



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

## Comité permanent des ressources naturelles

---

RNNR • NUMÉRO 010 • 2<sup>e</sup> SESSION • 41<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le lundi 9 décembre 2013**

**Président**

**M. Leon Benoit**



## Comité permanent des ressources naturelles

Le lundi 9 décembre 2013

• (1535)

[Traduction]

**Le président (M. Leon Benoit (Vegreville—Wainwright, PCC)):** Bonjour, tout le monde. Nous sommes ici pour continuer notre étude du projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi de mise en oeuvre de l'Accord atlantique Canada-Terre-Neuve et la Loi de mise en oeuvre de l'Accord Canada-Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers et d'autres lois, et comportant d'autres mesures.

Nous recevons aujourd'hui des témoins, mais avant de les entendre, il y a deux points que je voudrais soulever. Le premier, c'est que nous allons réserver 15 à 20 minutes à la fin de la réunion d'aujourd'hui pour parler des travaux futurs. Le deuxième point est assez inquiétant, et c'est quelque chose qui commence à se produire bien trop souvent.

J'ai reçu un appel, tout comme certains de mes collègues, de la part d'un représentant des médias, quelqu'un de la Presse canadienne, qui a parlé de renseignements d'une réunion à huis clos. La personne, qui connaissait des détails sur des renseignements, s'est contentée de dire que l'information provenait d'un député de l'opposition. Je n'ai aucune façon de savoir si c'est la vérité ou non, mais je voudrais rappeler aux membres du comité que ce qui se fait à huis à clos demeure confidentiel. C'est très important qu'on puisse avoir l'assurance qu'il en sera ainsi.

Je suis extrêmement déçu de ce qui s'est passé. Cela s'est déjà produit à d'autres comités également. Il faut mettre un terme à cette pratique. C'est une atteinte au privilège parlementaire. J'espère que cela cessera. Si quelqu'un a divulgué quelque chose involontairement — et je sais que cela peut se produire si vous êtes en entrevue et vous oubliez ce que vous pouvez dire ou non —, j'aimerais bien en entendre parler de la personne qui l'a fait. Nous pouvons en discuter. Il faut que je puisse croire que cela ne se reproduira plus dans l'avenir et que ce dont nous discutons à huis clos ne sera pas répété.

Monsieur Julian, allez-y.

**M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD):** Monsieur le président, ce que vous dites à propos des discussions à huis clos est très valable, et nous, le NPD en tant qu'opposition officielle, avons toujours respecté cela. Rappelons-nous toutefois que la motion était du domaine public. La motion a été lue dans le domaine public. Cette partie de la réunion était donc publique.

**Le président:** C'est vrai, monsieur Julian, mais on nous a donné d'autres détails, y compris les résultats du vote et qui a voté comment — bref, des renseignements que les médias n'auraient tout simplement pas pu deviner. Ce que vous dites est vrai jusqu'à un certain point, mais ce qui a été divulgué venait clairement d'un membre du comité.

Encore une fois, j'espère que les députés veilleront à ce que cela ne se reproduise simplement plus jamais.

Mike.

**M. Mike Allen (Tobique—Mactaquac, PCC):** Monsieur le président, merci beaucoup d'avoir soulevé ce point. Il y a environ cinq ans, le Comité des ressources naturelles était saisi d'un projet de rapport qui a fait l'objet d'une fuite. Je crois que c'était tout à fait involontaire et que personne ne voulait vraiment qu'on en arrive là. C'est peut-être le cas ici. Espérons qu'il n'y aura rien d'autre de ce genre avant cinq ou six ans.

Ce serait bien que tous les membres du comité fassent attention au moment de parler à l'extérieur et qu'ils n'oublient pas que certaines des réunions sont à huis clos, d'où l'interdiction de dévoiler les détails de ces discussions confidentielles.

Je suis d'accord avec M. Julian. Les gens savaient que nous étions saisis de la motion, parce qu'elle avait été lue en public, mais on ne connaissait certainement pas les détails. J'aimerais tout simplement qu'on ne perde pas de vue ce point.

**Le président:** C'est exactement ce que je voulais dire, monsieur Allen. Je vous remercie. Nous devons pouvoir être convaincus que ce qui se dit à huis clos reste à huis clos.

Passons donc maintenant à l'objet de notre réunion.

Je vous présente nos témoins d'aujourd'hui. Il y a d'abord Lana Payne, directrice de la région de l'Atlantique chez Unifor. Nous vous souhaitons la bienvenue.

Nous entendrons ensuite Barbara Pike, première dirigeante de la société Maritimes Energy Association, qui se joint à nous par vidéoconférence d'Halifax, en Nouvelle-Écosse. Nous vous souhaitons la bienvenue.

Nous recevons également Susan Dodd, auteure et professeure adjointe de sciences humaines à l'Université King's College, en Nouvelle-Écosse, qui témoignera à titre personnel. Bienvenue.

Je vous remercie toutes de nous accorder de votre temps. Nous devons accueillir un quatrième témoin par vidéoconférence, mais il n'a pas pu être ici parce qu'il est malade. Je lui souhaite un prompt rétablissement.

Nous allons laisser les témoins faire leur exposé, dans l'ordre où elles sont inscrites à l'ordre du jour. Elles auront chacune sept minutes. Nous commençons par Lana Payne, directrice de la région de l'Atlantique pour Unifor.

Vous avez la parole.

**Mme Lana Payne (directrice de la région de l'Atlantique, Unifor):** Je vous remercie tous de nous accueillir. Nous nous réjouissons d'avoir cette occasion de parler avec vous du projet de loi C-5.

Je dois d'abord vous présenter des excuses, parce que notre texte en est tout juste à l'étape de la traduction. Nous vous l'enverrons par voie électronique, mais j'en ai apporté une version anglaise pour votre service de traduction.

Comme vous l'avez entendu, je représente aujourd'hui Unifor, le plus important syndicat canadien du secteur de l'énergie. Mes observations, je tiens à le souligner, ont l'appui des fédérations des travailleurs de Terre-Neuve-et-Labrador et de la Nouvelle-Écosse, qui ont toutes deux participé activement aux consultations tenues dans leur province respective depuis une dizaine d'années relativement à un régime de sécurité pour le secteur du pétrole et du gaz extracôtiers.

Plus de 20 000 des quelque 300 000 membres d'Unifor travaillent dans le secteur énergétique partout au Canada, y compris plus de 700 travailleurs dans l'industrie pétrolière extracôtière sur les plates-formes Hibernia et Terra Nova.

Comme vous le savez tous, cette industrie a connu sa part de tragédies au fil des années: le naufrage de la plate-forme de forage Ocean Ranger en février 1982, lors duquel 84 travailleurs ont péri; et en mars 2009, l'écrasement d'un hélicoptère Cougar au cours du vol 491, qui a fait 17 victimes.

Le rapport de la commission d'enquête fédérale-provinciale sur la catastrophe de l'Ocean Ranger souligne que la vague de choc provoquée par cette perte a été ressentie particulièrement vivement par toute notre province. On y lit aussi que dans cette collectivité maritime étroitement soudée, rares étaient ceux qui n'avaient pas un lien direct ou indirect avec l'une des victimes de la tragédie.

Ce sont des mots et des sentiments similaires qui ont été répétés à la suite de l'écrasement du vol 491. C'est peut-être pour cette raison que la sécurité au travail, dans le secteur extracôtier de Terre-Neuve-et-Labrador, est un sujet de préoccupation si important pour la population et les travailleurs.

Unifor est très heureux de voir que, grâce à l'adoption de ce projet de loi fédéral, notre secteur extracôtier pourra enfin se doter de lois en matière de sécurité que l'on pourra faire respecter, au lieu de s'en tenir à des lignes directrices en vigueur depuis une vingtaine d'années. Un régime de sécurité adapté aux défis particuliers que pose le travail en zone extracôtière est une étape positive, mais il y a encore beaucoup de choses à améliorer, à notre avis, en ce qui concerne l'édification d'une culture de santé et de sécurité au travail qui soit véritablement réceptive, proactive et préventive dans le secteur pétrolier extracôtier de Terre-Neuve-et-Labrador.

D'abord et avant tout, il est très malheureux que ce texte législatif ne dise rien de ce qui, selon nous, est un besoin fondamental dans le secteur, c'est-à-dire la création d'un organe indépendant et puissant chargé de la sécurité et de l'environnement, comme le recommandait le commissaire Robert Wells, qui, je crois, a témoigné devant vous la semaine dernière.

À cet égard, le Canada est encore très en retard sur d'autres économies pétrolières industrialisées comme la Norvège, le Royaume-Uni et l'Australie. Même les États-Unis ont pris des mesures pour séparer l'application des règles de sécurité et des lois environnementales de la gestion du secteur pétrolier et gazier extracôtier, grâce à la création du Bureau of Safety Environmental Enforcement.

Le Royaume-Uni a emprunté la même voie après la catastrophe du Piper Alpha, et l'enquête publique du juge Cullen qui a suivi. Une explosion, suivie d'un incendie sur la plate-forme britannique en 1988 avait fait 167 victimes. Cet accident est toujours considéré comme la pire catastrophe que le monde ait connue dans le secteur

pétrolier extracôtier. Il a mis en exergue le problème des mandats concurrents ou conflictuels en matière de réglementation et ce qu'on appelle aujourd'hui le détournement de la réglementation.

Au terme de l'enquête, il a été recommandé de soustraire, des fonctions du ministère de l'Énergie, la responsabilité de l'application des règles de sécurité pour l'attribuer à l'organe chargé de la santé et de la sécurité, parce que le fait que la production et la sécurité relèvent du même organisme était considéré comme un conflit d'intérêts. C'est maintenant devenu la norme dans la plupart des pays producteurs de pétrole ou des pays industrialisés.

En 2005, l'Australie, suivant elle aussi les conseils du juge Cullen, a créé le National Offshore Petroleum Safety Authority, un organisme indépendant de réglementation de la sécurité dans le secteur extracôtier. En 2012, la protection de l'environnement a été ajoutée à la liste de ses responsabilités.

En juin dernier, la dirigeante de l'organisme australien de sécurité et de protection de l'environnement, Jane Cutler, a fait remarquer que l'enquête sur la catastrophe du Piper Alpha et les recommandations de Lord Cullen, ont eu d'énormes répercussions sur la réglementation de la sécurité et son application en Australie.

Elle a fait remarquer qu'une culture industrielle réglementaire bien implantée est très difficile à changer, même lorsqu'il apparaît très clairement qu'il faut améliorer les aspects humain et organisationnel des programmes de sécurité. Selon elle, on observe une résistance au changement même lorsqu'il y a des occasions très nettes de réorienter les programmes réglementaires pour mettre l'accent sur le rôle que jouent les incidences des travailleurs, des organisations et de leurs dirigeants sur la sécurité en zone extracôtière.

- (1540)

Elle a ajouté qu'au fil de nos progrès, nous devons veiller à ce que la gestion de la sécurité et de l'environnement soit traitée avec le même sérieux que les profits et les pertes.

La Norvège est peut-être un chef de file mondial en ce qui concerne la sécurité en mer et la protection de l'environnement, et tous les intervenants au pays participent à l'élaboration et à l'adoption d'une culture de sécurité de classe mondiale pour l'industrie pétrolière extracôtière. La Petroleum Safety Authority a été mise sur pied en 2004. Dans les deux parties de son rapport d'enquête, le commissaire Wells a parlé très clairement de la nécessité d'un tel organe indépendant chargé de la sécurité. Il a affirmé qu'une surveillance rigoureuse et une intervention rapide peuvent prévenir les accidents, les blessures et les pertes de vie.

Le commissaire Wells a aussi clairement insisté sur l'importance des communications avec les travailleurs et le public en ce qui concerne la sécurité dans le secteur pétrolier extracôtier. Cela fait déjà trois ans que ce rapport a été publié, et pourtant, l'esprit et l'objet de ces recommandations n'ont toujours pas été respectés.

Je pourrais vous donner quelques exemples, mais je ne pense pas en avoir le temps en cinq minutes, alors si quelqu'un veut me poser une question à cet égard, je pourrai y revenir à ce moment-là.

Il y a néanmoins deux exemples que j'aimerais donner.

Tout d'abord, un écrasement a été évité de justesse en juillet 2011, mais l'organisme de réglementation ou les exploitants n'en ont pas communiqué la gravité aux travailleurs ou aux habitants de Terre-Neuve-et-Labrador. À cette occasion, l'hélicoptère qui transportait un équipage vers la plate-forme a failli s'engouffrer dans l'océan et est arrivé à 38 pieds de la surface de l'eau. Il avait chuté de 152 mètres en 32 secondes. Les travailleurs et le public n'ont appris la gravité de cet incident que l'automne dernier, soit deux ans après coup, et seulement grâce à l'enquête qu'a menée le Bureau de la sécurité des transports. On pense aussi que cet incident aurait pu être beaucoup plus grave s'il était survenu de nuit. Vous savez probablement que nous n'avons toujours pas de vol de nuit au large des côtes de Terre-Neuve-et-Labrador. C'est aussi un problème dont je pourrai parler dans le cadre des questions, tout à l'heure.

La 12<sup>e</sup> recommandation du rapport d'enquête du commissaire Wells portait sur les vols de nuit, lesquels sont interdits depuis février 2012 au large des côtes de Terre-Neuve-et-Labrador et du Canada. Il ne recommandait pas la reprise des vols de nuit, mais plutôt l'établissement de critères pour les cas où des vols de nuit pourraient être impératifs ou en cas d'urgence. Ce n'est pas exactement la directive qu'a reçue le comité chargé du transport extracôtier par hélicoptère au moment où le commissaire Wells a rédigé son rapport. Au lieu de cela, on a permis une marge de manoeuvre assez importante relativement à la recommandation n° 12.

Unifor estime que l'organe indépendant chargé de la sécurité et de la protection de l'environnement jouerait, dans ce genre de cas, un rôle différent et beaucoup plus proactif. Selon nous, un organe indépendant, proactif et vigilant en matière de sécurité et de protection de l'environnement contribuerait à restaurer la foi des travailleurs dans le rôle d'un organisme de réglementation en ce qui concerne la protection et les mesures d'amélioration de la sécurité dans l'industrie pétrolière extracôtière. Cela éviterait le risque très réel de détournement de la réglementation.

J'aimerais parler de deux autres choses.

La première porte sur la question du droit de refus, qui est proposée à la disposition 205.05 de l'article 45 du projet de loi C-5. Le libellé du projet de loi est très important et très ferme. C'est ce que nous avons recommandé, compte tenu des dangers qui existent dans ce secteur, mais nous souhaitons soulever une préoccupation. Dans le projet de loi C-4, et je sais que votre comité n'en ai pas saisi, des changements ont été apportés au Code canadien du travail relativement au droit de refus. Nous nous inquiétons beaucoup que cela puisse avoir une incidence sur cette loi-ci. Nous vous encourageons donc à préserver le libellé du projet de loi actuel, parce qu'il est beaucoup plus ferme que celui du projet de loi C-4. Nous espérons donc qu'aucune modification ne sera apportée à cette partie du projet de loi.

• (1545)

La dernière chose dont je veux parler concerne l'article 205.118, portant création d'un conseil consultatif pour l'industrie pétrolière et gazière extracôtière. Ce conseil serait composé d'intervenants divers.

Nous incitons vivement les gouvernements provincial et fédéral à s'assurer que le syndicat représentant les travailleurs extracôtiers soit invité à recommander leurs propres représentants pour siéger à ce comité. Ainsi y aura-t-il garantie de reddition des comptes.

Nous voulons aussi suggérer que ces représentants des travailleurs fassent rapport des initiatives et des activités du conseil aux comités de la sécurité au travail. Ces mesures et d'autres n'exigent pas

nécessairement de modifications législatives mais pourraient être intégrées au mandat du conseil consultatif.

Nous avons pu constater, d'expérience, que ce genre d'organe peut assurer une approche proactive de la surveillance de la sécurité dans le secteur extracôtier, comme le font les structures tripartites créées dans d'autres pays comme la Norvège. La Norwegian Petroleum Safety Authority fait remarquer que la collaboration entre les employeurs, les syndicats, les gouvernements et les travailleurs constitue la pierre angulaire des efforts d'établissement et de respect des principes de santé et de sécurité dans leur industrie. Selon cet organe, du point de vue éthique, il est essentiel que les gens exposés au risque participent aux processus décisionnels qui portent sur cette exposition au risque.

Il faut absolument changer le mode de participation des travailleurs, dans le secteur extracôtier. Bien que quelques petits progrès aient été réalisés sur ce plan, avec la nouvelle direction de l'organe de réglementation, il est essentiel de créer des structures dont les rôles et responsabilités soient clairement définis pour assurer un dialogue continue et proactif en matière de sécurité.

Pour terminer, nous sommes heureux d'enfin avoir ce régime de sécurité pour les travailleurs du secteur pétrolier extracôtier, mais nous pensons néanmoins qu'un organe indépendant, autoritaire et autonome de sécurité et de protection de l'environnement n'est pas seulement nécessaire mais absolument essentiel pour assurer une plus grande sécurité dans le secteur pétrolier et gazier extracôtier de Terre-Neuve-et-Labrador.

Je vous remercie.

• (1550)

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

Maintenant, de Halifax, Nouvelle-Écosse, par vidéoconférence, nous entendons Mme Barbara Pike, première dirigeante de la Maritimes Energy Association.

Madame Pike, vous avez la parole, pour sept minutes.

**Mme Barbara Pike (première dirigeante, The Maritimes Energy Association):** Bonjour, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité. C'est un plaisir et un honneur pour moi que de comparaître devant votre comité aujourd'hui pour discuter de cette importante mesure législative.

La Maritimes Energy Association est une organisation industrielle indépendante et sans but lucratif. Nous représentons des entreprises qui fournissent des biens et services au secteur de l'énergie renouvelable et non renouvelable en zones côtières et extracôtiers dans l'est du Canada, et surtout dans les trois provinces maritimes.

Bien que les exploitants et les producteurs soient membres de l'association, notre effectif se compose surtout de plusieurs centaines d'entreprises locales qui emploient des milliers de personnes et injectent des centaines de millions de dollars dans les économies locales. Nous vous remercions de nous donner l'occasion de vous faire part, en leur nom, du point de vue de l'association sur le projet de loi C-5, Loi sur la santé et la sécurité dans la zone extracôtière.

Maritimes Energy soutient l'industrie pétrolière et gazière extracôtière et appuie son évolution constante dans un solide cadre réglementaire. Nous félicitons l'Office Canada-Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers et l'Office Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers pour leur travail et les normes strictes qu'ils imposent à l'industrie extracôtière.

Il est à noter que la sécurité est une priorité pour l'industrie pétrolière et gazière. Il ne s'agit pas d'avoir un plan d'urgence prêt à être mis en oeuvre ou d'en avoir un qui accumule la poussière sur une tablette, mais plutôt de favoriser une culture de sécurité. C'est la devise de l'industrie. Toutes les réunions commencent par une discussion sur la sécurité. Tous les incidents sont signalés. Toutes les tendances sont suivies de près. Il ne s'agit pas de vœux pieux; c'est la devise: la sécurité d'abord.

La Maritimes Energy Association appuie le projet de loi C-5, lequel officialise la législation en matière de santé et de sécurité dans la zone extracôtière et clarifie les responsabilités des organismes gouvernementaux.

La mesure législative établit la hiérarchie des responsabilités, faisant des exploitants les responsables ultimes de toutes les activités liées à leurs activités en ce qui concerne la santé et la sécurité au travail. Elle exige des exploitants qu'ils transmettent les renseignements relatifs à la SST à leurs entrepreneurs, qui sont nos membres. Elle accorde aux deux offices le pouvoir de divulguer à la population les renseignements liés à la santé et à la sécurité au travail. Cela vient s'ajouter aux principes d'ouverture, de transparence et de reddition de comptes de notre régime de réglementation dans la zone extracôtière.

Le projet de loi officialise le droit d'un travailleur à refuser l'accomplissement d'une tâche s'il considère qu'elle constitue un danger pour lui-même ou pour les autres, et le protège contre les représailles. Il comprend également des exigences concernant les comités de santé et de sécurité au travail.

Ces modifications viennent lever l'incertitude sur les compétences. En vertu des lois de mise en oeuvre, les offices auront le pouvoir bien défini d'appliquer toutes les exigences en matière de santé et de sécurité au travail.

Maritimes Energy appuie également la création d'un conseil consultatif, composé de représentants de l'industrie et du gouvernement et d'employés et devant fournir à nos membres des conseils sur les questions liées à la santé et à la sécurité au travail.

Il y a déjà longtemps qu'on attend ces modifications, mais soyons clairs: au fil des années de négociation de ces changements, la sécurité des travailleurs extracôtiers est demeurée la priorité absolue des deux offices. Leur sécurité est et sera toujours une priorité absolue.

La sûreté des exploitations, tant pour les travailleurs que pour l'environnement, l'emporte sur toutes les autres considérations. C'est le principe appliqué par les deux offices, même en vertu de l'ancienne loi, qui date des années 80 et qui ne reflète évidemment pas les réalités d'aujourd'hui. Grâce à des lignes directrices, assorties de conditions d'autorisation, et grâce à leur pure volonté, les offices réglementent l'industrie extracôtière de la côte Est du Canada. Notre régime réglementaire tient compte des pratiques exemplaires, des technologies de pointe et, surtout, des leçons apprises.

La tâche n'a pas toujours été facile aux termes des lois de mise en oeuvre actuelles, qui prévoient que toute modification soit approuvée par les gouvernements provinciaux et fédéral. Ces changements en sont un exemple.

Bien que nous nous réjouissons de la présentation de ces changements et que nous appuyions leur adoption, nous tenons à signaler qu'ils sont l'aboutissement de 13 années de travail. Le processus a été ardu, étant donné la participation des deux offices et de nombreux ministères provinciaux et fédéraux. Ce fut un long processus.

Au fil des années, les deux offices n'ont pas perdu de vue leur objectif. Grâce à des outils tels que les conditions imposées aux autorisations, le personnel a veillé à ce que les derniers progrès en matière de santé et de sécurité au travail soient appliqués. L'adoption du projet de loi viendra renforcer l'administration et l'application par les deux offices des activités de sécurité en zone extracôtière pour nos membres.

En terminant, je tiens à répéter que la Maritimes Energy Association appuie le projet de loi C-5. Les modifications précisent les responsabilités de chacun en matière de santé et de sécurité en zone extracôtière. Le projet de loi renforce donc notre régime réglementaire.

La sécurité est la priorité de l'industrie pétrolière et gazière, qui comprend les exploitants, la chaîne d'approvisionnement et les organismes de réglementation. La responsabilité en matière de sécurité incombe aux gens en milieu de travail: l'exploitant, l'entrepreneur, le superviseur et l'employé, soit toute l'équipe en milieu de travail.

Il incombe à l'organisme de réglementation de veiller à ce que chacun assume ses responsabilités. Ce n'est pas à lui de garantir la sécurité.

●(1555)

Le projet de loi C-5 rend les choses plus claires pour nos membres qui travaillent en zone extracôtière. Il renforce l'exigence voulant que nos membres reçoivent l'information dont ils ont besoin pour assumer leur responsabilité.

Il donne aux offices de réglementation la responsabilité de veiller à ce que tous les acteurs — travailleurs, entrepreneurs et exploitants — fassent de la santé et de la sécurité en zone extracôtière une priorité absolue.

Je vous remercie de m'avoir invitée à vous faire un exposé aujourd'hui et d'avoir pris le temps de m'écouter.

**Le président:** Merci à vous, madame Pike, de la Maritimes Energy Association.

Enfin, nous accueillons Susan Dodd, professeure adjointe de sciences humaines à l'Université King's College, en Nouvelle-Écosse, qui comparait à titre personnel.

On vous écoute. Vous avez un maximum de sept minutes.

**Mme Susan Dodd (professeure adjointe de sciences humaines et auteure, « University of King's College », Nouvelle-Écosse, à titre personnel):** Je vous remercie.

Je suis en fait professeure au programme des années préparatoires à l'Université King's College, à Halifax. Mon domaine d'études est la philosophie sociale et politique.

Je suis l'auteure d'un livre sur les répercussions du désastre de l'*Ocean Ranger*. En ce moment, je collabore avec Mme Mélanie Frappier, du programme de l'histoire des sciences et de la technologie à l'Université King's, à la rédaction d'un manuel qui sera publié aux presses de l'Université Oxford. L'ouvrage s'intitule *Engineering in Canada: Results, Risks, and Responsibilities*. Nous nous servons d'études de cas canadiens pour offrir aux étudiants en génie une introduction au code de déontologie de leur profession.

J'ai entrepris mes recherches sur la santé et la sécurité au travail, très littéralement, par accident. Mon frère aîné, Jim, était l'une des 84 victimes de l'*Ocean Ranger*. C'est incroyablement à quel point cet incident me touche toujours.

Enfin, comme vous le savez, à la suite du désastre, le gouvernement du Canada et la province de Terre-Neuve ont procédé à une longue enquête, d'abord, sur les causes de l'incident, et ensuite, sur l'organisme de réglementation fédéral-provincial approprié pour le domaine extracôtier.

À cette époque, l'un des plus grands problèmes était la guerre de territoires entre Ottawa et St. John's. Le juge en chef Hickman a pris la décision délibérée de faire en sorte que la fonction de délivrance de permis relève de la fonction de réglementation en matière de santé et de sécurité au travail. Lorsque je l'ai interviewé pour le livre sur l'*Ocean Ranger*, il a dit clairement que ces groupes devraient relever d'un même organisme afin de prévenir ce qui a fini par être la principale cause politique de la catastrophe de l'*Ocean Ranger*, soit la fragmentation entre les bureaucraties, entre les détenteurs du pouvoir.

Par-dessus tout, et je dois souvent répéter ce fait, la cause de la catastrophe de l'*Ocean Ranger* n'était pas liée à la température. Il s'agissait d'un manque de volonté politique, en 1982, de réglementer ce domaine.

Terre-Neuve et le Canada ont présumé à tort que les pétroliers s'autoréguleraient, qu'elles se conformeraient aux règlements qui s'appliquaient à elles dans le cadre de leurs exploitations en territoire américain, mais cela n'a pas été le cas.

La leçon tirée de la catastrophe de l'*Ocean Ranger* est la suivante. Le type de régime réglementaire en place est moins important que l'expression d'une volonté politique de la part du gouvernement. S'il n'y a pas de volonté de renforcer la réglementation, nous risquons de soumettre notre peuple et notre environnement à une exploitation mortelle. C'est certainement ce que nous avons aussi appris à Westray, parce que, si les mesures législatives en place avaient été appliquées, l'explosion et les décès auraient pu être évités.

Au sein des sociétés, la priorité et la raison d'être de l'organisme consistent à maximiser le rendement pour les actionnaires. Ce n'est pas une question d'hostilité ou d'antipathie, mais bien de priorité. Le travail du gouvernement est de veiller à ce que le bien collectif de l'électorat soit amélioré par les activités des sociétés, et non pas seulement protégé contre leurs effets. Les besoins de réglementation des zones extracôtières du Canada ont changé avec le temps, de toute évidence.

En 1982, certains des problèmes les plus pressants étaient le manque de considération pour la santé et la sécurité en milieu de travail, la relation agressive entre les autorités fédérales et provinciales et la naïveté mortelle quant au professionnalisme des exploitants de plates-formes.

La société de la Nouvelle-Orléans qui exploitait l'*Ocean Ranger* — l'Ocean Drilling and Exploration Company — était parmi les exploitants de plates-formes les plus expérimentés au monde en 1982. Un coup d'oeil rapide au rapport du juge en chef Hickman démontre que l'Ocean Drilling and Exploration Company a fait preuve de négligence, selon le sens usuel de ce mot.

Comment expliquer la mauvaise gestion de l'*Ocean Ranger* par la société Ocean Drilling and Exploration Company et l'accident mortel qui s'ensuivit? Il n'y a qu'une raison: la province de Terre-Neuve et le gouvernement du Canada étaient préoccupés par des différends quant aux revenus anticipés, et ils ont cru naïvement que les soi-disant experts de l'industrie allaient se comporter de façon professionnelle.

La situation va certainement se reproduire si le gouvernement néglige encore une fois sa responsabilité réglementaire. Il convient de mentionner que même si l'Ocean Drilling and Exploration

Company n'existe plus, la société et sa flotte ont été achetées par Diamond Offshore Drilling, qui utilise toujours le mot « Ocean » dans le nom de ses vaisseaux.

Le propriétaire du puits était Mobil Oil, alors je suis ravie de voir à quel point le projet de loi C-5 établit clairement la responsabilité des propriétaires de veiller à ce que les exploitants de plates-formes se conduisent avec professionnalisme en matière de sécurité.

Aujourd'hui, l'un des principaux problèmes que le projet de loi semble régler est la clarté des fonctions et la nécessité de maintenir la réglementation à jour dans une industrie changeante.

• (1600)

J'ai beaucoup réfléchi à la contribution que je pourrais faire à votre discussion... [Note de la rédaction: difficultés techniques]

En premier lieu, l'efficacité de la structure réglementaire dépend de la volonté politique qui la sous-tend. Lorsqu'il n'y a pas de volonté politique, c'est-à-dire lorsqu'on présume qu'il vaut mieux laisser aux sociétés le soin de formuler leur propre jugement d'expert, la réglementation ne peut pas être efficace. C'est à ce moment que les catastrophes commencent à se produire.

Le fait que le projet de loi ne met pas en oeuvre la recommandation n° 29 de la commission Wells est signe, me semble-t-il, que le gouvernement fait peut-être fausse route. Si la volonté politique de réglementer cet aspect est communiquée, la sécurité sera respectée. Une division indépendante chargée de la sécurité ne sera efficace que si elle a les ressources nécessaires et l'engagement du gouvernement d'intenter des poursuites, au besoin. La simple création d'un bureau ne suffit pas. Il faut un investissement.

En deuxième lieu, l'absence de réglementation mène non seulement à la perte de vie et à la destruction de l'environnement, mais à la perte de confiance de la population envers la légitimité du gouvernement. C'est ce qui est arrivé, dans une certaine mesure, après le naufrage de l'*Ocean Ranger*, certainement après la tragédie de la mine Westray et, aux États-Unis, après la catastrophe et le déversement de pétrole de Deepwater Horizon; on constate le même genre de situation après la catastrophe de Lac-Mégantic. Ces incidents sont aussi des catastrophes politiques.

En troisième lieu, j'aimerais voir un système d'amendes qui prévoit des revenus pour la recherche et le développement. Lorsque j'ai interviewé John Crosbie aux fins du livre, il m'a dit qu'on ne savait toujours pas comment ramener ces hommes des plates-formes. La déclaration ne tient compte que d'un sexe, mais bon...

L'industrie n'a pas la motivation interne d'étudier des systèmes d'évacuation. Les gouvernements doivent s'en charger, et je dirais que dans le cas qui nous préoccupe, il y a lieu d'établir des partenariats avec les écoles de génie des universités Memorial et Dalhousie. On ne peut pas laisser la recherche et le développement entre les mains de l'industrie seulement. L'industrie a des priorités autres que le bien public. Nous avons besoin de chercheurs indépendants qui travaillent à la mise au point de technologies d'évacuation et de sauvetage.

En quatrième lieu, le conseil consultatif pourrait, en collaboration avec les gouvernements, les entreprises et les universités, convoquer une conférence sur la réglementation aux trois ans. La tenue d'une conférence régulière aiderait le Canada à suivre le rythme des normes industrielles et internationales changeantes. On pourrait inviter des experts en réglementation de l'Europe et des États-Unis. On pourrait même utiliser comme modèle la conférence que Hickman avait organisée après l'incident de l'*Ocean Ranger*.

En cinquième lieu, j'aimerais que les gouvernements prennent en considération les exigences d'embauche et de formation à l'échelle locale ou provinciale. La formation devrait aller de pair, n'est-ce pas? Autrement, on se retrouve avec des catastrophes comme celle de l'Ocean Ranger.

Mon sixième et dernier point est une question. Elle revient, selon moi, à l'esprit de la recommandation de la commission Wells sur l'indépendance des organismes de réglementation en matière de sécurité. La question est la suivante: la précision des rôles des divers agents dans le projet de loi C-5 insinue-t-elle une augmentation du nombre de fonctionnaires chargés de réglementer le travail sur les plateformes? Selon moi, l'investissement dans cette catégorie d'employés constituerait une réelle expression de la volonté politique de réglementer la sécurité dans les installations extracôtières.

Je vous remercie.

• (1605)

**Le président:** Merci, madame Dodd, de l'Université King's College, en Nouvelle-Écosse.

Nous allons passer directement aux questions et observations. Nous entendrons, à tour de rôle, MM. Trost, Harris et Regan, qui disposent chacun de sept minutes.

Monsieur Trost, vous avez la parole pour sept minutes.

**M. Brad Trost (Saskatoon—Humboldt, PCC):** Merci, monsieur le président.

Merci à tous nos témoins d'être avec nous aujourd'hui.

Je vais commencer par vous poser une question de nature plutôt générale, avant d'entrer dans les détails, comme nous l'avons fait pour d'autres témoins.

Essentiellement, qu'est-ce qui changera si le projet de loi est adopté? D'autres témoins nous ont dit que les choses vont déjà plutôt bien et que ces dispositions apporteront un petit peu de clarté. Elles donneront plus de mordant à la loi. D'autres ont dit que ces dispositions n'apporteront pas grand changement.

Je voudrais que chacune de vous trois me donne son opinion sur ce qui changera après l'entrée en vigueur du projet de loi, et je vous prierais d'être assez brève parce que j'ai d'autres questions à vous poser.

**Le président:** Allez-y, madame Payne.

**Mme Lana Payne:** Il y a quelques éléments très nouveaux dans ces dispositions. Notamment, il sera possible désormais de nommer un agent de sécurité indépendant, au besoin, ce qui n'est pas le cas actuellement.

La création d'un conseil consultatif tripartite est, à mon avis, une avancée. De plus, les travailleurs auront désormais des droits véritablement établis. Je ne sais pas si vous êtes au courant, mais auparavant, les travailleurs disposaient de droits sous forme de lignes directrices. Dans certains cas, on respectait ces lignes directrices, mais je vous dirais qu'il y avait beaucoup d'ambiguïté quant à la question de savoir à qui revenait la responsabilité de mettre en oeuvre et de faire respecter ces lignes directrices. Les dispositions prévues apportent un peu plus de clarté à cet égard.

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

Madame Dodd, vous avez la parole.

**Mme Susan Dodd:** Je ne pense pas avoir quoi que ce soit à ajouter.

**Le président:** Madame Pike.

**Mme Barbara Pike:** Essentiellement, il n'y aura pas grand changement. Bon nombre des mesures prévues ont été prises par les offices il y a quelques années mais, comme l'a dit Mme Payne, elles ont maintenant plus de mordant du point de vue juridique; c'est surtout le cas pour les travailleurs, car ils ont désormais le droit de refuser de travailler et ils sont protégés contre d'éventuelles représailles. On ajoute ainsi une mesure de sécurité pour les travailleurs en haute mer.

**M. Brad Trost:** Ma prochaine question s'adresse surtout à Mme Dodd, mais si les autres témoins veulent intervenir, qu'elles se sentent libres de le faire.

Je comprends très bien votre argument, à savoir la nécessité d'une volonté politique, laquelle est sans doute plus importante que la structure organisationnelle. D'autres témoins ont dit, notamment, que le projet de loi prévoit une reddition de comptes et permet à la population d'avoir un accès accru à des renseignements. Pensez-vous que c'est là un élément important de la volonté politique que vous préconisez? Le cas échéant, pourquoi? Sinon, pourquoi pas?

**Mme Susan Dodd:** Absolument. Ces lieux de travail ressemblent beaucoup aux mines de charbon: ils sont invisibles aux yeux de ceux qui ne s'y trouvent pas. S'il s'avère que la réglementation est appliquée de façon laxiste, on se retrouve avec un régime réglementaire fantôme. Les gens qui ne sont pas sur les lieux pensent que la situation est sans danger, mais les conditions peuvent se dégrader à tel point que les travailleurs sont intimidés; c'est alors l'horreur. L'accès à l'information est, à mon avis, absolument crucial pour la sécurité.

**M. Brad Trost:** Très brièvement, y a-t-il d'autres observations là-dessus?

**Mme Barbara Pike:** Je suis d'accord, surtout quand je songe au libellé des dispositions. Même si les offices voulaient peut-être divulguer des renseignements par le passé, ils avaient à cet égard les mains liées, en raison de la protection des renseignements fournis par un tiers et des restrictions imposées par les mesures législatives en matière d'accès à l'information.

• (1610)

**M. Brad Trost:** Merci.

**Mme Lana Payne:** J'espère que l'obligation de rendre des comptes sera resserrée grâce à ces dispositions législatives, car c'est assurément nécessaire.

**M. Brad Trost:** Merci de vos réponses.

Madame Pike, quand vous avez décrit les changements prévus dans le projet de loi, vous avez dit que l'incertitude en matière de compétence sera dissipée. D'autres ont dit la même chose, mais aucun d'entre nous n'a en fait travaillé sur les plateformes — du moins, pas à ma connaissance —, et nous ne sommes pas responsables de la réglementation.

Quand j'étais géophysicien dans le secteur minier, j'ai beaucoup voyagé en hélicoptère, mais jamais pour des missions en haute mer. Pouvez-vous nous donner un exemple concret à propos de cette plus grande certitude en matière de compétence? J'aurais peut-être dû vous donner un préavis de cette question, mais pouvez-vous nous donner une réponse pour que nous comprenions mieux, nous les profanes, la réalité de la situation?



**Mme Barbara Pike:** Par exemple, pour ce qui est du transport des travailleurs vers les plateformes, le Bureau de la sécurité des transports ou Transports Canada étaient chargés des hélicoptères et du transport et pourtant, l'office assumait la même responsabilité. Cela laisse une sorte... Ces dispositions apportent plus de clarté. Auparavant, il y avait un conflit de compétence: c'était Transports Canada contre l'Office Canada-Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers et l'Office Canada-Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers.

Il y a par ailleurs des questions environnementales, qui parfois... Relèvent-elles de l'ONE, de l'Office Canada-Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers, de l'Office Canada-Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers ou encore, de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale? Le projet de loi permet donc d'éclairer les zones grises en matière de compétence.

**M. Brad Trost:** Madame Pike, je ne sais pas si mes notes sont exactes, mais je pense que vous avez parlé des propriétaires, des plates-formes, des fonctions et d'une réglementation plus à jour. D'autres témoins nous ont parlé de l'importance de préciser la hiérarchie, car ce point est très important, en particulier pour les sous-traitants, etc.

Pouvez-vous nous expliquer davantage pourquoi il est important que les propriétaires de plates-formes établissent des canaux de communication clairs avec les entrepreneurs et les travailleurs qui vont sur le terrain?

Ai-je adressé ma question à la bonne personne? Est-ce que je me trompe?

**Mme Barbara Pike:** J'ai effectivement parlé de l'importance de cet aspect pour les exploitants, les entrepreneurs, les travailleurs et les organismes de la réglementation. Je ne sais pas si j'ai utilisé exactement ces mêmes mots, mais au bout du compte, nous avons tous la responsabilité d'assurer la sécurité en haute mer. Ces règlements, ces modifications que le projet de loi apporte aux lois de mise en oeuvre imposent aux exploitants la responsabilité ultime. Ils doivent s'en acquitter à l'égard des entrepreneurs ou des sous-traitants et des travailleurs. En outre, les travailleurs ont la capacité de refuser de travailler si les mesures qu'ils réclament ne sont pas prises. Cela va dans les deux sens.

Peu importe le nombre de règles que l'on se donne, comme le port d'équipement de sécurité ou l'interdiction de grimper sur les tuyaux, si les travailleurs ne s'y conforment pas, il y aura des accidents. À cet égard, je pense que ces dispositions législatives rendent les choses beaucoup plus claires pour les gens.

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

La parole est maintenant à M. Harris pour sept minutes.

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

Je vous remercie, toutes les trois, pour les exposés très utiles que vous nous avez faits aujourd'hui.

Je vais commencer par vous, madame Payne — et les autres auront peut-être quelque chose à ajouter par la suite. Vous êtes actuellement la directrice d'Unifor pour la région de l'Atlantique, mais je sais que vous avez été, pendant cinq ans, présidente de la Fédération du travail de Terre-Neuve-et-Labrador. À l'instar d'autres témoins, vous avez parlé du fait que pendant une vingtaine d'années, il n'y avait que des lignes directrices et qu'il a fallu 12 ou 13 ans pour concevoir et mettre en oeuvre le projet de loi, qui semble avoir la faveur de tous.

Pourquoi a-t-il fallu 20 ans pour en arriver là, alors que tout le monde affirme que la sécurité est la priorité absolue de ces sociétés, du gouvernement et de tous les autres intervenants? Pourquoi n'en parlons-nous que maintenant, 20 ans plus tard, plutôt qu'il y a 20 ans?

**Mme Lana Payne:** Je ne peux que faire des conjectures à la lumière de ma propre expérience; en fait, le processus de consultation prenait tellement de temps que la situation changeait et qu'il fallait recommencer le tout à zéro. Voilà pourquoi rien n'était mis en oeuvre à la suite des consultations antérieures.

Je vous dirais qu'on avait vraiment l'impression d'assister à des pratiques dilatoires. On n'avait pas du tout l'impression que la priorité était donnée à l'adoption d'une loi, à mon avis, jusqu'à ce que survienne l'écrasement de l'hélicoptère Cougar en mars 2009. C'est alors que, très rapidement, en 2010, pendant que le commissaire Wells tenait son enquête, le processus de consultation a repris, après un délai considérable. Voilà donc comment nous en sommes arrivés là; selon moi, ce qui nous a poussés à en arriver là, c'est que 17 travailleurs ont perdu la vie.

•(1615)

**M. Jack Harris:** Nous avons aussi discuté de la possibilité de créer un organisme indépendant de réglementation de la sécurité. Vous avez parlé de l'incident de 2011, où un hélicoptère a failli s'écraser, et le public et les travailleurs n'en avaient même pas été informés.

Je m'intéresse, moi aussi, à l'idée de créer un organisme indépendant de réglementation de la sécurité. Pensez-vous qu'un tel organisme aurait pu changer les choses?

Peut-être pouvez-vous nous dire, toutes les trois, si vous pensez... Transports Canada refuse de suivre la recommandation du Bureau de la sécurité des transports, voulant que le transport par hélicoptère se fasse par des hélicoptères qui ont une capacité de fonctionnement à sec de 30 minutes.

Nos hélicoptères font deux ou trois cents kilomètres au-dessus de la mer, et le Bureau de la sécurité des transports exige cette capacité de fonctionner à sec pendant 30 minutes. Transports Canada s'y oppose. Nous envisageons maintenant d'avoir des vols de nuit, alors que d'après les preuves recueillies lors de l'enquête sur les hélicoptères, il est clair que ces vols sont plus dangereux.

Pensez-vous qu'un organisme indépendant de réglementation de la sécurité améliorerait la situation, compte tenu des circonstances et des préoccupations qui ont été soulevées?

J'invite Barbara Pike et Susan Dodd à intervenir, elles aussi.

**Mme Lana Payne:** Je crois que oui, mais je conviens avec Mme Dodd que l'organe chargé de la sécurité doit recevoir un financement suffisant et que ses employés doivent suivre une formation appropriée en matière de réglementation. Tout cela devrait se faire de façon automatique. Quand je parle d'un organisme de sécurité indépendant, pour moi, cela va de pair. Je pense que ce serait très différent, parce qu'on s'occuperait uniquement de la sécurité et on prendrait des mesures plus proactives, comme cela a été le cas pour d'autres organes de sécurité, ailleurs.

En Norvège, surtout, il y a une importante participation de tous les intervenants. De fait, en matière de sécurité des hélicoptères, ils effectuent, tous les trois à cinq ans, un examen tripartite de la sécurité des hélicoptères. Ils en ont fait 3 depuis 10 ans. Ils examinent tous les aspects du transport par hélicoptère pour les activités en mer et examinent les améliorations qu'ils peuvent, collectivement, y apporter.

Ils viennent justement de rendre publiques quelques recommandations, notamment celle de réduire les vols de nuit, même si leur environnement opérationnel est nettement supérieur à celui qu'on trouve au large de Terre-Neuve-et-Labrador. Je veux dire par là qu'il y a au large de la Norvège, de nombreuses plates-formes sur lesquelles peuvent atterrir les hélicoptères en cas de problème. Il n'y a pas 300 kilomètres d'océan qui séparent une plate-forme d'une autre. Il y a des endroits où ces hélicoptères peuvent se poser. Je pense que cela change beaucoup la donne, et on comprend pourquoi il faut une capacité de fonctionnement à sec de 30 minutes.

En fait, la recommandation selon laquelle les hélicoptères extracôtiers de Terre-Neuve doivent pouvoir fonctionner à sec pendant une demi-heure a été formulée non seulement par le Bureau de la sécurité des transports, mais aussi par le commissaire Wells. Ces hélicoptères existent déjà dans le monde, au cas où l'on voudrait prendre cette recommandation au sérieux.

Je le répète, grâce à un organe autonome en matière de sécurité, je pense que la première réponse que vous devriez donner, c'est: « D'accord, nous réglons les activités extracôtiers sur ce plan; faisons de cela une condition des activités d'exploitation en mer. »

Je suis très préoccupée de voir qu'on n'a pas encore mis en oeuvre cette recommandation fondamentale au sujet d'une capacité de fonctionnement à sec de 30 minutes. Je peux vous assurer que les familles des victimes du vol Cougar 491 ont beaucoup insisté sur la nécessité de prendre des mesures pour accroître la sécurité des hélicoptères extracôtiers.

Le dernier incident, survenu en juillet 2011, a été un coup de massue pour les gens qui travaillent en mer et pour leur famille — et à cela s'ajoute le fait d'apprendre, deux ans plus tard, qu'on a évité de justesse un autre écrasement qui aurait pu faire d'autres victimes, alors qu'on a établi un comité de mise en oeuvre des règles de sécurité des hélicoptères extracôtiers qui n'a pas une seule fois songé à l'augmentation de la capacité de vol pour accroître la sécurité de ces appareils. Rien de tout cela n'a été examiné.

Alors, oui, je pense qu'il est essentiel d'avoir un organisme de sécurité autonome.

• (1620)

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

Très brièvement, madame Pike.

**Mme Barbara Pike:** Pour répondre à la question de M. Harris, à savoir pourquoi il a fallu 13 ans pour en arriver là, je pense que de gros efforts ont été déployés pour que cela aille plus vite. Il reste que de nombreux ministères participaient au processus; il fallait obtenir l'accord non seulement des ministères du Travail de la Nouvelle-Écosse, de Terre-Neuve-et-Labrador et du gouvernement fédéral, mais aussi celui des autres ministères concernés.

En plus de tout cela, pendant cette période, nous avons eu deux gouvernements minoritaires. Cela peut poser des problèmes pour faire adopter les lois. Je pense que c'était une autre raison du retard.

Le projet de loi règle, dans une certaine mesure, la question d'établir un organisme de réglementation de la sécurité qui est distinct. Je reprends ce qu'a dit le juge Wells, la semaine dernière, à votre comité: en ce qui concerne la sécurité des hélicoptères, la création d'un poste d'agent indépendant de la sécurité sera un bon ajout.

N'oublions pas non plus que, dans le contexte du Bureau de la sécurité des transports et de Transports Canada, l'Office Canada-Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers et l'Office Canada-Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers font, tous

deux, partie du Forum international des organismes de réglementation. Les offices se mettent au courant des pratiques exemplaires. Ils s'entrelient régulièrement avec leurs collègues de la Norvège, de l'Australie et du Royaume-Uni. Je pense que certains des changements qui ont été apportés à la loi leur permettront d'adopter plus rapidement quelques-uns de ces changements.

**Le président:** Merci, madame Pike.

Madame Dodd, allez-y très brièvement, s'il vous plaît.

**Mme Susan Dodd:** Je voudrais remettre en question la présupposition selon laquelle les règlements doivent être pris en réaction aux catastrophes.

Un des éléments qui m'a vraiment frappée lorsque j'ai interviewé Alex Hickman au sujet de la cause de la catastrophe de l'Océan Ranger, c'est qu'il y avait une installation de forage presque identique, la Dyvi Delta, en exploitation en Norvège, je crois. On avait compris que la salle de contrôle des ballasts ne devait pas se situer dans la jambe de l'installation. On l'avait déplacée sur le pont.

Lorsque les gens racontent l'histoire du Ranger, ils commencent par la grosse tempête et parlent ensuite du portail; ils font mention d'une sorte d'enchaînement causal lié à la mécanique, à la suite d'un problème de conception de l'installation de forage. Quelqu'un avait déjà repéré ce problème de conception, et les exploitants norvégiens y ont réagi en l'absence d'une catastrophe. Le juge Hickman a dit que c'était l'une des grandes questions qui pesaient toujours sur lui après l'enquête. Il a essayé à maintes reprises de découvrir qui était au courant du problème, qui avait pris cette décision, mais il n'a pas réussi à obtenir de réponse.

On espère que le conseil consultatif prévu par le projet de loi ne se contentera pas d'examiner des pratiques exemplaires, mais qu'il prendra l'initiative de réunir des représentants de gouvernements partout dans le monde, pour discuter des moyens de formuler des lois et de favoriser l'engagement de l'industrie à l'égard de l'investissement dans la recherche et le développement en matière de sécurité.

**Le président:** Merci.

Monsieur Regan, vous avez jusqu'à sept minutes.

**L'hon. Geoff Regan (Halifax-Ouest, Lib.):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci aux témoins de se joindre à nous aujourd'hui.

Comme vous le savez probablement, le projet de loi entérine le droit des travailleurs de refuser le travail, mais dans ce cas-ci, nous parlons vraiment de transport, c'est-à-dire si les travailleurs ont une raison valable de croire qu'il existe un danger. La définition de « danger » ne se trouve pas dans le projet de loi, bien qu'on y autorise le gouverneur en conseil à formuler des règlements qui en préciseraient la définition.

À votre avis, comment devrait-on définir le terme « danger »?

Madame Payne, vous avez parlé du droit de refus. Est-il mieux protégé dans le projet de loi C-5 ou dans le projet de loi C-4, et quelles en sont les répercussions?

Je commencerai par vous, et je demanderai aux autres témoins d'intervenir dans l'ordre que nous avons déjà établi.

• (1625)

**Le président:** Allez-y, madame Payne.

**Mme Lana Payne:** Le libellé du projet de loi C-5 est très fort, parce que tout ce qu'il vous faut est une raison valable de croire que vous êtes exposé à un danger, tandis que dans le projet de loi C-4, la définition de danger impose comme condition la présence d'une menace imminente ou sérieuse. On y ajoute un critère. Je pense que ces mots fourniront une source presque inépuisable de débat sur le risque exact du travail à effectuer, ce qui nous écartera presque complètement du vrai problème, c'est-à-dire de la question de savoir s'il existe un danger ou non pour le travailleur.

Le projet de loi C-4 contient une très longue liste de démarches quasi administratives qu'il faut suivre pour prouver qu'on est exposé à un danger, alors que le projet de loi à l'étude — lequel reflétera davantage, je l'espère, le code de sécurité de Terre-Neuve-et-Labrador et celui de la Nouvelle-Écosse — nous donne une meilleure idée de ce qui est raisonnable, au lieu d'y ajouter des critères.

**L'hon. Geoff Regan:** Un instant.

**Le président:** Allez-y, monsieur Regan.

**L'hon. Geoff Regan:** Merci, monsieur le président.

Ce que je voulais savoir, c'est si vous avez une idée de la manière qu'il faudrait le définir.

**Mme Lana Payne:** Je n'ai pas de formulation proposée par écrit, mais je crois que le libellé que l'on retrouve dans les cas de Terre-Neuve... et de la Nouvelle-Écosse... représente une amélioration par rapport à ce que l'on trouve dans le projet de loi C-4, c'est certain.

**L'hon. Geoff Regan:** Merci.

**Le président:** Merci.

Madame Dodd, allez-y.

**Mme Susan Dodd:** Non, ça va.

Je suis d'accord; il vaudrait mieux se ranger du côté des motifs raisonnables plutôt que de celui du danger imminent.

**Mme Barbara Pike:** J'abonde dans ce sens.

Une définition trop restrictive peut créer des problèmes. Je pense que le libellé utilisé pour les régions côtières, tant en Nouvelle-Écosse qu'à Terre-Neuve, devrait se retrouver dans la mesure législative.

**L'hon. Geoff Regan:** Madame Dodd, vous avez fait référence au juge en chef Hickman. Si j'ai bien compris, vous avez dit qu'il était d'avis qu'il vaudrait mieux regrouper les fonctions liées à la réglementation générale et celles liées à la sécurité. Vous avez également dit qu'un organisme indépendant devrait évidemment bénéficier d'un financement et d'une formation suffisants.

Partagez-vous le point de vue du juge en chef Hickman, ou celui du juge Wells, qui dans son rapport affirme qu'il devrait y avoir un organisme indépendant?

**Mme Susan Dodd:** J'aimerais pouvoir étudier la question plus attentivement. Je pense que le juge en chef Hickman faisait référence à la situation qui prévalait au début des années 1980, alors que le régime réglementaire prenait forme. Le problème, selon lui, était que les divers pouvoirs se séparaient.

Je pense que Wells fait allusion à un scénario complètement différent. Étant donné le rapport Cullen et même ce que les Américains ont dû faire dans la foulée du déversement de pétrole de Deepwater Horizon dans le golfe, je pense qu'on peut faire valoir de façon convaincante la nécessité de prévoir une organisation indépendante en matière de sécurité.

Je suis convaincue que les gens qui s'occupent de santé et de sécurité pour la zone extracôtière tant en Nouvelle-Écosse qu'à Terre-Neuve vous diraient que même sous le régime réglementaire lacunaire avec lequel ils composaient jusqu'à maintenant, ils auraient pu en faire davantage s'ils avaient obtenu davantage de ressources. Vous le savez mieux que quiconque: on peut avoir de bonnes lois, mais si on n'a pas les ressources nécessaires pour les mettre en oeuvre...

**L'hon. Geoff Regan:** Puisqu'on parle de ressources, j'aimerais revenir plus précisément sur vos propos concernant la volonté politique. De toute évidence, vous étudiez la question depuis déjà fort longtemps. À votre avis, comment maintenir cette volonté politique en l'absence de catastrophes? On pense évidemment au modèle norvégien, en quelque sorte, où on n'attend pas une catastrophe avant de passer à l'action.

Vous avez parlé de tenir des conférences sur l'embauche et la formation à l'échelle locale tous les trois ans. Auriez-vous d'autres idées sur la façon de maintenir cette volonté politique?

• (1630)

**Mme Susan Dodd:** Je pense qu'il est ridicule pour les gouvernements de penser qu'on peut surveiller ces organismes. La technologie évolue trop rapidement, et nous n'avons pas les moyens financiers de le faire. Si la relation devient conflictuelle parce qu'on se fait des illusions en pensant qu'on peut effectivement assurer la surveillance de ces organismes, je pense que ce serait gênant pour tout le monde.

Je pense que les relations doivent être continuellement entretenues. Je n'ai pas de plus amples détails, mais je le répète, le conseil consultatif semble un bon point de départ pour poursuivre le dialogue avec ces organismes autant que possible, dans l'intérêt de l'électorat.

**L'hon. Geoff Regan:** Est-ce que quelqu'un d'autre souhaite répondre à cette question, à savoir comment maintenir la volonté politique?

**Le président:** Allez-y, madame Payne.

**Mme Lana Payne:** Je pense que les structures sont importantes, particulièrement lorsqu'on parle de sécurité, et je pense que les structures tripartites revêtent une importance. Nous ne pouvons pas présumer que les travailleurs et les employeurs savent tout ce qu'il y a à savoir sur la sécurité. Voilà pourquoi nous avons des comités de sécurité au travail. Tous les intervenants se réunissent. Ils font état de ce qui se produit dans le milieu de travail, ils en parlent et ils essaient de l'améliorer.

C'est nécessaire à différents niveaux, non seulement au niveau du milieu de travail, mais aussi au niveau de la réglementation. On dispose d'un lieu pour se réunir et s'occuper de ces questions.

Je conviens qu'il faut se réunir tous les trois ans pour parler de la réglementation. Je trouve que c'est une très bonne idée. Maintenant, à Terre-Neuve-et-Labrador, on tient enfin des ateliers de sécurité avec tous les intervenants à la suite de l'écrasement du vol 491.

De plus, si on ne communique pas tout à fait régulièrement et qu'on ne trouve pas de moyen de communiquer, sachant que les structures sont importantes, force est de constater que le problème de conception qui est survenu sur l'Ocean Ranger vient également de surgir dans le S-92... Beaucoup d'années se sont écoulées depuis, et nous voilà aux prises avec tout à fait le même problème.

Dans le cas du S-92, c'étaient les goujons. On savait que ces goujons posaient problème, parce qu'un écrasement avait presque eu lieu l'année précédente en Australie, ce qui a mis ce problème en évidence. Des réparations y ont été effectuées, et une directive a été transmise au fabricant de l'hélicoptère indiquant qu'il devait changer ces goujons. Au lieu d'imposer un changement immédiat, les organismes de réglementation ont accordé un an, je crois, pour changer ces goujons, et c'est à cause de ce délai que 17 travailleurs ont trouvé la mort dans la région extracôtière.

Ces problèmes de conception n'ont toujours pas été réglés, et nous ne pouvons pas réagir assez rapidement lorsqu'un événement survient dans une partie du monde afin d'éviter qu'il ne se reproduise ailleurs. Comme l'a dit le commissaire Wells dans son rapport, il est essentiel d'établir une communication entre tous les intervenants de l'industrie, et les structures représentent un moyen d'y arriver.

**L'hon. Geoff Regan:** Merci.

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

Nous passons maintenant à Mme Block, suivie de M. Allen, puis de M. Cleary.

Vous avez tous cinq minutes, s'il vous plaît.

**Mme Kelly Block (Saskatoon—Rosetown—Biggar, PCC):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je me joins à mes collègues pour vous souhaiter la bienvenue au comité et pour vous remercier d'être ici.

L'examen du projet de loi a été fort intéressant. Je me sens encouragée par vos réponses aux questions de mon collègue au début de la série d'interventions, où vous avez parlé de choses comme l'élimination de l'ambiguïté et la diminution de l'incertitude quant à la compétence. Manifestement, tout cela est lié à la question de la hiérarchie des responsabilités, et je crois que le libellé du projet de loi en tient compte.

Nous avons également noté qu'il a fallu beaucoup de temps pour y arriver. Il a fallu au moins 10 ou 12 ans pour que le projet de loi atteigne cette étape. Un des messages que j'ai retenus, madame Pike, c'est que, selon vous, le projet de loi n'apporterait pas grand changement, mais qu'il donnerait plus de mordant à la loi.

La semaine dernière, un témoin nous a annoncé que l'industrie met au point ses propres normes de santé et de sécurité lorsque les lois en vigueur présentent des lacunes ou n'existent pas. J'aimerais que vous me donniez une idée des mesures prises par l'industrie et les organismes de réglementation pour faire en sorte que les travailleurs dans la région extracôtière soient mieux préparés et équipés pour affronter les problèmes de santé et de sécurité à l'époque où cette mesure législative n'existait pas.

• (1635)

**Mme Barbara Pike:** Je ne suis pas certaine au sujet de l'industrie, dans la mesure où les organismes de réglementation ont établi des comités de santé et sécurité en milieu de travail. Je siégeais à l'un de ces comités il y a 10 ans, probablement, lorsqu'une réunion a eu lieu à Terre-Neuve. À cette époque, j'occupais un autre poste au sein d'un groupe de réflexion ici, en Nouvelle-Écosse. On m'avait demandé de participer à une réunion qui regroupait les comités de santé et de sécurité au travail ainsi que des organismes de réglementation de la Norvège pour discuter des questions de santé et de sécurité au travail, des comités, des divers cas signalés et des évaluations de risques.

Ces comités ont été créés, et on a tenu divers forums sur la sécurité à l'intention des travailleurs à Terre-Neuve et également ici, en

Nouvelle-Écosse, selon le navire sur lequel ces derniers travaillaient, mais dans les installations de forage, à l'Île-de-Sable ou dans le cadre du projet Deep Panuke, c'était sur demande. Ce fut également le cas à Terre-Neuve. Voilà ce qu'ils faisaient réellement, et ce qu'ils continuent de faire... D'après mon expérience, le personnel qui travaille dans les offices est constamment en communication avec les autres organismes de réglementation internationaux et tirent des leçons de cette communication. Il y a clairement un échange constant de renseignements.

**Mme Kelly Block:** Merci.

Nous savons que le projet de loi C-5 oblige les travailleurs à participer à la démarche en matière de sécurité. La semaine dernière, nous avons entendu dire que les travailleurs peuvent profiter d'une participation active à ces processus de santé et de sécurité. Autrement dit, ils peuvent aider à créer cette culture de sécurité dont nous avons parlé. Je crois que cela va bien au-delà de la déclaration de situations ou de conditions de travail dangereuses ou du fait de refuser de travailler si l'on estime que les circonstances sont dangereuses.

Je me demande si vous pouviez, à tour de rôle, nous dire ce que vous en pensez et nous indiquer à quel point vous estimez qu'il est important que les travailleurs prennent part à la démarche en matière de santé et de sécurité et qu'on aille au-delà des étapes que je viens de mentionner.

**Mme Barbara Pike:** Il est crucial que les travailleurs fassent leur part pour qu'ils constatent vraiment que leur participation permet d'améliorer les conditions. Je répète que nous pouvons nous doter d'autant d'organismes de réglementation que nous voulons, nommer autant d'agents de la sécurité que nous voulons et établir autant de règles que nous voulons, mais si nous n'arrivons pas à instiller ce sentiment et si nous ne convainquons pas les travailleurs d'y croire, ils ne vont pas respecter ces règles quotidiennement.

Permettez-moi de vous donner un exemple. J'ai participé à une conférence à Moncton sur le projet Énergie Est de TransCanada. Suncor y était représentée également. Les participants ont commencé à faire un peu de bruit parce que trois de leurs travailleurs devaient conduire pour se rendre d'un site à l'autre, puis s'arrêter pour faire le plein d'essence et remplir le réservoir de lave-glace. S'ils échappaient quelques gouttes, ils devaient les rapporter à titre de déversement environnemental. La plupart des gens n'y réfléchiraient même pas, mais cela montre à quel point il fallait respecter les règles. Cela ne s'arrête pas au fait que les travailleurs ont le droit de refuser de travailler, mais aussi au fait que les travailleurs doivent comprendre qu'ils peuvent faire l'objet d'une dénonciation s'ils ne suivent pas les règles de sécurité.

Voilà comment on en arrive à une culture axée sur la sécurité qui s'enclasse dans toutes les activités. Moi, je peux me rendre dans le stationnement de l'une de nos sociétés membres et je serai capable de vous dire s'il y a une culture de sécurité dans ce milieu de travail ou si l'on se contente de l'affirmer. Il y a bien des indices, de la façon dont ils stationnent leurs voitures à la disposition des lieux, en passant par la signalisation autour de l'immeuble à bureaux.

**Mme Susan Dodd:** Je ne suis pas satisfaite de ma réponse à la question portant sur la volonté politique. La volonté politique prend toujours racine dans le milieu communautaire et dépend de la capacité du milieu d'exprimer le niveau de risque acceptable. Vous comprenez? On ne peut pas éliminer le risque.

La décision finale relativement au niveau de risque devrait être prise par le milieu. La seule façon d'y parvenir consiste à établir une communication efficace au sujet des conditions de travail. La seule façon d'y arriver, c'est de faire en sorte que les travailleurs participent aux comités sur la sécurité.

Je crois que la question de la volonté politique est étroitement liée aux comités de sécurité et au fait de laisser les travailleurs participer directement aux discussions avec tous les autres intervenants. Voilà comment on se dote d'une culture de sécurité.

• (1640)

**Mme Kelly Block:** Merci.

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

Monsieur Allen, vous avez un maximum de cinq minutes.

**M. Mike Allen:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie nos témoins de leur présence aujourd'hui. Je les remercie de leurs témoignages.

Madame Dodd, j'ai bien aimé écouter votre récit personnel ainsi que le parcours très utile que vous avez suivi. Je vous remercie d'avoir partagé votre expérience avec le comité.

Si l'on regarde les choses selon votre point de vue, on comprend ce que vous voulez dire lorsque vous affirmez que les changements prennent du temps à s'opérer pour diverses raisons. Nous avons parlé des gouvernements ainsi que du fait qu'il y a un va-et-vient entre les provinces et le gouvernement fédéral. Il a fallu plus de 10 ans pour rédiger le projet de loi. Un projet de loi similaire a déjà été adopté dans les deux assemblées législatives des provinces concernées.

Je désire commencer par Mme Payne.

Malgré les observations formulées au sujet de l'organisme de réglementation en général, et j'y reviendrai dans un instant, j'aimerais savoir si, selon vous, nous ne devrions pas, pour une raison ou une autre, adopter le projet de loi maintenant, au lieu de nous lancer dans un nouveau va-et-vient avec les provinces en renvoyant la balle?

**Mme Lana Payne:** Oh mon Dieu, non; il vous faut adopter cette mesure législative. Nous ne pouvons reculer.

Je crois seulement que nous pourrions être encore plus loin si dès le départ, il y avait eu un engagement total à l'égard de ce processus. Vous pouvez imaginer à quelle étape nous en serions actuellement, 10 ans plus tard, notamment en ce qui a trait aux leçons retenues.

Je suis tout à fait d'accord aussi pour dire que les travailleurs doivent être inclus dans le processus. Cela va de soi. Or, dans le rapport du commissaire Wells, et je crois que cela va au coeur de l'aspect législatif qui est fort important, il est indiqué que nous pourrions prendre des mesures sans qu'on ait à nous le dire par voie législative. S'il y avait assez de volonté chez les parties prenantes, on pourrait établir tout un ensemble de pratiques exemplaires.

Le commissaire Wells a fait référence au modèle du fromage suisse en ce qui a trait à la sécurité. Vous en avez probablement entendu parler auparavant. Les travailleurs peuvent certainement contribuer à combler certaines des lacunes, si on leur demande leur aide de façon appropriée et que la communication est adéquate à cet égard. Il n'y a rien qui empêche un meilleur dialogue entre les intervenants. Nous ne devrions pas avoir à compter sur une loi gouvernementale pour comprendre que cela doit se produire. Nous sommes des adultes, et nous devrions déjà nous comporter ainsi. Il y a déjà assez d'exemples dans le monde. Pourtant, pour faire en sorte que les parties prennent cette question au sérieux, il semble que nous ayons besoin d'une loi et de structures pour l'étayer.

Donc, ma réponse courte serait de recommander effectivement l'adoption du projet de loi.

**M. Mike Allen:** Les deux autres témoins désirent-elles intervenir?

**Mme Barbara Pike:** Oh, adoptez-le.

**Mme Susan Dodd:** Oui, adoptez-le. De plus, engagez-vous à l'égard de la recherche et du développement, car je ne crois pas que l'industrie s'y intéresse spontanément.

**M. Mike Allen:** Très bien, merci.

J'aimerais maintenant aborder la question du délégué à la sécurité. Nous avons reçu des témoins la semaine dernière qui représentaient des offices des hydrocarbures extracôtiers, ainsi qu'un représentant des exploitants. À la lecture du projet de loi, il est clair que le délégué à la sécurité a beaucoup de pouvoir, ce qui est excellent. Essentiellement, le délégué peut interrompre les activités s'il constate qu'un élément présente un danger réel et immédiat pour quiconque.

Êtes-vous toutes d'accord pour affirmer que, d'après les dispositions de cette entente, il est clairement établi que le délégué à la sécurité fait fonction d'agent de sécurité indépendant ayant le pouvoir d'interrompre les activités?

**Mme Lana Payne:** C'est clair. En ce moment, en Norvège, un travailleur peut interrompre l'exploitation sur une plate-forme, car la loi le lui permet. Je crois qu'il est important que le délégué à la sécurité dispose de ce type de pouvoir. Qu'il l'exerce ou non, c'est une tout autre histoire.

**Mme Barbara Pike:** Je crois qu'il est important que cette personne dispose de ce pouvoir.

**Mme Susan Dodd:** La volonté politique a son rôle à jouer dans un autre aspect également. Si quelqu'un interrompt les activités, cette personne devrait pouvoir jouir d'un appui.

**M. Mike Allen:** Très bien, merci.

Madame Payne, en formulant vos observations, vous avez parlé de rattrapage. C'est parfois difficile pour un gouvernement de demeurer à jour, même sur le plan législatif. Nous avons mis 10 ans pour arriver là où nous en sommes aujourd'hui. Se maintenir à jour sera toujours difficile, même sur le plan réglementaire. En fait, le délégué à la sécurité a la possibilité d'effectuer des substitutions. Si je ne m'abuse, vous avez dit qu'on interagit avec la Norvège et d'autres pays en tout temps, de sorte qu'on puisse en apprendre sur les pratiques exemplaires, sur l'équipement de sécurité, etc. Donc, en étant au courant des améliorations et développements, on peut effectivement faire une substitution, plutôt que d'avoir à attendre la prise de règlements.

Dans quelle mesure cette façon de faire est-elle utile?

• (1645)

**Mme Lana Payne:** Je crois que c'est très utile, tant que nous améliorons la norme. Il faut être très prudent en procédant ainsi, car ce n'est pas toujours le cas. Je le concède, la substitution peut s'avérer très efficace, tant et aussi longtemps qu'il y a amélioration.

**M. Mike Allen:** Très bien.

Y a-t-il d'autres observations?

**Mme Barbara Pike:** Les conditions qui s'appliquent en matière d'autorisations d'exploitation extracôtière permettent de refléter les pratiques exemplaires et les leçons retenues, et elles se sont avérées un moyen efficace employé par les organismes de réglementation pour mettre en pratique ce que l'industrie a retenu au cours des 20 dernières années.

**M. Mike Allen:** Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Allen, je vous remercie.

Nous passons maintenant à M. Cleary, qui dispose de cinq minutes.

**M. Ryan Cleary (St. John's-Sud—Mount Pearl, NPD):** Je vous remercie, monsieur le président. Je remercie également les témoins.

J'ai des questions pour Mme Payne.

Madame Payne, le juge Robert Wells est venu se faire entendre devant notre comité la semaine dernière. L'une des questions qui lui ont été posées visait à déterminer si l'Office Canada-Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers ou l'Office Canada-Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers pourrait se trouver en situation de conflit d'intérêts possible, car ces offices sont chargés de la surveillance de l'environnement, de la réglementation de l'industrie ainsi que de la santé et de la sécurité. Le juge Wells a précisément répondu que c'était possible.

Vous avez également fait mention, durant votre déclaration, d'un conflit éventuel. J'aimerais que vous nous donniez davantage d'explications à ce sujet. Ma question a également un deuxième volet.

Dans la recommandation n° 29 du rapport du juge Wells, la partie (a) est très bien connue et porte sur un organisme de réglementation indépendant chargé de la sécurité des installations extracôtières, mais il y a également la partie (b). Cette partie vise à créer, au sein de l'Office Canada-Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers, une division de la sécurité distincte et autonome, dotée de son propre budget, d'une direction distincte et d'une structure organisationnelle conçue pour régler les questions de sécurité seulement.

Estimez-vous que les recommandations (a) ou (b) ont été appliquées?

**Mme Lana Payne:** Non, la recommandation (b) aurait été mieux que rien, mais la recommandation (a) devrait devenir une norme à laquelle nous aspirons.

Si on regarde l'organigramme de l'Office Canada-Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers, qui est affiché sur son site Web, il est très clair que le délégué à la sécurité relève du dirigeant principal. Je vais vous donner un exemple pour illustrer pourquoi j'estime que c'est problématique. Dans le rapport annuel qui a suivi l'écrasement en 2009, le message envoyé par le PDG de l'organisme de réglementation des hydrocarbures extracôtiers — après que des vies aient été perdues de façon tragique — indiquait à quel point l'industrie se portait bien et qu'elle venait de vivre une année charnière sur le plan économique pour Terre-Neuve-et-Labrador. Cette année-là, des travailleurs sont décédés dans un écrasement et pourtant, ce fait est passé au second plan dans le message envoyé dans le rapport annuel.

Je crois que cela illustre totalement ce qui se passe lorsque la production, les décisions économiques et la sécurité sont régies sous un même toit par les mêmes décideurs. Je crois fermement que ces domaines devraient être distincts, comme c'est le cas en Australie, au Royaume-Uni et en Norvège.

Nous avons tenu une très longue discussion sur le sujet depuis la parution du rapport du juge Cullen, et pourtant, cela n'a toujours pas été fait au Canada.

**M. Ryan Cleary:** J'ai encore une question, madame Payne. Vous avez mentionné l'incident de juillet 2011 et le fait que la gravité de cet incident n'a pas été signalée pendant deux ans. L'hélicoptère a fait une descente et a failli s'écraser dans l'eau, à 38 pieds au-dessus de la surface de l'eau. Je pense qu'il a chuté de 152 mètres en 32 secondes.

Si l'incident s'était produit la nuit, en quoi aurait-il été différent? Cela concerne le débat entourant les vols de nuit.

**Mme Lana Payne:** Il y a deux points dont il faut tenir compte, et je pense que cela explique également pourquoi nous avons toujours des difficultés avec l'organisme de réglementation. Ni l'organisme de réglementation ni les exploitants pétroliers n'ont déclaré la gravité de cet incident. Ils l'ont à peine mentionnée. Ils n'en ont pas vraiment fait de cas. D'après eux, ils s'étaient acquittés de leur responsabilité en signalant l'accident au Bureau de la sécurité des transports, et pourtant, nous venions tout juste de terminer une commission d'enquête selon laquelle nous devons améliorer la communication à tous les niveaux, chose qui ne s'est toujours pas produite.

Désolée, j'ai oublié le reste de votre question. Ah oui, l'enjeu des vols de nuit.

Au même moment que cela se produisait, notre comité sur la sécurité des hélicoptères étudiait la recommandation n° 12, soit le mandat confié au comité de sécurité, ce qui ne reflète pas exactement l'intention du commissaire Wells dans son rapport. Nous voilà maintenant en train de débattre, dans notre province, de la question de savoir si, oui ou non, nous devrions rétablir les vols de nuit. Nous nous y opposons. À notre avis, ils sont plus risqués. Nous ne croyons pas que suffisamment d'améliorations aient été apportées, et nous traitons toujours de l'enjeu de l'hélicoptère...

• (1650)

**M. Ryan Cleary:** Madame Payne, excusez-moi de vous interrompre, mais encore une fois, si l'incident de juillet 2011 s'était produit dans la noirceur, se serait-il terminé différemment?

**Mme Lana Payne:** L'hélicoptère aurait frappé l'eau, parce que le pilote n'aurait pas pu la voir. La seule raison pour laquelle le pilote a pu corriger son trajet, c'est que juste avant de frapper l'océan, l'hélicoptère est sorti de la brume et le pilote voyait bien qu'ils étaient à 30 pieds de l'océan. Cela ne se serait pas produit la nuit.

**M. Ryan Cleary:** Lorsque le juge Robert Wells a témoigné la semaine dernière, il a souligné toutes les différentes améliorations en matière de santé et de sécurité apportées à l'équipement sur ces hélicoptères. Depuis les avancées dans le domaine des hélicoptères et de l'équipement de santé et de sécurité sur ces appareils, y a-t-il une différence entre les vols de jour et les vols de nuit?

**Mme Lana Payne:** Nous n'avons toujours qu'un seul type d'hélicoptère, qui peut fonctionner à sec pendant 11 minutes. Quant à l'affirmation que la réglementation n'est pas nécessaire parce que les gens devraient s'en occuper eux-mêmes, nous avons demandé des appareils respiratoires subaquatiques pour les travailleurs pendant 10 ans. Rien n'a été fait avant que 17 personnes ne périssent. Il me semble que la situation n'est pas prise au sérieux, à moins qu'il y ait une catastrophe où des gens perdent la vie.

Des améliorations ont été apportées à la sécurité extracôtière. Comment aurait-il pu en être autrement avec toute l'attention qu'on y a accordée? Avons-nous tout réglé? Certainement pas.

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

Nous allons entendre M. Leef, ensuite Mme Duncan et M. Zimmer, qui auront chacun cinq minutes.

Allez-y, s'il vous plaît, monsieur Leef.

**M. Ryan Leef (Yukon, PCC):** Merci, monsieur le président.

Merci à tous nos témoins. Beaucoup de témoins nous ont fait d'excellentes observations sur le projet de loi.

Nous parlons de la question de la sécurité des travailleurs. L'Atlantique est loin de chez moi, étant le député du Yukon. Je reconnais qu'à l'instar du Nord et de l'Arctique canadiens, il existe de nombreux défis uniques dans la région de l'Atlantique qui sont très différents, mais ces défis sont propres à la région et peuvent causer certains problèmes.

Nous parlons de la participation de l'industrie et ensuite des mesures législatives et de notre capacité à légiférer le changement. Un va-et-vient constant s'effectue entre les législateurs qui posent les questions et les témoins qui expliquent à quel point nous devrions intervenir avant que cette intervention ne devienne trop normative ou qu'elle ne permette plus de prévoir les défis d'une région particulière du Canada. Et ensuite, bien sûr, nous devons nous interroger sur notre utilisation de la technologie.

Je vais donner un exemple, même si la comparaison ne se fait pas facilement avec le Canada atlantique. Cette année, je me suis rendu à la mine Raglan, où se trouve une merveilleuse pièce d'équipement à la fine pointe technologique qui doit protéger les travailleurs de l'explosion des pneus, ces gigantesques pneus de camion. Cette remarquable technologie antichoc permet d'installer les pneus de camion et, si le pneu crève, l'explosion est contenue. C'est grâce à une telle avancée technologique que nous pouvons créer ce genre de choses.

Le juge Wells a évoqué quelques-unes de ces recommandations et de l'évolution de la technologie depuis lors, comme la technologie du FLIR, c'est-à-dire la détection thermique par balayage frontal, le vol stationnaire et le décollage en 15 à 20 minutes. Il a tout décrit comme étant un ensemble de joujoux dont disposent les pilotes.

Je demanderai à chacune d'entre vous de formuler une courte observation sur notre travail de législateurs et sur l'adoption de mesures rigoureuses pour gérer les problèmes d'aujourd'hui qui laissent assez de marge de manoeuvre pour composer avec l'évolution de la situation, dans le contexte de l'innovation et des défis uniques auxquels le Canada atlantique doit faire face.

Je demanderai à Mme Payne d'intervenir en premier, après quoi on passera à Mme Dodd et à Mme Pike.

● (1655)

**Mme Lana Payne:** Voilà une excellente question, je n'hésite pas à le dire. Je pense que nous pourrions envisager d'effectuer un examen du règlement ou de tenir des réunions régulières pour examiner la problématique et peut-être trouver des pratiques exemplaires.

Dans d'autres domaines, où les mêmes problèmes peuvent surgir, un examen législatif s'effectue régulièrement. C'est une bonne chose, particulièrement lorsqu'il s'agit de la santé et de la sécurité ou d'une industrie comme les hydrocarbures extracôtiers, où la technologie change presque quotidiennement. Il y a cinq ans, le forage ne s'effectuait pas à 500 kilomètres des côtes, mais nous le faisons aujourd'hui. Pour instaurer un régime efficace de sécurité dans un tel cas, contrairement au forage dans un bassin moins profond, il faut pouvoir concevoir un règlement qui s'applique à un tel cas; c'est sûr.

**M. Ryan Leef:** Très bien, merci.

Madame Dodd.

**Mme Susan Dodd:** Je crois que la situation idéale serait de créer une agence de sécurité autonome dotée de ressources exceptionnelles, d'un pouvoir de surveillance et d'une capacité de consulter l'industrie de manière permanente. Il n'y a pas moyen de suivre le rythme de l'industrie. Les percées technologiques devanceront toujours les organismes de réglementation; donc, le meilleur moyen de gérer la situation consiste à faire participer tous les intervenants à

une sorte de conversation permanente portant sur les pratiques idéales, c'est-à-dire les pratiques qui ont été améliorées le plus possible et qui font de la production sécuritaire une source de fierté.

Je pense que vos efforts se solderont par un échec si vous adoptez une approche conflictuelle et si vous pensez que vous pouvez surveiller ces organisations. Je ne crois pas que notre situation politique nous permette d'investir les ressources nécessaires pour en assurer le fonctionnement.

**Mme Barbara Pike:** L'examen réglementaire présente certainement des avantages, tout comme l'adoption de règles et de règlements qui ne sont pas descriptifs au point de limiter la capacité des organismes de réglementation d'en assurer le respect, de s'adapter aux dernières pratiques et aux dernières technologies et de tenir compte des leçons retenues.

En comparant notre régime réglementaire extracôtier à celui du Royaume-Uni, de la Norvège ou de l'Australie, il faut garder à l'esprit que ces pays n'ont qu'un seul organisme de réglementation fédéral dans le domaine extracôtier. Au Canada, nous avons l'Office national de l'énergie, l'Office Canada-Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers, l'Office Canada-Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers et peut-être celui du Nouveau-Brunswick, et le Québec...

Apporter des changements aux règlements est donc beaucoup plus facile. Je suis d'avis qu'il faut effectuer un examen, tout en s'assurant que les règlements ne sont pas si serrés qu'ils privent l'organisme de réglementation de sa capacité de régler...

**Le président:** Madame Duncan, vous avez jusqu'à cinq minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

**Mme Linda Duncan (Edmonton—Strathcona, NPD):** Beaucoup de témoignages ont déjà abordé ce sujet, et je veux vous féliciter toutes les trois. Je trouve vos témoignages indispensables. Je vous en suis très reconnaissante. À bien des égards, c'est dommage que vous n'ayez pas pu témoigner avant le dépôt du projet de loi.

À ce sujet, pour donner suite aux commentaires de mon collègue d'en face, de nombreuses lois fédérales sur l'environnement comportent maintenant une disposition qui demande d'effectuer un examen tous les cinq ans. De telles dispositions sont mises en oeuvre parce que, tout comme la santé et la sécurité au travail, l'environnement évolue au fil du temps grâce à la recherche et au développement. On met donc de la pression sur l'organisme de réglementation, qui doit vérifier si tout fonctionne bien. En général, ces examens sont ouverts afin que toutes les parties intéressées puissent y participer.

Si tous les intervenants du projet de loi appuient l'idée, appuiez-vous un amendement au projet de loi qui oblige le gouvernement à effectuer un examen tous les cinq ans et à produire un rapport pour le Parlement, un examen qui solliciterait la participation de toutes les parties intéressées?

**Mme Lana Payne:** Oui.

**Le président:** Madame Pike, allez-y.

● (1700)

**Mme Barbara Pike:** C'est difficile à dire.

Si on choisit cinq ans, cela nous lie un peu les mains. Qu'arrive-t-il si de gros changements se produisent, par exemple, si l'industrie innove et que nous voulions nous adapter immédiatement? Je suppose que je devrais examiner la question.

**Mme Linda Duncan:** Allez-y, madame Dodd.

**Mme Susan Dodd:** Je souscris aux deux réponses: un examen tous les cinq ans, oui, et un engagement de s'adapter au fur et à mesure.

**Mme Linda Duncan:** Très bien.

En fait, madame Pike, c'est un bon point. Un examen tous les cinq ans n'exclut pas la possibilité que le gouvernement et les autorités réglementaires rouvrent la loi et y apportent des modifications. Vous avez bien fait d'en parler.

Madame Dodd, vous avez soulevé mon sujet favori. Dans le passé, je travaillais à faire appliquer les lois environnementales. Je ne cesse de me répéter: c'est bien beau d'avoir de bonnes lois, mais si on ne s'engage pas à les faire appliquer de façon efficace, et si on n'a pas de stratégies à cet égard, elles ne servent pas à grand-chose. Ce n'est pas moi qui le dis. C'est un ancien député conservateur du gouvernement Mulroney qui a déposé la première politique en matière d'application de la conformité. Dans leur législation environnementale, ils ont imposé aux provinces désireuses d'avoir des mesures équivalentes l'obligation d'avoir les mêmes politiques en matière d'application de la conformité.

Merci d'avoir soulevé cette question.

Je vous demanderais, à toutes les trois, votre opinion sur ce qui suit. Même si ce n'était pas inclus dans le projet de loi, est-ce qu'on pourrait quand même prendre en considération, advenant la tenue d'un examen quinquennal, l'obligation de faire une vérification maintenant, avant même que la loi n'entre en vigueur, pour déterminer s'il y a assez d'effectifs qualifiés? Ce serait dans le but de nous assurer que nous pourrions mettre en oeuvre une loi musclée, telle que vous la désirez.

**Le président:** Madame Dodd, voulez-vous répondre en premier?

**Mme Susan Dodd:** Il me semble que ce soit une bonne idée.

**Mme Barbara Pike:** L'idée me semble intéressante, et je suis certaine que c'est une chose que les offices pourraient vous fournir assez facilement.

**Le président:** Allez-y, madame Payne.

**Mme Lana Payne:** J'aimerais ajouter que je lisais justement quelque chose sur la conférence internationale des organismes de réglementation dont nous venons de parler. La plus récente conférence s'est tenue en juin de cette année. À cette occasion, la PDG de l'organisme de réglementation de l'Australie avait pris la parole. Elle avait beaucoup insisté sur la nécessité d'avoir une expertise en matière de formation et d'établir des organismes de réglementation ayant suffisamment de ressources. Je vous encourage tous à lire ses propos. Ils étaient excellents. Faire le lien entre la sécurité des travailleurs et l'environnement serait une bonne chose à viser si nous voulons réaliser des progrès en ce sens au Canada.

**Mme Linda Duncan:** C'est un excellent commentaire.

Je crois que Mme Dodd a dit — et c'est de grande valeur non seulement pour les emplois dans le secteur extracôtier, mais également pour ceux du secteur ferroviaire, etc. — que les règles et les règlements, ainsi que les procédures, doivent être axés sur la prévention d'incidents. Nous ne voulons pas simplement apporter des changements, attendre qu'un autre désastre se produise, pour ensuite réagir aveuglément. Je comprends cela. En fait, je crois que vous avez toutes les trois proposé des recommandations en vue de projets de loi à venir; autrement dit, il pourrait y avoir des changements, même si on ne présente aucune mesure législative additionnelle.

Je voulais vous demander, à toutes les trois, si vous avez également présenté des mémoires aux gouvernements de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse. On nous a dit qu'ils ont déjà adopté des lois; il serait donc très gauche de la part du gouvernement fédéral de proposer des modifications. Je me demande si vous avez, toutes les trois, fait des propositions au sujet de ces questions à ces deux gouvernements et, le cas échéant, quelle en était la réponse? Pensez-vous que ces gouvernements seraient ouverts à renforcer les lois en y intégrant, plus tard, les changements que vous avez proposés?

**Le président:** Madame Pike, voulez-vous répondre en premier?

**Mme Barbara Pike:** Nous nous sommes prononcés auprès du gouvernement de la Nouvelle-Écosse. Nous n'avons pas fait un exposé auprès du gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador. Pour la plupart, nos sociétés membres sont situées en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick et à l'Île-du-Prince-Édouard, mais elles mènent leurs activités dans les zones extracôtières tant fédérales que provinciales, bien entendu.

Au fond, j'ai fait le même exposé qu'aujourd'hui.

**Mme Susan Dodd:** Je n'ai pas fait d'exposé.

**Mme Lana Payne:** J'ai fait un exposé. Nous avons fait des recommandations concernant le droit de refus, parce que les documents de consultation comportaient une version édulcorée par rapport à celle que nous avons maintenant.

Nous avons également recommandé la création d'un conseil consultatif, dont la mise sur pied nous a plu, et un agent de la sécurité indépendant, que nous estimons essentiel. Bien entendu, nous avons recommandé l'établissement de l'organe de réglementation autonome en matière de sécurité.

● (1705)

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

M. Zimmer a maintenant la parole, suivi de M. Julian, puis de Mme Crockatt.

Allez-y monsieur Zimmer.

**M. Bob Zimmer (Prince George—Peace River, PCC):** Je tiens à remercier tout le monde de comparaître devant le Comité des ressources naturelles aujourd'hui.

Ma question s'adresse à Barbara. Comme je l'ai déjà mentionné en comité, j'ai travaillé dans l'industrie pétrolière et gazière quand j'étais jeune, vers l'âge de 19 ans. Depuis, l'industrie a changé de façon radicale, mais elle était sécuritaire même à l'époque. Je crois que je suis entré dans l'industrie en 1985.

J'ai constaté un changement spectaculaire: on est passé de conditions sécuritaires, à mon avis, à des conditions extrêmement sécuritaires. Des agents de la sécurité circulaient régulièrement afin de surveiller les activités et de s'assurer qu'on appliquait les pratiques convenablement. Bref, j'ai constaté un changement important.

Que pourriez-vous nous dire là-dessus, si on se compare à l'époque de l'Ocean Ranger? Avez-vous constaté un changement considérable en matière de sécurité depuis?

**Mme Barbara Pike:** Je crois que oui. C'est un changement qui se fait d'année en année, sur terre et en mer. Dans le secteur de l'énergie en général, ce sont les sociétés pétrolières et gazières qui étaient les catalyseurs de ce changement.



N'oubliez pas que nos membres font partie de la chaîne d'approvisionnement; nous tenons donc des séances d'information à l'intention des fournisseurs sur des projets de parcs éoliens, le projet de lien maritime de Muskrat Falls ou un des projets extracôtiers. Lorsque les responsables de l'approvisionnement lisent des soumissions, ils disent aux entrepreneurs et à ceux qui font partie de la chaîne d'approvisionnement que leur priorité est la sécurité. Si on n'a pas une culture de sécurité, les bons permis et un personnel bien formé, on ne décroche pas de contrat. On ne sera pas sur la liste des soumissionnaires.

Je crois que la situation continue de s'améliorer. Au départ, on manifestait un intérêt de pure forme pour la sécurité, mais maintenant il y a une véritable culture de sécurité, et on le constate chez ceux qui travaillent dans l'industrie et, maintenant, dans la chaîne d'approvisionnement. Chez les grandes sociétés de la chaîne d'approvisionnement, on voit que leur programme de sécurité s'améliore de façon importante, dans les bureaux et sur les chantiers. Cette pratique commence à se propager chez les entreprises à petite échelle.

**M. Bob Zimmer:** D'accord.

Pouvez-vous expliquer davantage...? Vous avez parlé de mesures incitatives. Vous avez dit qu'on se contentait de vœux pieux; c'est une question d'obligation, et non pas de volonté.

Au cours des années que j'ai passées dans l'industrie, et maintenant en tant que député, j'ai vu un changement entre l'obligation d'assurer la sécurité et la volonté de le faire. La sécurité est devenue partie intégrante du mantra des sociétés: au bout du compte, la sécurité des travailleurs permettrait d'améliorer d'autres éléments. C'était même avantageux pour les résultats financiers. C'était pour le mieux de tout le monde.

Du point de vue des sociétés, pouvez-vous expliquer les mesures incitatives qu'offre le régime de sécurité que nous avons aujourd'hui?

**Mme Barbara Pike:** Les exploitants et les grands entrepreneurs me disent qu'une partie du travail est de s'assurer que chaque travailleur rentre chez lui le soir, sain et sauf. C'est le point le plus important évidemment, mais l'autre aspect, c'est le résultat financier. Sans une culture de sécurité et des règles de sécurité, les coûts peuvent être faramineux. J'entends ce genre de choses régulièrement. Il se peut qu'il y ait un lien avec l'augmentation des coûts des avantages sociaux et de l'assurance, c'est-à-dire des pertes. Au bout du compte, l'essentiel est que tout le monde travaille en toute sécurité et que cela a une incidence sur les résultats financiers.

**Mme Susan Dodd:** Puis-je ajouter quelque chose rapidement?

**M. Bob Zimmer:** En fait j'ai une question à vous poser, madame Dodd, si vous me le permettez. Mon temps est limité, et j'ai une question pour vous.

J'offre mes condoléances à votre famille pour votre perte. Des membres de ma famille ont travaillé dans l'industrie, et je ne les ai pas perdus. Ils rentraient chez eux sains et saufs, et ils se sentaient en sécurité.

Je veux vous parler de votre famille. Votre famille travaille-t-elle toujours dans l'industrie? Quel est son point de vue sur la question que j'ai posée à Mme Pike concernant les mesures incitatives? Quels changements en matière de sécurité avez-vous constatés dans l'industrie au cours des 30 dernières années? Les membres de votre famille peuvent-ils témoigner de ces changements? Quelle est votre position d'après ce que vous avez vu?

**Mme Susan Dodd:** Un de mes frères a déjà enseigné l'hydrographie à l'Université de Southern Mississippi, et il

connaissait donc cet aspect de l'industrie. Personne d'autre dans ma famille travaille dans l'industrie. Mon père était dans l'aviation, ce qui fait que nous étions toujours au courant de la situation concernant la recherche et le sauvetage.

Quant aux modifications, il est très difficile d'imaginer que les choses pourraient être pires qu'elles ne l'étaient en 1982 à bord de l'Ocean Ranger. Il n'existe pas de terme poli pour décrire dans quelle mesure cette plate-forme pétrolière était mal gérée sur le plan non seulement des activités de base, mais aussi des préparatifs à l'évacuation.

J'aimerais parler un peu des coûts.

• (1710)

**Le président:** Monsieur Zimmer, votre temps est écoulé.

**Mme Susan Dodd:** Le coût réel pour l'Ocean Drilling and Exploration Company s'élevait à 20 millions de dollars à la suite des poursuites devant les tribunaux.

**M. Bob Zimmer:** Je regrette, mais je dois finir ma question parce que mon temps est écoulé.

**Le président:** Vous avez la parole, monsieur Zimmer.

**Une voix:** Son temps est-il écoulé ou non?

**M. Bob Zimmer:** Je sais, mais le témoin essayait de répondre à une autre question et j'essayais de revenir à la question principale.

Voilà. J'ai fini.

**Le président:** Oui, votre temps est bel et bien écoulé.

Monsieur Julian, vous avez jusqu'à cinq minutes.

**M. Peter Julian:** Merci, monsieur le président. On a toujours droit à des discussions intéressantes au Comité des ressources naturelles.

Je souhaite remercier les témoins pour leur comparution ici, ce soir. Nous vous sommes très reconnaissants de vos témoignages.

Madame Dodd, nous vous offrons nos sincères condoléances. Votre témoignage est très convaincant, et je crois que c'est attribuable en partie à vos liens personnels.

Je veux souligner qu'après les commentaires de Mme Duncan concernant les amendements possibles et l'examen envisagé, vos observations nous sont de la plus grande utilité. Il s'agit d'amendements que nous avons l'intention de proposer dans le cadre des discussions portant sur le projet de loi au cours des prochains jours.

Nous savons que le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador appuie la création d'un organisme de réglementation indépendant. La question a été soulevée à maintes reprises à cause des préoccupations que vous, madame Payne, et le juge Wells avez signalées quant à la possibilité d'un détournement de la réglementation.

Cela nous a été utile, mais je voudrais parler d'une question qui est demeurée sans réponse. Cette question a été soulevée à plusieurs reprises dans le cadre de nos audiences sur le projet de loi, et elle concerne la capacité de fonctionner à sec. Le Bureau de la sécurité des transports a clairement indiqué qu'il s'agit là d'un problème auquel il faut s'attaquer. M. Harris y a aussi fait allusion dans sa question. Le Bureau de la sécurité des transports recommande une capacité de fonctionner à sec pendant 30 minutes. Nous savons tous que l'absence de cette capacité entraîne des conséquences, et pourtant, la mise en oeuvre de cette recommandation a connu une certaine résistance.

Lorsque l'Office Canada-Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers a comparu devant le comité, nous avons demandé de but en blanc pourquoi cette capacité n'avait pas été mise en oeuvre, et les représentants n'ont pas fourni de réponse claire. Nous avons continué à poser cette question. Il semble qu'il existe une sorte de lien avec le coût, mais nous n'avons pas pu le confirmer.

Nous avons ici une situation où il faut prendre des mesures claires, mais en l'absence d'un organisme de réglementation indépendant en matière de sécurité, le bon sens ne prévaut pas, semble-t-il, particulièrement à la lumière des dangers qui existent toujours dans la zone extracôtière.

J'aimerais poser la question suivante à vous toutes: pensez-vous, d'une manière ou d'une autre, que l'absence d'un organisme de réglementation indépendant en matière de sécurité ralentit la mise en oeuvre de la recommandation du Bureau de la sécurité des transports de mettre en oeuvre la capacité de fonctionner à sec pour 30 minutes pour les hélicoptères utilisés en zone extracôtière?

**Mme Lana Payne:** Je pense que l'organisme de réglementation en place pourrait dire que les hélicoptères utilisés dans nos zones extracôtières devraient pouvoir fonctionner à sec pendant au moins 30 minutes, mais il refuse de le faire. C'est peut-être, en partie, parce que les sociétés pétrolières ont un contrat avec Cougar Helicopters pour fournir le service de transport, et rien ne changera jusqu'à ce que le contrat expire, ce qui est très malheureux.

**M. Peter Julian:** Madame Payne, pensez-vous que le coût d'annulation du contrat y est pour quelque chose? J'essaie de comprendre les raisons qui sous-tendent cette situation.

**Mme Lana Payne:** Soyons très clairs au sujet des sommes d'argent que ces sociétés pétrolières récoltent dans notre zone extracôtière. Trente-sept pour cent du PIB de Terre-Neuve-et-Labrador est remis au profit des sociétés. Une grande partie de ces 37 % revient aux sociétés pétrolières. Nous pouvons donc nous permettre d'adapter des normes plus élevées en matière d'utilisation d'hélicoptères dans la zone extracôtière; cependant, pour l'instant, ce n'est pas la réalité.

Je ne comprends pas pourquoi nous continuons de parler de la technologie de fonctionnement à sec pendant 30 minutes et du fait que notre organisme de réglementation ne l'a pas mise en oeuvre. Je ne sais pas s'il attend que le contrat expire. Je ne sais pas s'il montre les coûts du doigt. Il n'existe aucune raison. L'industrie est très rentable. À tout le moins, il pourrait dire qu'à la date d'expiration du contrat, l'exigence sera imposée. C'est le minimum qu'il pourrait faire.

• (1715)

**M. Peter Julian:** Cela ne s'est pas encore produit.

Madame Pike ou madame Dodd, avez-vous une réponse à cette question à laquelle nous n'avons pas pu obtenir une réponse?

**Mme Barbara Pike:** Je devrais signaler que Cougar Helicopters est une de nos sociétés membres, mais en réalité, qu'il y ait une division indépendante chargée de la sécurité ou non, on doit préciser si Transports Canada a le pouvoir réglementaire de rendre de telles

ordonnances, ou si l'un ou l'autre des deux offices le détient. À mon avis, la situation se résume à cela.

Nous sommes entrés un peu trop dans les détails, selon moi, mais dans la même veine, nous n'avons pas discuté des compressions dans les capacités extracôtières ou les services de recherche et de sauvetage, surtout à Terre-Neuve, si nous voulons discuter de ces questions de façon aussi détaillée.

**Le président:** Merci.

Madame Dodd.

**Mme Susan Dodd:** La question de ces hélicoptères est bien en dehors de mon champ de compétence, mais j'appuie l'idée de soulever la question des hélicoptères de recherche et de sauvetage et de déterminer qui en assumera les frais. Il ne me semble pas évident que les contribuables devraient assumer directement ces coûts. Je ne vois pas pourquoi on ne devrait pas demander à l'industrie de fournir une station de recherche et de sauvetage à partir de St. John's.

**Le président:** Madame Crockatt, vous pouvez poser une brève question, et la réponse devra être brève aussi.

**Mme Joan Crockatt (Calgary-Centre, PCC):** Je voudrais juste poser une question à Mme Payne, s'il vous plaît.

Le juge Wells a récemment comparu devant le comité. Il a dit que 28 et demie de ses 29 recommandations étaient en train d'être mises en oeuvre ou avaient déjà été mises en oeuvre, et que la dernière recommandation qui restait ne le dérangeait pas. Il pensait que nous allions atteindre le même objectif avec notre façon de faire. Êtes-vous généralement satisfaite de ce rapport? Croyez-vous qu'avec le projet de loi C-5, la sécurité de l'industrie extracôtière sera améliorée de façon considérable?

**Mme Lana Payne:** Oui. Je crois qu'il s'agit d'une amélioration par rapport à la situation actuelle.

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

Nous devons nous arrêter là.

Je voudrais remercier nos trois témoins de leur présence aujourd'hui. Je crois que votre contribution à notre étude du projet de loi a été très utile. Je vous souhaite bonne chance et surtout un très joyeux Noël.

Nous allons suspendre la réunion pendant quelques minutes, mais avant de le faire, monsieur Harris, pour revenir à votre point sur le temps des questions, en fait, vous avez eu 10 minutes et demie lors d'une ronde de sept minutes, ce qui était de loin le temps de parole le plus long; donc, je surveille cela et j'en tiens compte. Quant aux questions de cinq minutes, chaque député a eu droit à un temps de parole très semblable.

**M. Jack Harris:** Je voulais tout simplement savoir s'il s'agissait d'un rappel au Règlement ou pas.

**Le président:** Il pourrait l'être si je voulais en discuter, mais ce n'est pas le cas.

Nous allons suspendre la séance pendant une minute ou deux.

[La séance se poursuit à huis clos.]







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.

---

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.

---

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