pour que les choses se produisent. Il faut faire mieux. La norme du Canada est une honte. Elle est inacceptable. Vous connaissez tous les chiffres et je ne les répéterai pas. Quelqu'un les a déjà donnés aujourd'hui.

Il existe des pays dont le contexte est exactement le même qu'ici, qu'il s'agisse de l'énorme océan Atlantique ou de la mer du Nord. Dans ces pays, un hélicoptère peut décoller en 15 minutes et ce, 24 heures par jour, 7 jours par semaine. Si, ce faisant, ces pays arrivent quand même à être économiquement viables, le Canada devrait en être capable aussi. Nous n'avons pas le choix; c'est notre responsabilité. Il faut assurer la sécurité des gens.

Et je me fiche du fait que nous n'aurions pas réussi à sauver un seul des travailleurs de la plateforme *Ocean Ranger*. C'était impossible, mais rien ne dit que nous n'aurions pas pu sauver d'autres passagers de l'hélicoptère Cougar.

M. McDonald nous a parlé de membres de l'équipage du bateau de pêche qu'on aurait pu sauver. Même si on en avait perdu un, il faut penser à ceux qui n'auraient pas dû mourir et faire ce qu'il faut pour que cela ne se produise pas.

• (1740)

Comment pouvons-nous parler d'argent dans une affaire pareille? Il est question des gouvernements fédéral et provinciaux, alors ne me faites pas rire. On est déjà passé par là. Nous savons tous que le gouvernement fédéral tire lui aussi des revenus des activités extracôtières. Il est donc responsable de ce qui se passe en mer.

Si notre responsabilité nous permet d'obtenir des redevances de ces eaux, elle nous oblige également à sauver la vie de ceux qui y travaillent. Je parle surtout du pétrole et du gaz naturel, mais nous savons également que les autres industries maritimes, comme celle des pêches, sont également concernées. Si nous profitons de leurs activités, alors nous devons également prendre notre responsabilité très sérieusement.

Comment pourrais-je être moins passionnée que je le suis dans ce dossier? Comment pourriez-vous l'être? Ne nous cachons pas derrière des « Oh, c'est compliqué ». Ce n'est pas compliqué. On le fait bien ailleurs. Il suffit de dire aux résidents de Terre-Neuve-et-Labrador que leurs vies sont tout aussi importantes que celles des travailleurs des industries maritimes de Norvège, du Royaume-Uni ou des États-Unis.

Nous agissons concrètement en instaurant les meilleurs règlements possible et en affectant les ressources en conséquence. Oui, s'il faut doubler l'effectif et les ressources pour y arriver, alors nous devons le faire. C'est le gros bon sens; il suffit de regarder la carte de Terre-Neuve, l'île dont il est question ici. Regardez-la attentivement et voyez où se trouvent les installations pétrolières et gazières.

Pas besoin d'avoir inventé les boutons à quatre trous pour comprendre, par exemple, qu'il faut non seulement pouvoir compter sur les ressources de Gander — c'est absolument essentiel —, mais qu'il faut également en affecter St. John's, ne serait-ce que visuellement. C'est tout ce qu'il y a de plus logique.

Je suis tout à fait d'accord avec l'exemple de Mme Payne. Nous nous concentrons sur le temps de décollage, alors que nous devrions également penser à la distance que ces appareils doivent parcourir pour atteindre le lieu de la catastrophe ou de l'accident.

Les Américains font quelque chose que je considère extrêmement important: ils ne pensent pas qu'au temps qu'il faut pour décoller, mais disent qu'il faut atteindre le lieu d'un accident ou d'une catastrophe potentiels dans un délai de 90 minutes, temps de décollage inclus.

Nous devons tenir compte de la distance à parcourir. Il ne suffit pas de décoller; il faut se rendre sur place. Voilà pourquoi le juge Hickman a indiqué, dans son rapport sur l'accident de l'*Ocean Ranger*, qu'il fallait disposer de ressources à St. John's également en raison des installations pétrolières et gazières, puisque Gander est trop loin. C'est tout simplement logique. Le juge Wells a fait le même constat.

Combien de fois faudra-t-il le dire? J'ai entendu des témoins de premier groupe le demander eux-aussi: combien de fois faudra-t-il le dire? Pendant combien d'années faudra-t-il réclamer ces mesures? Pour reprendre l'expression populaire, cela ne prend pas la tête à Papineau, quand des vies humaines sont en jeu.

Il vous revient de décider si les avions de recherches et de sauvetage à voilure fixe devraient être stationnés à Gander ou ici. Peut-être faudrait-il laisser ceux qui effectuent les missions de recherches et de sauvetage décider. Mais ce n'est pas pour rien que deux commissions ont recommandé de les poster à St. John's.

**Le président:** Concluez brièvement, je vous prie.

**Mme Lorraine Michael:** Je crois avoir couvert la plus grande partie de mes notes, en fait. Je vais donc terminer mon exposé.

Il est de la responsabilité du gouvernement d'assurer des services de recherches et de sauvetage. Même si l'industrie peut lui prêter main forte, comme Cougar l'a fait, ce n'est pas à elle d'intervenir en premier.

Je citerai en terminant Robert Decker, l'unique survivant de l'écrasement du Cougar, qui a raconté à la commission Wells ce qui lui est arrivé quand il s'est retrouvé à l'eau, vivant, après l'accident. Il formule les attentes d'une personne perdue en mer, qui font écho à celles de M. McDonald. Il a donc déclaré ce qui suit:

Je suppose alors que j'étais anxieux, car je savais que mon seul espoir était d'être sauvé par un hélicoptère. De toute évidence, quand l'hélicoptère est arrivé sur la scène de l'accident, je savais que c'était un Cougar, car j'en connaissais les couleurs. Mais c'était un gros hélicoptère jaune de recherches et de sauvetage que j'attendais, comme n'importe qui l'aurait probablement fait à ma place.

*Thank you very much.* Je vous remercie.

• (1745)

**Le président:** Merci, madame Michael.

J'accorde la parole à monsieur Sullivan.

**M. Lawrence Sullivan (propriétaire, Sea Gypsy Enterprises):**  
Bonsoir.

Comme vous le savez probablement, j'étais propriétaire du *Sea Gypsy Enterprises*, qui a coulé le 12 septembre 2009, dans un naufrage qui a fait deux victimes. Pour que vous sachiez ce qu'il en est, je vous dirai simplement qu'à environ 11 h 10, le *Sea Gypsy* s'est retrouvé en difficulté et a diffusé un appel de détresse. L'hélicoptère est arrivé sur les lieux de l'accident en milieu de journée, un samedi après-midi, une heure quarante-deux minutes après l'appel de détresse. L'équipage a affirmé qu'il avait parfaitement respecté les délais d'intervention. Mais le *Sea Gypsy Enterprises* se trouvait à approximativement 67 miles de Cape Spear, à l'embouchure du port de St. John's, ou à la même distance de l'aéroport de St. John's. Or, l'hélicoptère a mis près de deux heures, une heure quarante-deux minutes, pour atteindre le navire. Il aurait pu venir de l'aéroport de St. John's pour intervenir en mer, au lieu de quoi il est parti de Gander, alors qu'un autre a été appelé de la Nouvelle-Écosse.

Nous ne saurons jamais ce qui aurait pu se passer ce jour-là si un hélicoptère avait été stationné à St. John's. Un corps a été repêché, celui de Robert Keough, qui a péri noyé. Qui sait si cet homme serait toujours vivant aujourd'hui si un appareil avait pu intervenir en 30 ou 45 minutes? Quant au corps de Chris McCarthy, il n'a jamais été retrouvé. Nous savons qu'il portait son équipement de survie, mais nous ignorons ce qu'il lui est arrivé. Tout ce que nous savons, c'est que nous ne le reverrons jamais et qu'il a laissé dans le deuil une femme et trois enfants.

D'autres questions demeurent en suspens; par exemple, trois heures et demie se sont écoulées entre le moment où le signal de détresse a été lancé et celui où le dernier survivant a été rescapé par l'hélicoptère. C'est le capitaine qui l'a repéré dans l'eau. L'équipage de l'hélicoptère de recherches et de sauvetage balayait le secteur pour tenter de trouver Chris et Daniel, et Larry Roach, capitaine du *Sea Gypsy Enterprises*, a tout simplement aperçu ce dernier au milieu des flots.

Même si le temps était clément et qu'on était en milieu de journée, les chances de survies étaient minces. Ce samedi-là, il faisait un soleil resplendissant à environ 11 h 10 — et je le sais, car j'étais à St. John's quand j'ai reçu l'appel. On s'imagine que rien ne peut arriver par une journée aussi splendide et que si quelqu'un se retrouve à l'eau, les secours seront sur place en quelques minutes ou dans un délai normal. Mais comme certains témoins l'on souligné, tout est différent quand on est sur l'océan, et chaque minute compte. Imaginez ce que c'est que d'être perdu en mer et d'attendre trois heures et demie. Septembre est le mois le plus chaud de l'année, mais comme je l'ai dit, un seul corps a été retrouvé. Et on était en septembre. Plus tard au cours de l'année ou au début du printemps, l'eau est bien plus froide, et les chances de survie...

De plus, la plus grande partie des activités de pêche, sur une distance d'environ 200 miles, se déroulent à proximité de St. John's ou de la presqu'île Avalon. C'est également là que l'on trouve la majeure partie des installations pétrolières. Il faudrait donc qu'un aéronef de recherches et de sauvetage soit stationné à St. John's, qui dispose de l'aéroport et des installations pour l'accueillir. Il s'agirait d'un hélicoptère ou d'un autre appareil, avec un équipage en poste 24 heures sur 24, avec des périodes de pause.

•(1750)

Si on regarde la situation d'un autre angle, la ville est probablement desservie par six ou huit casernes de pompiers, en service 24 heures sur 24. Or, nous ne réclamons qu'un seul hélicoptère, alors que nous avons déjà un aéroport et des installations nécessaires. Nous avons besoin d'un hélicoptère avec un équipage en poste 24 heures sur 24.

Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Si un accident survient, et il en surviendra un — je n'aurais jamais pensé que cela m'arriverait, mais c'est arrivé —, il se produira là où il y a le plus d'activité, c'est-à-dire au large de St. John's et de la presqu'île Avalon. Je ne vous demande pas de transférer un appareil de Gander. Le personnel de Gander en a besoin pour d'autres régions de l'île. Mais si vous envisagez d'affecter un hélicoptère de recherches et de sauvetage supplémentaire à Terre-Neuve et que vous examinez la carte indiquant où se déroulent les activités de pêche, d'exploitation pétrolière et de transport transatlantique, je crois que vous choisirez de le stationner à l'endroit le plus près, ce qui serait normalement à St. John's.

Je ne suis arrivé qu'à la fin de l'exposé de Philip, que je connaissais déjà. Je crois qu'il a été observateur sur mon bateau par le passé. Nous nous occupons tous les deux des bateaux, même si ce n'est pas de la même manière. Ce que vous ne réalisez pas, c'est que les efforts de recherche et de sauvetage connaissent souvent un dénouement heureux. Je sais que mon bateau, le *Sea Gypsy Enterprise*, était en mer le jour où le *Melina and Keith II* a sombré. Il n'était pas très loin. Il était également en mer quand deux hommes du *Ryan's Commander* ont disparu. Cela a été consigné. J'ai été membre de l'équipe de recherches et de sauvetage de la garde côtière et ai été témoin de plusieurs incidents au cours desquels nous avons aidé des navires et secouru des personnes prisonnières de bateaux en feu. Nous savons tous qu'en cas d'incident, il faut agir sans tarder.

Si l'hélicoptère est à Gander et qu'un navire ou un hélicoptère est en perdition à Grand Banks, chaque minute qui passe peut coûter des vies. Nous ignorons combien. Nous ne le savons jamais. Même si vous me demandez si le *Sea Gypsy Enterprise* aurait pu sauver deux vies, je ne peux vous répondre; personne ne le peut. Personne ne peut affirmer non plus que ces vies n'auraient pas pu être sauvées. Si on en revient aux questions d'argent, il convient de se demander quel est le prix d'une vie humaine.

Je dis toujours le gouvernement n'hésite pas à imposer des règles et des règlements nouveaux tant que ce n'est pas lui qui paie et qu'il peut refiler la facture à quelqu'un d'autre. Et dans les industries où j'ai travaillé, il en a imposé, des règles et des règlements, et ce sont les gens qui en ont assumé les frais, pas lui. Et quand le gouvernement regarde où il peut réaliser des économies, combien de phares et d'autres installations semblables doit-il fermer sur la côte Est de Terre-Neuve et sur la côte Ouest, en Colombie-Britannique? Il aurait probablement pu investir l'argent ainsi économisé dans des installations de recherches et de sauvetage.

Je sais que grâce aux nouvelles technologies, nous n'avons pas besoin de tous les phares, mais l'argent économisé pourrait être réaffecté aux installations et aux hélicoptères de recherches et de sauvetage.

Merci.

•(1755)

**Le président:** Merci.

Je tiens à remercier tous nos témoins de comparaître. Je sais que c'est difficile, car cela fait ressurgir de mauvais souvenirs. Je peux vous garantir que quand le comité rédigera son rapport, il se

souviendra des deux mots que vous avez prononcés, monsieur McDonald: « et si? » Ces mots continueront de nous hanter quand nous préparerons notre rapport.

Je vous remercie.

Je laisse maintenant la parole à M. Simms.

**M. Scott Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Windsor, Lib.):** Merci, monsieur le président. Voilà qui est bien dit.

Nous avons jusqu'à présent entendu les témoignages de politiciens municipaux, de dirigeants syndicaux et de personnes d'horizons très divers. Nous en sommes maintenant à la dernière série de la dernière partie de notre dernière séance. Nous avons entendu des pêcheurs qui craignaient le pire, qui ont vécu le pire.

Monsieur McDonald, je suis au fait de votre situation. Je connais le *Melina and Keith II*, car j'ai déjà parlé avec M. Ralph, ici présent, à l'arrière.

Monsieur Sullivan, je ne crois pas que nous nous soyons déjà rencontrés, mais je vous présente mes plus sincères condoléances.

La situation que je voulais tout d'abord examiner, que j'ai d'ailleurs déjà abordée avec d'autres pêcheurs, est celle de la technologie que vous utilisez pour lancer des alertes. Je crois que le rapport devrait traiter de cette question, ainsi que de l'état d'alerte et du délai d'intervention, qui devrait être de 30 minutes ou de deux heures.

Je ne sais pas quelle est votre situation au chapitre des radiobalises et de la technologie, monsieur McDonald — et M. Sullivan peut également intervenir —, mais j'aimerais savoir si vous disposiez d'autre chose que votre radiobalise ou de votre boîte noire pour signaler que vous étiez en difficultés?

**M. Lawrence Sullivan:** Le *Sea Gypsy Enterprise* a émis un signal de détresse, que les stations de la garde côtière ont capté et transmis. Mais la radiobalise ne s'active que quand le navire coule. Notre appel de détresse a été émis avant. Pendant que le capitaine envoyait notre appel de détresse, il a ordonné à tout le monde d'enfiler les combinaisons de survie. Lui-même n'a jamais eu le temps de mettre la sienne. Il a dû sauter à l'eau sans combinaison et nager jusqu'à une boîte à poissons qui flottait. De là, il a nagé jusqu'au radeau de sauvetage et s'y est hissé.

**M. Scott Simms:** Monsieur McDonald.

**M. Philip McDonald:** Après l'incident, il n'a fallu que quelques minutes pour que le navire commence à donner de la gîte et à se retourner complètement. Nous nous sommes précipités sur le deuxième pont pour tenter de détacher le radeau de survie, mais le bateau commençait à se retourner graduellement et nous avons perdu pied. Aucun message de détresse n'a été envoyé, pas par la radio maritime. Nous avons un téléphone satellite, mais si quelqu'un avait pris le temps de s'en servir, il aurait pu rester prisonnier de la timonerie. Notre seule chance était la radiobalise, et je crois qu'il s'est écoulé une heure quinze minutes entre le moment où le dispositif s'est déclenché et celui où le satellite LEO a capté sa position. La technologie était en place.

Je crois que c'est depuis 2004 que l'installation d'une boîte noire est obligatoire dans tous les bateaux de pêche d'une certaine catégorie. Le ministère des Pêches et des Océans s'en servait pour nous repérer ou de nous suivre à la trace. Il avait fait valoir aux pêcheurs que s'ils assumaient les coûts de l'appareil, ce dernier pourrait leur sauver la vie; mais dans le cas présent, il n'a servi à rien.

Tout ce que les pêcheurs avaient à faire, c'était entrer le nom *Melina and Keith II* en quelques secondes, et l'appareil aurait indiqué sa dernière position connue, qui n'aurait été qu'à trois ou quatre miles de l'endroit où on nous a secourus. Si le coordonnateur en poste cette nuit-là avait utilisé la technologie et alerté l'équipe de recherches et de sauvetage à Gander avant quatre heures, les sauveteurs auraient pu se mettre en route dans le délai prescrit de 30 minutes et peut-être même en 20 minutes. Je suis convaincu qu'ils nous auraient survolés et nous auraient vus leur faire des signes de la main, et nous aurions tous été secourus avant que le navire ne sombre, à 5 h 30.

• (1800)

**M. Scott Simms:** C'est clairement illustré dans le rapport, n'est-ce pas? De votre point de vue, le rapport que vous nous avez remis en fait bien état. Il en parle de façon détaillée, n'est-ce pas?

Vous avez donc éprouvé des difficultés de communication, en plus de tous les problèmes liés au statut de disponibilité.

**M. Philip McDonald:** Les ministères et la Garde côtière ou Pêches et Océans Canada et la Garde côtière disposaient de cette technologie qu'ils connaissent bien; ils l'utilisent tout le temps. Je ne sais pas si c'est le cas des équipes de recherche et sauvetage de Gander ou si cela relève d'un autre ministère, mais si ces équipes ne pouvaient pas envoyer d'avion ni même être informées de la situation, parce qu'elles ignoraient la position du navire, il aurait fallu utiliser directement cette technologie, cette boîte noire.

**M. Scott Simms:** Oui. Merci beaucoup, monsieur McDonald.

[Français]

**Le président:** Merci.

Je cède la parole à M. Bachand.

[Traduction]

**M. Claude Bachand (Saint-Jean, BQ):** Il se peut que vous ayez besoin des écouteurs pour entendre l'interprétation.

[Français]

Il est souvent difficile pour nous, les députés, d'écouter des témoignages émouvants. Nous en avons entendu hier, à Gander, et nous en avons encore entendu ici aujourd'hui. Je vous assure que mes collègues et moi faisons tout notre possible pour que le système actuel fasse en sorte qu'il n'y ait plus de pertes de vies. S'il faut changer le système, nous devons le faire.

Hier, à Gander, j'ai également dit que nous ne pouvons rien faire contre la fatalité. Je crois que notre but est de ne plus perdre de vies. Toutefois, il est difficile d'atteindre un tel objectif à 100 p. 100. Nous allons faire tout notre possible pour changer les choses et faire en sorte que ces pertes de vies soient réduites au minimum. Je vous avoue qu'il m'est difficile de garder la tête froide et d'analyser adéquatement la situation lorsque je suis touché et que je suis très ému. Comme élu, j'essaie de voir comment je peux, logiquement, tenter de régler la situation.

Quand le contexte est plus émotif, c'est plus difficile. Il est important qu'on le sache et qu'ensuite, à tête reposée, on essaie de voir l'influence que l'on peut avoir pour changer le système. Je ne dis pas qu'il ne faut pas consacrer plus d'argent. Il est possible que ce soit nécessaire. Nous verrons ce que seront les recommandations du

comité. J'ai déjà fait part de ma position. Il y a peut-être des problèmes de structure.

En ce qui a trait au temps de réaction, c'est bien beau d'avoir accès à un hélicoptère en 15 ou 20 minutes, mais il est possible qu'il y ait un bateau de la Garde côtière près du lieu des événements qui peut s'y rendre plus rapidement. On est en train de regarder de telles choses.

Parlant de vitesse, je disais un peu plus tôt qu'un hélicoptère est moins rapide qu'un avion et qu'un bateau l'est encore moins. Cependant, cela dépend de l'endroit où ils sont localisés. Beaucoup de gens nous disent qu'il faudrait localiser les choses différemment. On considère aussi réorganiser toutes ces choses.

Je veux vous poser des questions sur les responsabilités. Je trouve qu'il est trop facile de dire que le gouvernement a une responsabilité qu'il doit assumer 24 heures par jour, sept jours par semaine, 365 jours par année. Je pense que d'autres ont des responsabilités. Il y a, notamment, des responsabilités provinciales. Je peux vous dire qu'au Québec, la Sûreté du Québec patrouille. Je ne vais pas non plus prétendre que c'est aussi difficile chez nous que chez vous. Je concède que les eaux de l'Atlantique sont probablement les plus mortelles de la planète. Nous essayons de trouver des solutions. Nous ne sommes pas mal intentionnés.

J'aimerais donc vous entendre parler de responsabilités. Des compagnies pétrolières font des milliards de dollars de profits par année. Je ne voudrais pas que vous me disiez de les laisser de côté. Je ne voudrais pas entendre que c'est la responsabilité du gouvernement fédéral parce que ces compagnies paient des taxes au gouvernement fédéral. Je pense que si on veut que sa compagnie soit parfaite et se comporte en parfaite citoyenne corporative, il faut qu'elle apporte sa contribution puisqu'elle tire profit de l'usufruit des travailleurs et des services rendus par le gouvernement.

J'aimerais que vous me parliez d'une responsabilité partagée. Quand je dis « partagée », je concède que le gouvernement fédéral doit garder le gros bout du bâton, mais les provinces, les municipalités et les compagnies importantes comme les pétrolières ont aussi leur mot à dire et doivent apporter leur contribution.

C'est à ce sujet que j'aimerais vous entendre. La politicienne pourrait peut-être commencer afin que l'on voit si elle partage le point de vue du politicien.

• (1805)

**Mme Lorraine Michael:** Merci. Je vais répondre en anglais.

[Traduction]

C'est vrai. Il y a de nombreuses responsabilités et elles doivent toutes être partagées. Je crois que ce que nous disons aujourd'hui, c'est que nous nous concentrons sur une responsabilité en particulier, mais nous devons aussi nous intéresser à toutes les autres.

Par exemple, vous avez parlé de l'industrie, qui a une responsabilité majeure, et je sais que le commissaire Wells s'est penché sur la question lorsqu'il a réalisé son enquête. Je suis certaine que vous allez étudier soigneusement ses recommandations, parce qu'une des choses qu'il a examinées très en détail, par exemple, c'est la responsabilité de l'industrie d'offrir des combinaisons de survie vraiment adaptées aux conditions dans l'Atlantique Nord, des combinaisons qui, en toute circonstance, permettront de retrouver facilement des naufragés grâce à l'émission de signaux, par exemple.

Alors oui, l'industrie doit assumer certaines responsabilités, et M. Wells a fait de nombreuses recommandations visant l'industrie dans son rapport. Cette dernière est responsable de la vie des personnes qu'elle emploie, que ce soit sur ses navires, sur ses plateformes ou ailleurs. Cela ne fait aucun doute. Je ne crois pas que nous devrions faire preuve de complaisance à l'égard de l'industrie pour ce qui est de ses responsabilités, et nous poser la question de savoir si ce que nous demandons coûte cher. Puisque nous parlons de l'industrie pétrolière, quand nous regardons ce qui s'est passé dans le golfe du Mexique, nous voyons bien que la compagnie responsable, BP, a de l'argent et des ressources, même si ce sont ses compagnies d'assurances ou je ne sais qui d'autre qui paie. Je suis d'accord avec vous.

Nous avons également la responsabilité de nous assurer que la gestion se fait correctement. Observez l'Office Canada-Terre-Neuve des hydrocarbures extracôtiers, où les gouvernements fédéral et provinciaux travaillent main dans la main. Je ne crois pas que l'OCTHE fasse son travail correctement en ce qui a trait à toute la question de la sécurité et des aspects relatifs à la santé au travail.

J'ai fait cette remarque lorsque je me suis présentée devant le commissaire Wells, et je crois qu'il y fait allusion dans ses recommandations également: nous devrions nous inspirer des modèles norvégien et australien et nous doter d'un organisme séparé, en matière de sécurité, qui disposerait de ressources non seulement pour faire des règlements, mais aussi pour faire la recherche nécessaire et pour inciter notre université et notre institut maritime, ici à Terre-Neuve-et-Labrador, à concentrer leurs travaux de recherche sur la sécurité dans l'Atlantique Nord.

La responsabilité conjointe ne se limite donc pas aux temps de décollage et aux hélicoptères. Elle englobe tous ces aspects. Je suis d'accord avec vous.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup, madame Michael.

La parole est maintenant à M. Harris.

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

Merci à vous tous pour vos témoignages: madame Michael, en tant que membre de la Chambre d'assemblée de Terre-Neuve-et-Labrador et chef d'un parti politique; madame Payne, à titre de présidente de la Newfoundland and Labrador Federation of Labour; et messieurs McDonald et Sullivan, comme représentants de l'industrie, avec toutes les choses importantes que vous avez à dire.

Monsieur McDonald, peut-être devrions-nous préciser votre rôle et expliquer dans quelles circonstances vous vous êtes retrouvé sur le *Melina and Keith II*, en septembre 2005. Vous n'étiez pas en train de pêcher, je crois. Pourriez-vous nous dire ce que vous faisiez et quel était votre rôle?

•(1810)

**M. Philip McDonald:** J'ai travaillé pendant six ans comme observateur des pêches, pour une entreprise privée appelée Seawatch Incorporated, une compagnie sous-traitante du MPO. Mon rôle

consistait essentiellement à aller sur différents navires de pêche, dépendamment de l'endroit où j'étais affecté, et à faire une ou deux inspections sur chaque navire, pour voir les quantités de prises ainsi que les zones de pêche, pour m'assurer que les directives étaient bien suivies et aussi pour prendre quelques échantillons. C'est un peu ce que je faisais.

**M. Jack Harris:** J'aimerais dire au comité que les délais que vous proposez sont confirmés dans le rapport sur les opérations de recherche et sauvetage maritimes, dont j'ai des copies dans les deux langues officielles pour vous. On confirme le délai de réaction d'une heure et vingt minutes pour les hélicoptères Cormorant basés à Gander, après réception de l'ordre d'intervenir — et non pas après avoir localisé les naufragés, entendu leur appel de détresse ou encore entendu la RLS. Et l'Hercule de Greenwood a reçu un ordre de mission à 16 h 30, en Nouvelle-Écosse, et a décollé à 17 h 55, soit une heure et vingt-cinq minutes plus tard.

Je crois que vous nous avez fait la démonstration, en tant que témoin, que si ces moyens aériens avaient été déployés dans un délai de 20 à 30 minutes, comme nous en avons parlé, on aurait probablement pu être sur les lieux de l'accident une heure plus tôt. Vous avez vu des gens mourir pendant cette heure. Est-ce que j'ai bien saisi le noeud du problème?

**M. Philip McDonald:** Oui, vous avez parfaitement compris. Comme je l'ai dit, il était autour de 7 heures quand j'ai commencé à me demander si je réussirais à m'en sortir.

Un des jeunes hommes s'accrochait à un morceau de polystyrène. Il a laissé aller le bateau en aluminium auquel il se tenait avec d'autres hommes et s'est agrippé à un morceau de polystyrène, tout comme moi. Il était environ 7 heures. Peu après, le *Lady Charlotte Star* est arrivé sur les lieux puis a disparu. Il était venu ratisser la zone, en quelque sorte; il allait et venait au milieu des débris. Lorsqu'il est apparu pour la première fois, l'homme était encore là, mais lorsque le navire a disparu pendant un certain temps, je pense que l'homme a perdu tout espoir et qu'il s'est laissé aller. Mais c'était seulement 20 minutes avant notre sauvetage.

L'heure et vingt minutes qu'il aura fallu pour se rendre en avion jusque sur les lieux de l'accident, depuis le moment où on lui a donné l'ordre de partir, à 4 heures... On a perdu cinquante minutes. Ce n'est pas rien. Il ne fait aucun doute que si les sauveteurs étaient arrivés 50 minutes plus tôt, cette personne et probablement une autre seraient encore en vie aujourd'hui.

**M. Jack Harris:** Merci.

Il y a eu d'autres complications, dues à tout autre chose et qui n'ont eu aucune influence sur la situation, mais cet élément particulier est souligné également. Je voudrais donc que l'on distribue ce document aux membres du comité pour qu'ils l'examinent.

Monsieur Sullivan, dans votre exposé, vous nous avez expliqué combien de temps cela a pris à l'avion de sauvetage pour se rendre sur les lieux après l'envoi du message de détresse. Cela inclut donc le délai de réaction ainsi que le temps nécessaire pour se rendre sur le site de l'accident. Savez-vous quand c'était...? Nous parlons des délais d'intervention, mais le délai total inclut évidemment ces deux éléments. Nous nous concentrons sur le temps écoulé avant le décollage. Savez-vous combien de temps cela a pris? C'était un samedi matin, c'était donc dans un délai de moins de deux heures.

**M. Lawrence Sullivan:** Tout ce qu'on m'a dit, c'est que l'avion était sur les lieux de l'accident dans un délai de deux heures.

**M. Jack Harris:** Effectivement.

**M. Lawrence Sullivan:** Une heure et quarante-deux minutes.

**M. Jack Harris:** Je ne sais pas quand l'avion a décollé, alors je ne peux rien dire là-dessus.

**M. Lawrence Sullivan:** Non.

**M. Jack Harris:** J'aimerais bien le savoir. Vous n'étiez pas là, j'imagine, alors...

**Le président:** Soyez bref, monsieur Harris.

**M. Jack Harris:** Au cours des trois heures et demie qu'aura duré l'opération, est-ce que ces gens ont dérivé rapidement? Que s'est-il passé?

**M. Lawrence Sullivan:** Oui, ils ont dérivé assez rapidement, mais ils ont dit qu'il était assez difficile de les repérer à cause des débris, des combinaisons qu'ils portaient dans l'eau et du fait qu'on voyait mal leur tête. Il n'était pas facile de les localiser, comme vous pouvez l'imaginer. Ils les ont survolés plusieurs fois avant de pouvoir les repérer.

• (1815)

**M. Jack Harris:** Y avait-il un Hercules également?

**M. Lawrence Sullivan:** Oui, l'Hercules s'est aussi rendu sur les lieux, mais une bonne partie de la recherche avait été faite avant, comme je l'ai dit, sous différentes formes, avant qu'ils localisent les rescapés et se portent à leur secours.

**Le président:** Merci.

Je vais céder la parole à M. Hawn.

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

Je remercie les témoins de leur présence parmi nous. Je sais que ce n'est pas facile. Nous vous sommes reconnaissants de vos témoignages. Ils sont précieux et, comme l'a dit le président, ils vont nous guider dans nos délibérations.

Je vais conclure en vous posant quelques questions. Il est clair que dans votre cas, monsieur McDonald, il n'y a pas que le délai d'intervention qui a joué, cela va sans dire. Il y a également eu des ratés au niveau de l'information et des difficultés de communication qui, évidemment, ont contribué à l'ensemble du problème. Les limitations de la radiobalise de localisation des sinistres... Comme nous l'avons découvert aujourd'hui ou hier, j'ai oublié... Entre le moment où cette radiobalise est activée... Évidemment, il n'y a aucune indication de l'endroit de l'accident. Cela peut prendre jusqu'à 90 minutes avant que la radiobalise de localisation des sinistres puisse donner la position du lieu de l'accident; tout dépend de l'endroit où se trouve le satellite.

Il ne fait absolument aucun doute que plus vite vous arrivez sur le lieu d'un accident, quel qu'il soit, mieux c'est. C'est assez évident. Cela fait des décennies que le gouvernement du Canada est aux prises avec ce problème. Des gouvernements de toutes allégeances se sont efforcés de le régler au mieux.

Nous avons parlé de responsabilités partagées. J'aimerais revenir un peu, madame Michael, sur la conversation que vous avez eue avec M. Bachand et selon laquelle les grandes compagnies pétrolières devraient assumer une partie des responsabilités. À un moment donné, nous avons parlé d'avoir un aéronef sur un des sites.

Croyez-vous que ce soit réaliste et raisonnable de s'attendre à ce que les quatre grandes compagnies établies là-bas — ou bientôt quatre — combinent leurs efforts et leurs ressources pour disposer de moyens d'intervention sur l'une de ces plateformes pétrolières? Serait-il raisonnable d'en discuter avec ces compagnies?

**Mme Lorraine Michael:** Certainement, d'autant plus que les équipes SEAL s'éloignent de plus en plus des côtes et que maintenant, les hélicoptères doivent faire des escales avant de poursuivre leur mission. Je pense donc qu'il va falloir commencer à envisager une sorte de système de sous-station rattachée à l'ensemble des activités de recherche et sauvetage. Il faut absolument se pencher sur la question.

**L'hon. Laurie Hawn:** Madame Payne, vous avez expliqué qu'il est absolument essentiel d'arriver le plus rapidement possible sur les lieux d'un accident. Dans certains endroits, aux États-Unis, il y a des exigences en la matière. Avez-vous réfléchi à la question et quel serait le délai raisonnable, selon vous, pour arriver sur les lieux d'un accident? Parce que de nos jours, certaines catastrophes surviennent à 500 kilomètres au large des côtes.

**Mme Lana Payne:** Dans plusieurs chapitres de son rapport, le juge Wells traite de cette question et détermine ce qui est acceptable en faisant des comparaisons avec la situation dans la mer du Nord et en Norvège. Alors, j'y regarderais de plus près, parce que son équipe s'est rendue dans ces régions voir ce qui s'y passait, visiter les sous-stations et examiner comment se fait la coordination des activités entre l'industrie et les gouvernements et la façon dont tout cela fonctionne.

Je ne prétends pas que le délai devrait être de 90 minutes ou autre. Je crois plutôt que nous devrions examiner les études qu'ont déjà réalisées les experts. Je sais qu'il y a un débat au sujet des ressources. C'est évidemment au cœur du problème. Où allons-nous trouver l'argent pour tout payer, et qu'est-ce qui est acceptable?

Le Canada est une nation industrielle. Nous avons beaucoup de richesses. Notre PIB est incroyablement élevé et n'a cessé de croître à un rythme rapide, si ce n'est pendant le petit intermède, en 2008 et 2009. Actuellement, il y a énormément d'activités en mer, beaucoup plus qu'il y a 20 ans, quand les gouvernements étaient aux prises avec ce genre de discussions et de décisions.

Je crois vraiment que c'est aux politiques de faire des choix. Et laisser cela entre les mains de l'industrie gazière et pétrolière, qui dispose de ressources et de richesses incroyables, ne reviendrait-il pas à avoir un système de recherche et de sauvetage pour cette industrie et un autre pour le reste des gens? Je crois que le meilleur moyen de se doter d'un bon système de recherche et de sauvetage, c'est de mettre en commun nos ressources et de traiter tous les citoyens et toutes les industries de la même manière; et cela n'arrivera que si nous discutons avec les parties intéressées.

J'ajouterais autre chose. Comme quelqu'un l'a fait remarquer — je crois que c'était vous —, ce n'est pas seulement une question de taxes. Très franchement, tout dépend de la façon dont on collecte les fonds auprès des sociétés et des gens et de ce qu'on fait avec. Actuellement, dans notre pays, il est question de réduire l'impôt des sociétés, d'acheter des avions de combat, de construire des prisons et je ne sais quoi d'autre. Je tiens à signaler qu'il s'agit d'un très petit poste budgétaire comparé aux 16 milliards de dollars requis pour acheter des avions de combat, aux 8 milliards de dollars destinés aux prisons et aux 6 milliards de dollars pour...

• (1820)

**L'hon. Laurie Hawn:** C'est une discussion politique qui ne relève pas de nous...

**Mme Lana Payne:** Peut-être, mais c'est précisément une discussion politique, n'est-ce pas?

**L'hon. Laurie Hawn:** Puisque vous évoquez la question en ces termes, j'aimerais intervenir, car je ne voudrais pas que vous ayez l'impression que le gouvernement prévoit signer un chèque de 16 milliards de dollars. Nous allons devoir payer pour ces avions jusqu'à ce que j'aie atteint l'âge de 90 ans, et le coût d'entretien s'étendra jusqu'à mon 105<sup>e</sup> anniversaire. Par conséquent, il ne s'agit pas de sommes à payer d'un coup, dans un seul budget.

**Mme Lana Payne:** Non, je le sais. C'est assez effrayant; cela signifie que ma fille va devoir...

**L'hon. Laurie Hawn:** Je suis totalement d'accord qu'il s'agit d'une responsabilité partagée, et c'est là que je veux en venir. Il ne s'agit pas de faire tout porter par l'industrie, mais d'une responsabilité commune, et nous devons tous travailler ensemble.

Et faire une comparaison avec l'Angleterre, qui est très petite par rapport au Canada, et parler des responsabilités que nous avons dans ce pays, c'est un peu comparer des pommes avec des oranges.

**Le président:** Merci beaucoup.

Je crois que nous devons revenir au sujet qui nous occupe, parce que c'est important pour tout le monde et que nous sommes ici pour ça.

Je crois que les membres du comité sont venus hier et aujourd'hui pour entendre vos témoignages. Comme je l'ai indiqué au début, votre message est très clair, et les députés sont ici et sont prêts, une fois de retour à Ottawa, pour travailler sur ce rapport.

Je tiens à remercier tout le monde, vous et les autres qui étaient avec nous avant ces audiences. Merci pour le temps que vous nous avez consacré. Nous ne manquerons pas de nous souvenir de vous lorsque nous serons à Ottawa.

Ceci met fin à notre 45<sup>e</sup> séance.

Je tiens aussi à dire aux membres du comité que nous dînerons dans la même salle, le salon F, et que nous y discuterons de nos travaux futurs, à cause du temps.

**M. Jack Harris:** Est-ce que le rapport *Melina and Keith II* a été déposé devant le comité?

**Le président:** Oui, nous l'avons.

**M. Jack Harris:** D'accord. Parfait.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup et bonne soirée.

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>