

Mémoire de CHC Helicopter
adressé au Comité des finances de la Chambre des communes
pour les consultations prébudgétaires de 2011

Recherche et sauvetage par hélicoptère au Canada

Mémoire présenté par :
Michael Nagel
Director, Business Development
CHC Helicopter
Direct : +1-604-232-7392
Mobile : +1-778-999-0155
Courriel : michael.nagel@chc.ca

Le 11 août 2011

CHC Helicopter

Mémoire adressé au Comité permanent des finances de la Chambre des communes

Synopsis

Recommandation

- Que le gouvernement canadien envisage d'adopter un autre modèle de prestation de service pour rehausser la capacité de recherche et de sauvetage (SAR) par hélicoptère en s'inspirant des modèles de la garde côtière irlandaise, de l'agence maritime et de garde côtière du Royaume-Uni, et de l'armée de l'air royale australienne.
- Un autre modèle de prestation de service donnera l'occasion de combler les carences du service actuel de SAR, d'ajouter de nouveaux services dans l'Arctique canadien, d'améliorer la technologie, et de dispenser un service plus efficient tout en répondant aux besoins budgétaires actuels et futurs.

CHC Helicopter en bref

- CHC Helicopter et Heli-One ont leur siège social au Canada et emploient directement plus de 800 personnes au pays et plus de 4 400 dans le monde. Des centaines d'autres personnes sont par ailleurs employées par de nombreux fournisseurs et fabricants canadiens.

Le besoin de SAR

- Les systèmes canadiens de SAR ont actuellement divers défis à relever d'ordre opérationnel et de modernisation du matériel. Le ministère de la Défense nationale a été obligé de suspendre son utilisation des hélicoptères Cormorant dans le centre du pays, ce qui l'empêche d'assurer une couverture de SAR opportune et adéquate à une vaste région très peuplée.
- La capacité et l'infrastructure de SAR dans le nord du Canada et sur la côte Est sont sous-développées par rapport aux besoins croissants de ces régions. Dans sa Stratégie pour le Nord, le gouvernement a déclaré que l'Arctique canadien est une région d'investissement prioritaire.

Un modèle qui a fait ses preuves

- La garde côtière irlandaise, l'agence maritime et de garde côtière du Royaume-Uni et l'armée de l'air royale australienne utilisent des modèles différents de prestation de services de recherche et sauvetage par hélicoptère.

- En Irlande, le service de SAR a été sous-traité au secteur privé il y a 20 ans pour accroître les capacités de l'époque. Depuis lors, les activités militaires de SAR ont été graduellement éliminées et l'Irlande dispose aujourd'hui d'un service de SAR totalement civil. Ce service reste la référence mondiale en matière de SAR, tout en offrant une solution optimale sur le plan économique.

CHC Helicopter

Aperçu de la société

- CHC Helicopter est un leader mondial en services civils de recherche et sauvetage (SAR) et de transport en haute mer par hélicoptère.
- Présente depuis plus de 60 ans dans l'industrie de l'aviation, CHC a l'expérience des opérations de SAR sur sept continents, dans les milieux les plus rigoureux qui soient et pour la plupart des services dispensés par hélicoptère.

Une culture de la sécurité sans équivalent

- Le souci de CHC pour la sécurité est démontré par sa culture de la sécurité sans équivalent, un taux d'évitement des accidents qui est un record pour l'industrie, et les normes les plus élevées de sécurité et de qualité.
- Avec une moyenne mobile sur cinq ans de 0,34 accident pour 100 000 heures de vol, CHC est comparable aux grandes sociétés mondiales de transport aérien.
- CHC démontre son engagement envers l'industrie de l'aviation par le Sommet sur la sécurité et la qualité qu'elle organise chaque année à Vancouver, en Colombie-Britannique, et qui attire près d'un millier de participants représentant des fournisseurs, des clients et des concurrents du monde entier.

Leader mondial en recherche et sauvetage

- CHC offre des solutions de SAR et de services médicaux d'urgence (SMU) totalement modulables aux gouvernements, à des missions humanitaires, à des services hospitaliers et ambulanciers, et à des sociétés de pétrole et de gaz naturel en haute mer.
- Parmi les contrats à long terme de SAR de CHC, mentionnons :
 - l'agence maritime et de garde côtière du Royaume-Uni
 - la garde côtière irlandaise
 - l'armée de l'air australienne, la police de Victoria, le service ambulancier des Nouvelles-Galles du Sud, etc.
 - des services de SAR pour StatOil et ConocoPhillips en Norvège, et pour Eni/Agip au Kazakhstan

La division Heli-One de CHC

- Heli-One est la plus grande société mondiale de maintenance, de réparation et de révision d'hélicoptères ; elle a son siège social en Colombie-Britannique et fournit ses services à la flotte mondiale de CHC, à des sociétés tierces, à des gouvernements étrangers et à des clients militaires.

CHC a son siège social au Canada et assure plus de 800 emplois nationalement

- Plus de 4 400 employés dans le monde entier
- Environ 300 employés au siège social de Vancouver
- Plus de 500 employés de Heli-One à Delta, en Colombie-Britannique
- Des centaines d'emplois indirects fournis par de nombreux fournisseurs et fabricants canadiens

Le besoin de SAR

Le ministère de la Défense nationale et la Garde côtière canadienne partagent la responsabilité des services de SAR au Canada. Le système canadien de SAR fait actuellement face à certains défis d'ordre opérationnel et d'équipement.

Par exemple, à cause de difficultés mécaniques, le ministère de la Défense nationale a été obligé de suspendre l'utilisation de ses hélicoptères Cormorant dans le centre du pays, basés à BFC Trenton, en Ontario. BFC Trenton assure la couverture d'une vaste région englobant les provinces des Prairies, l'Ontario (avec les Grands Lacs), le Québec, les territoires du Nord-Ouest et des parties du Nunavut. Certes, les équipages de BFC Trenton pourront utiliser les hélicoptères Griffon pour leurs missions mais ceux-ci ont un rayon d'action réduit et sont sous-équipés pour les grandes missions de sauvetage. La réduction de la flotte disponible à BFC Trenton signifie qu'une vaste région très peuplée ne peut être couverte de manière opportune et adéquate par les services de SAR.

Dans sa Stratégie pour le Nord, le gouvernement du Canada s'est fixé quatre objectifs prioritaires : affirmer la souveraineté du Canada dans le Nord ; protéger l'environnement du Nord ; promouvoir le développement social et économique du Nord ; et améliorer et assurer la dévolution de la gouvernance dans le Nord. La capacité d'intervention joue un rôle clé dans l'affirmation de la souveraineté nationale, surtout dans le nord du pays. À l'heure actuelle, aucun service de SAR n'est basé dans l'Arctique canadien. Les services de SAR sont déployés à partir de BFC Trenton en Ontario ou de BFC Greenwood en Nouvelle-Écosse pour couvrir le nord et l'est du Canada. Or, le succès des missions de SAR dépend avant tout de la rapidité d'intervention et des distances à parcourir, ce qui rend les régions du Nord vulnérables. C'est d'autant plus préoccupant qu'il y a de plus en plus d'activité dans l'Arctique canadien avec l'ouverture du passage du Nord-Ouest, l'expansion des travaux de prospection pétrolière et gazière, et les autres initiatives qu'appuie le gouvernement dans le cadre de sa Stratégie pour le Nord.

Dans son rapport intitulé « Offshore Helicopter Safety Inquiry Report » (novembre 2010), le commissaire Robert Wells soulignait aussi la nécessité d'améliorer les délais d'intervention. Il recommandait un délai de 15 à 20 minutes pour le décollage d'un appareil de première intervention et, même si sa recommandation était particulièrement adressée à l'Office Canada-Terre-Neuve des hydrocarbures extracôtiers, les leçons tirées de l'écrasement de l'hélicoptère Cougar en mars 2009 devraient fonder les modèles de prestation du service dans tout le Canada, surtout dans les régions à forte intensité de trafic. Le rapport final du Bureau de la

sécurité des transports sur les causes de l'incident de Cougar Helicopters prouve que l'industrie pétrolière extracôtière a un besoin croissant de services de transport en haute mer par hélicoptère. Cette demande supplémentaire creuse d'autant l'écart entre les besoins et les capacités de SAR au Canada.

Ces questions mettent en relief la nécessité de revoir le système canadien actuel de SAR et d'envisager d'autres modes de prestation du service. CHC Helicopter invite le gouvernement du Canada à se pencher sur d'autres modes de prestation du service, comme ceux qu'utilisent d'autres gouvernements qui travaillent avec des sociétés du secteur privé, afin de combler les carences du système actuel et d'améliorer la prestation globale des services de SAR.

La garde côtière irlandaise et CHC Helicopter

La garde côtière irlandaise peut servir d'exemple au Canada pour étudier les avantages économiques d'un modèle privé.

Historique

- Les services de recherche et sauvetage en Irlande ont été sous-traités pour la première fois au secteur privé il y a 20 ans. Au départ, il s'agissait d'une mesure temporaire pour accroître les capacités de SAR plus rapidement que cela n'aurait été possible par le truchement des services militaires. Les autorités décidèrent de faire appel au secteur privé pendant une courte période afin de permettre aux services militaires de SAR de remplacer leur flotte vieillissante d'appareils de SAR à court rayon d'action. Elles décidèrent ensuite de continuer à faire appel au secteur privé parallèlement aux services militaires parce que les premiers s'étaient avérés très efficaces, fiables et solides. Pendant la décennie suivante, les services militaires de SAR ont été progressivement abolis et l'Irlande dispose aujourd'hui de services de SAR totalement civils. Ces services restent la référence mondiale en matière de SAR, tout en offrant une solution optimale sur le plan économique.

Rendement économique

Comment assurer une relance économique soutenue au Canada

- Le modèle privé de SAR évite au gouvernement d'investir beaucoup de capital dans l'achat de nouveau matériel, d'appareils de SAR de prochaine génération et de bases de SAR. Tout le capital à investir provient du fournisseur de services.
- En règle générale, les services de SAR sous-traités sont dispensés selon un modèle de main-d'œuvre plus efficace, ce qui permet au gouvernement de réaliser des économies non négligeables. À titre d'exemple, le service de SAR par hélicoptère de l'Irlande, composé de quatre bases d'hélicoptères, a un effectif total de 110 personnes. Cette équipe assure la couverture de tout le pays 24 heures sur 24.

- Ce modèle de prestation de haute prévisibilité à coût fiable aide le gouvernement à réduire les coûts et assure la fiabilité de ses budgets.

Comment créer des emplois de qualité durables

- Les services sous-traités de SAR fournissent des emplois précieux dans les collectivités où ils sont basés ; en règle générale, les employés de CHC habitent avec leurs familles dans un rayon de 15 km des bases de SAR. Comme les employés habitent localement, le gouvernement récupère des recettes non négligeables par la taxation directe et indirecte.
- À terme, un service de SAR sous-traité devient indépendant en générant des équipages hautement qualifiés à même la collectivité locale. En Irlande, le personnel dont nous avons besoin provient maintenant quasiment à 100 % des régions où nos services sont basés.
- Au Canada, CHC soutient des centaines d'emplois indirects par le truchement de ses partenaires, dont la Corporation commerciale canadienne, Exportation et développement Canada, CAE, Skytrac et L3.

Comment assurer des taux relativement bas de taxation

- Notre expérience dans l'environnement de fiscalité relativement basse en Irlande a été positive. Considérant les difficultés économiques qu'a connues et que connaît actuellement l'Irlande sur une base quotidienne, chaque aspect des services dispensés par le gouvernement est examiné et réexaminé pour faire baisser les coûts. Le service de SAR ne fait pas exception à cette règle et a été maintes fois décortiqué ces derniers temps. Toutes les analyses ont confirmé que le service de SAR par hélicoptère sous-traité est la solution la plus efficace pour l'Irlande. Le service sous-traité continuera de faire sa part pour aider l'Irlande à se rétablir en réduisant le coût du service pour le gouvernement tout en lui évitant de devoir faire des investissements élevés.
- Une autre caractéristique importante du service de SAR sous-traité est que le fournisseur indemnise le gouvernement pour la prestation du service. Cela réduit le risque pour le gouvernement et, partant, le fardeau de l'assurance et les coûts associés.
- Ce modèle contribue aussi aux recettes de l'État par le truchement des taxes directes et indirectes, tout en supprimant le fardeau à long terme des pensions du gouvernement.

Comment avoir un budget équilibré

- De par sa nature, le service de SAR est essentiellement composé d'événements imprévisibles et aléatoires touchant la sécurité et dans lesquels le service intervient pour s'efforcer de modifier un résultat négatif. Contrairement à la nature même du SAR, le modèle sous-traité offre un modèle économique extrêmement stable. Nous assurons continuellement à nos clients les coûts qui étaient prévus, sans déviation notable année après année.

Rendement opérationnel - l'exemple du Royaume-Uni

Dans le système de SAR hybride du Royaume-Uni, CHC assure la prestation du service par hélicoptère dans quatre des 12 bases existantes. De juillet 2010 à juillet 2011, CHC a obtenu le rendement suivant :

- Disponibilité et du service de SAR à 99 % sur les quatre bases.
- 96 % des vols de SAR dans les airs 15 minutes (de jour) ou 45 minutes (de nuit) après le premier appel. En ce qui concerne les 4 % restants, ils résultaient de facteurs externes comme attendre l'arrivée d'un médecin ou d'un autre spécialiste médical, dresser des plans pour une intervention à distance extrême ou éviter des nuages de cendres volcaniques, ou ravitaillement en carburant entre deux missions.
- 502 personnes sauvées ou aidées durant cette période.
- 2 178 vols effectués, dont 732 pour des missions de SAR et 1 446 pour des missions d'entraînement, comprenant une mission de SAR de 9 heures de plus de 1 799 km.
- 3 522 heures de vol pour des missions de SAR et d'entraînement.

Recommandations

Que le gouvernement canadien envisage d'adopter un autre modèle de prestation de service pour rehausser la capacité de recherche et de sauvetage (SAR) par hélicoptère, en s'inspirant des modèles de la garde côtière irlandaise, de l'agence maritime et de garde côtière du Royaume-Uni, et de l'armée de l'air royale australienne. Un autre modèle de prestation de service donnera l'occasion de combler les carences du service actuel de SAR, d'ajouter de nouveaux services dans l'Arctique canadien, d'améliorer la technologie et de dispenser un service plus efficient tout en répondant aux pressions budgétaires actuelles et futures auxquelles est confronté le gouvernement.