



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des ressources naturelles

RNNR • NUMÉRO 009 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 4 décembre 2013

Président

M. Leon Benoit

Comité permanent des ressources naturelles

Le mercredi 4 décembre 2013

• (1535)

[Traduction]

Le président (M. Leon Benoit (Vegreville—Wainwright, PCC)): Bonjour à tous.

À présent que le vote a été tenu, nous poursuivons 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 accueillons aujourd'hui deux témoins. Tout d'abord M. Paul Barnes, gérant, Canada atlantique, Association canadienne des producteurs pétroliers. Bienvenue, monsieur Barnes.

Nous entendrons ensuite l'honorable Robert Wells, ancien commissaire d'enquête, Enquête sur la sécurité des hélicoptères extracôtiers, qui témoignera à titre personnel. Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Wells.

Comme d'habitude, nous écouterons d'abord l'exposé de chaque témoin, puis nous passerons ensuite à la période de questions et de réponses.

Conformément à l'ordre du jour, nous commencerons par M. Barnes, gestionnaire, Canada atlantique, Association canadienne des producteurs pétroliers. Allez-y, s'il vous plaît, monsieur.

M. Paul Barnes (gérant, Canada atlantique, Association canadienne des producteurs pétroliers): Merci.

Bonjour, monsieur le président, et bonjour à vous, membres du comité.

Comme on l'a indiqué, je m'appelle Paul Barnes, et je suis gestionnaire, Canada atlantique, Association canadienne des producteurs pétroliers — ou ACPP, comme on la désigne couramment. Le siège social de l'ACPP est situé à Calgary, en Alberta. L'association possède également un bureau dans la région du Canada atlantique, plus précisément à St. John's, à Terre-Neuve. C'est à ce bureau que je suis affecté. Je dois également souligner que je suis originaire de St. John's, et j'en profite pour saluer tout spécialement les deux députés de cette ville qui se trouvent dans la salle.

L'ACPP représente le secteur amont de l'industrie pétrolière et gazière, laquelle est composée de sociétés menant des activités dans les domaines de l'exploration, de l'exploitation et de la production de pétrole et de gaz. Nos sociétés membres trouvent et exploitent plus de 90 % des ressources pétrolières du pays. Elles investissent collectivement plus de 50 milliards de dollars par année, et elles emploient plus de 500 000 Canadiens. Dans la seule région du Canada atlantique, notre industrie emploie directement plus de 5 600 personnes, et soutient plus de 800 entreprises d'approvisionnement et de services locales. Les investissements effectués dans la région depuis 1996 s'élèvent à près de 40 milliards de dollars.

De plus, la part des activités du secteur pétrolier et gazier dans le produit intérieur brut — le PIB — de Terre-Neuve-et-Labrador est de 30 %, et le potentiel de croissance des activités de production terrestre et extracôtière demeure considérable au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve.

Nous nous réjouissons d'avoir l'occasion d'exposer aujourd'hui le point de vue de l'ACPP sur le projet de loi C-5, Loi sur la santé et la sécurité dans la zone extracôtière, comme on l'appelle souvent.

Nous sommes favorables à l'intention et à l'esprit du texte législatif, même si nous estimons que, à certains égards, il serait profitable de clarifier son libellé. À notre avis, le projet de loi présente une autre étape positive de la démarche visant à rendre plus clair et plus efficient le régime de réglementation qui encadre l'industrie pétrolière extracôtière dans le Canada atlantique. Depuis le dépôt du projet de loi, nous avons rencontré des représentants des gouvernements provinciaux et fédéral, et on nous a fourni des précisions supplémentaires concernant certains termes utilisés dans son texte. Nous nous attendons à ce que le règlement d'application qui sera rédigé nous fournisse d'autres éclaircissements. Aujourd'hui, je vous présenterai le point de vue de l'ACPP sur le projet de loi C-5, et, pour fournir quelques renseignements contextuels importants aux fins de notre discussion, j'aborderai également la question plus générale de la sécurité sur les installations extracôtières.

Tout d'abord, le point de vue de l'ACPP sur le projet de loi C-5. Au cours des dernières années, l'ACPP et ses sociétés membres actives dans la zone extracôtière du Canada atlantique ont participé aux consultations du gouvernement concernant la modification des lois de mise en oeuvre en ce qui a trait aux questions touchant la santé et la sécurité au travail. Nous soulignons également le rôle qu'ont joué dans le cadre de ce processus les offices extracôtiers, qui — même si l'élaboration de dispositions législatives ne fait pas partie de leurs tâches — ont partagé leur grande expertise avec les rédacteurs du texte législatif et leur ont fourni beaucoup de conseils. Cela a permis, à notre avis, de mettre au point un cadre législatif exhaustif offrant aux travailleurs de la zone extracôtière une protection équivalente à celle dont bénéficient actuellement les travailleurs des installations d'exploitation terrestre.

Nous sommes favorables au souhait du gouvernement d'officialiser les dispositions relatives à la santé et à la sécurité au travail qui figurent dans le projet de loi C-5. Ces dispositions fournissent à l'industrie des éclaircissements quant aux organismes gouvernementaux responsables de la réglementation en matière de santé et de sécurité au travail. La compétence conjointe du gouvernement fédéral et des gouvernements de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve-et-Labrador est à présent reconnue. Au cours du processus d'élaboration, on a tenu compte de la nécessité d'utiliser les ressources réglementaires de façon efficace et efficiente afin d'éviter que les activités des divers gouvernements et organismes ne se chevauchent.

En outre, en rendant plus clair le rôle respectif des gouvernements, des organismes de réglementation, des employeurs et des employés, le projet de loi met en évidence une hiérarchie des responsabilités. Il établit que l'exploitant est responsable en dernier ressort d'assurer la sécurité des travailleurs dans le lieu de travail extracôtier.

De plus, l'ACPP voit d'un bon œil la création d'un conseil consultatif composé de représentants de l'industrie, du gouvernement et d'employés et chargé de fournir des avis sur des questions liées à la santé et à la sécurité au travail. Nous nous réjouissons à l'idée que des représentants de notre industrie fassent partie d'un tel comité. Nous croyons également comprendre que, à mesure qu'ils élaboreront les dispositions réglementaires liées aux modifications contenues dans le projet de loi, les gouvernements consulteront l'industrie, et l'ACPP et ses sociétés membres ont hâte de participer à ce processus.

J'aimerais maintenant fournir quelques renseignements contextuels afin de préciser ce que représente la sécurité au sein de l'industrie pétrolière et gazière de la zone extracôtière.

Pour cette industrie, la sécurité passe avant tout. Dans la zone extracôtière, où toutes sortes de facteurs — par exemple des conditions météorologiques rigoureuses, la présence d'icebergs et l'éloignement des lieux de travail — posent des difficultés plus nombreuses qu'ailleurs, nos sociétés membres font preuve de prudence en fournissant aux travailleurs les compétences et les outils dont ils ont besoin pour assurer leur sécurité et celle de leurs collègues. Toutes nos activités extracôtières sont orientées par des plans exhaustifs en matière de santé et de sécurité, et, d'ailleurs, l'élaboration de tels plans constitue une condition préalable à l'approbation de toute activité extracôtière.

L'Office Canada-Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers et l'Office Canada-Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers procèdent à une vérification des plans de santé et de sécurité de ces entreprises, et effectuent fréquemment des inspections sur leurs installations extracôtières. Ces offices ont le pouvoir de mettre fin à des activités non sécuritaires.

Notre industrie croit à l'amélioration continue. Elle finance des recherches visant à mettre à l'essai du nouveau matériel de sécurité et à évaluer la formation sur la sécurité et le matériel de sécurité qui sont fournis aux travailleurs extracôtiers à mesure que de nouvelles recherches sont menées et que de nouvelles technologies deviennent disponibles.

Nous nous affairons à supprimer ou à maîtriser les risques potentiels et à assurer la sécurité de nos employés et de leurs lieux de travail. Nous devons également veiller à ce que nos employés soient prêts à réagir efficacement en cas de situation d'urgence. La formation exhaustive sur la sécurité que les employés reçoivent est axée sur l'intervention en cas d'urgence et les techniques de survie. Les travailleurs doivent reprendre cette formation à intervalles réguliers pour s'assurer de posséder les compétences requises pour réagir efficacement aux situations d'urgence.

Les membres de l'industrie estiment que la formation est un élément crucial de la préparation aux situations d'urgence et de la capacité d'intervention dans de telles situations. Dans le cadre du comité sur la formation et les qualifications du Canada atlantique, les membres de l'industrie collaborent avec les organismes de réglementation, les entreprises de forage, les représentants des travailleurs extracôtiers et les établissements de formation afin d'évaluer régulièrement leurs normes de formation, et veillent à ce que des processus soient en place pour garantir que la formation

dispensée dans le Canada atlantique répond aux normes et est de bonne qualité.

Nous déployons également des efforts pour faire en sorte que le matériel de sécurité conçu pour les travailleurs extracôtiers du Canada atlantique et mis à leur disposition soit le mieux adapté à leur environnement de travail.

Par exemple, en 2009, l'industrie des hydrocarbures extracôtiers du Canada atlantique a commencé à utiliser dans ses hélicoptères un appareil de respiration sous-marine d'urgence. Tous les hélicoptères servant aux déplacements vers les zones extracôtières doivent être munis de ce dispositif, qui procure à son utilisateur une plus grande quantité d'air respirable de manière à ce qu'il ait plus de temps pour s'extraire d'un hélicoptère partiellement ou totalement submergé. Pour l'essentiel, il s'agit d'un dispositif à air comprimé semblable à la bouteille d'air comprimé qu'utilisent les plongeurs. Il ne s'agit là que d'un exemple d'outils que notre industrie a adoptés afin d'accroître la sécurité.

Un autre exemple, plus récent celui-là, concerne les combinaisons pour passer d'hélicoptère que portent les travailleurs en déplacement vers les zones extracôtières — en fait, nos hélicoptères sont en train d'être dotés de ces combinaisons. En 2012, l'Office des normes générales du Canada a publié à leur sujet une norme révisée.

L'ACPP et ses membres ont participé consciencieusement à la révision par l'ONGC de cette norme, ce qui a donné lieu à la publication d'une norme améliorée selon laquelle les combinaisons devront être mises à l'essai dans des conditions plus réalistes, notamment dans des eaux glaciales. Les exploitants de l'industrie pétrolière et gazière de Terre-Neuve-et-Labrador et de la Nouvelle-Écosse en sont à leur dernière étape d'un processus de sélection d'un entrepreneur qui fabriquera, en fonction de la nouvelle norme, les combinaisons pour passer d'hélicoptère de l'industrie extracôtière du Canada atlantique.

L'ACPP et ses sociétés membres mobilisent la main-d'œuvre extracôtière par le truchement de comités conjoints sur la santé et la sécurité au travail établis sur chaque installation extracôtière. Nous nous assurons ainsi que les commentaires des travailleurs font partie du processus de révision des normes de sécurité et de formation et d'adoption de nouveau matériel. Il s'est révélé que ce processus était un élément important des mesures que prend l'ACPP afin de faire progresser ces dossiers prioritaires en matière de sécurité et pour faire en sorte que les observations formulées par les travailleurs soient prises en considération.

Notre industrie continuera à faire progresser la recherche et à se surpasser afin d'accroître constamment son rendement.

En terminant, j'aimerais répéter que l'ACPP est favorable au projet de loi C-5. Les membres de notre industrie croient que les modifications qu'il contient fournissent des éclaircissements quant aux instances responsables de la réglementation en matière de santé et de sécurité au travail applicable aux activités extracôtières. Le projet de loi C-5 établit cela en bonne et due forme.

Les modifications législatives proposées auront également pour effet de renforcer la position de chef de file en matière de sécurité extracôtière du Canada.

Notre industrie continuera de travailler pour s'assurer que ses lieux de travail soient le plus sécuritaires possible; elle continuera de mettre l'accent sur la formation en tant qu'élément essentiel de ses plans et programmes de sécurité, et elle continuera d'évaluer le matériel et l'équipement de sécurité qu'elle fournit à ses travailleurs de manière à atténuer ou à supprimer les risques et à faire en sorte qu'ils soient entièrement prêts à réagir en cas d'urgence.

J'aimerais vous remercier de m'avoir donné l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui. J'ai hâte de répondre aux questions que vous voudrez bien me poser.

• (1540)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barnes, de votre exposé.

Il est bien de rappeler que l'industrie pétrolière et gazière n'est pas active que dans les quatre provinces de l'Ouest. Elle est aussi présente dans l'est du pays. Je vous remercie d'être ici pour le compte de l'Association canadienne des producteurs pétroliers.

Nous allons passer à notre autre témoin d'aujourd'hui, qui prendra la parole à titre personnel. Il s'agit de l'honorable Robert Wells, ancien commissaire pour l'Enquête sur la sécurité des hélicoptères extracôtiers.

Bienvenue, monsieur. Veuillez nous présenter votre exposé. Vous avez un maximum de 10 minutes.

L'hon. Robert Wells (ancien commissaire d'enquête, Enquête sur la sécurité des hélicoptères extracôtiers, à titre personnel): Merci, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du comité, de m'avoir invité à venir discuter avec vous de questions portant sur les activités extracôtiers en général.

J'ai eu l'occasion d'examiner le projet de loi au cours des trois ou quatre derniers jours. Il s'agit d'un texte législatif complexe. Quelqu'un a trimé dur pour l'élaborer — en fait, je soupçonne qu'il s'agit de l'oeuvre de plusieurs personnes. Je sais qu'on envisage l'élaboration d'un tel projet de loi depuis un certain nombre d'années. Bien honnêtement, j'estime qu'il s'agit d'un bon texte, et je pense qu'il aidera à officialiser quelques-unes des notions auxquelles réfléchissent depuis quelque temps des experts de l'industrie et du secteur de la réglementation. Le fait d'inscrire ces notions dans une loi — comme ce sera le cas, du moins je l'espère — est une bonne chose.

Il y a deux choses qui m'ont vraiment impressionné. La première tient à ce que le projet de loi aborde la question de la participation des travailleurs aux procédures de sécurité et rend cette participation obligatoire. Il s'agit d'un élément qui avait de l'importance à mes yeux au cours de la commission d'enquête que j'ai dirigée pendant deux ans et trois ou quatre mois. Dans mon rapport, je reviens constamment sur le fait que les travailleurs doivent être mis à contribution. Ma préoccupation concernait non pas la sécurité sur les installations extracôtiers, mais celle des transports en hélicoptère; dans les deux cas, les travailleurs doivent être mis à contribution, et j'estime qu'il est merveilleux que leur participation sera exigée de façon officielle par des dispositions législatives.

Une autre chose m'a impressionné. Je fais énormément confiance à la sagesse des non-spécialistes. À une époque aussi complexe que la nôtre, nous avons besoin de spécialistes, mais leur rôle doit être celui de conseillers. Les parlementaires constituent probablement le meilleur exemple de ce que je tente de dire — ils reçoivent des conseils d'experts sur une kyrielle de sujets, mais en fin de compte, ce sont eux qui prennent les décisions, bien qu'ils ne soient pas nécessairement des spécialistes d'un domaine particulier.

Je vois d'un très bon oeil l'établissement de comités consultatifs. Dans mon propre rapport, je recommande que l'on crée des comités consultatifs qui recevront des conseils d'experts, mais qui, si je peux dire, orienteront les experts et, surtout, les décideurs, au moment où ils ont des décisions importantes à prendre. J'ai le plus grand respect pour la sagesse dont font preuve monsieur et madame Tout-le-monde lorsqu'on leur demande d'examiner quelque chose et de donner leur avis — ce respect me vient peut-être des années que j'ai passées en

présence de jurés à titre d'avocat et de juge. Voilà deux éléments que je tenais à mentionner.

Bien entendu, le projet de loi a pour effet de faire participer les responsables des activités extracôtiers au processus relatif à la santé et à la sécurité au travail, car ces intervenants avaient été négligés dans le passé. L'industrie extracôtière devra se préoccuper des questions touchant la santé et la sécurité au travail. C'est également important dans la mesure où cela contribue à l'instauration d'une culture ou de cultures axées sur la sécurité — de telles cultures représentent un élément crucial. Il est difficile de les définir. Certains spécialistes les ont décrites simplement comme une façon de faire les choses. Quoi qu'il en soit, il s'agit d'un élément extrêmement important en matière de sécurité. À mon avis, si l'industrie extracôtière met sa culture de sécurité en commun avec celles d'autres industries, cela permettra à ces cultures de se renforcer réciproquement. Dans le domaine de la sécurité, il s'agit là, d'après moi, d'un élément extrêmement important.

• (1545)

Je n'en dirai pas plus à ce sujet durant mes brèves observations préliminaires, mais je tiens à féliciter l'Office Canada-Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers des progrès qu'il a réalisés au cours des quatre années et demie qui se sont écoulées depuis l'accident tragique de mars 2009.

À mes yeux, ce qui a été le plus important, c'est peut-être le fait que les exploitants ont pris des mesures pour accroître leurs capacités de recherche et de sauvetage afin qu'elles soient de tout premier ordre, ce qui n'était pas le cas au moment de l'accident. Il n'y avait aucun hélicoptère spécialisé. Il avait fallu transformer un hélicoptère de transport régulier en retirant des sièges et en posant des treuils. Le jour de l'accident, il avait fallu 50 minutes pour faire cela. L'hélicoptère de recherche et de sauvetage n'a donc pu s'envoler qu'au bout de 50 ou 55 minutes, ce qui représente beaucoup de temps lorsqu'il s'agit de mener une opération afin de chercher et de sauver des gens qui, par suite d'un écrasement ou d'un amerrissage forcé, se trouvent dans les eaux de l'Atlantique Nord.

Quoi qu'il en soit, cela revêtait selon moi une importance telle que, dès le début du processus d'enquête, comme vous le savez probablement, j'ai formulé une recommandation provisoire selon laquelle on devait lancer immédiatement un processus pour régler cela. L'Office Canada-Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers a réagi, les exploitants ont réagi, et, le printemps dernier... Il a fallu beaucoup plus de temps que je ne l'escomptais — environ un an. Il est plus compliqué d'acheter un hélicoptère de ce genre qu'une voiture, par exemple, et ensuite, d'autres choses sont nécessaires, notamment un vaste hangar doté de toutes les commodités requises, qu'il s'agisse de chambres à coucher ou d'une cuisine, vu que les personnes affectées à cet hangar seront présentes sur les lieux 24 heures sur 24, sept jours sur sept. Il faut également obtenir l'autorisation de construire un tel hangar.

Tout cela était très coûteux, mais les exploitants ont fait le nécessaire, et, le printemps dernier, j'ai assisté à l'inauguration de l'installation. Cela a été un jour très important, même sur un plan personnel, car cela marquait une transition: l'Office Canada-Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers répondait à présent aux normes les plus élevées et était en mesure d'intervenir dans un délai de 20 minutes. À mes yeux, cela était merveilleux, et j'ai félicité les représentants de l'office, les exploitants et les autres intervenants de l'industrie d'avoir contribué à ce que cela se réalise.

D'autres choses se sont produites au cours des trois ou quatre dernières années. Les travailleurs se sont mis à contribuer davantage aux travaux des comités, plus particulièrement ceux des forums sur la sécurité, qui sont en cours — j'ai assisté à deux d'entre eux, notamment un qui s'est déroulé il y a deux ou trois semaines. J'avais été invité à assister à la discussion, qui s'est révélée très fructueuse et très importante. Des travailleurs y participaient. Je suis ravi que le projet de loi C-5 prévoit que les travailleurs, les syndicats et les représentants des comités sur la sécurité soient mis à contribution. Il s'agit de bonnes choses.

Comme M. Barnes l'a indiqué, on a amélioré considérablement l'efficacité des combinaisons de survie, ce qui est très bien. Une autre mesure importante a été prise: on a doté l'Office Canada-Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers d'une expertise interne de premier ordre en matière d'aviation, et on s'est également assuré qu'il puisse recourir à une expertise externe. Il s'agit là de quelque chose de fondamental, car l'office ne disposait auparavant d'aucune expertise en matière d'aviation — à ce chapitre, elle s'en remettait aux exploitants et à Transports Canada, ce qui peut être admissible en général, mais dans un milieu dangereux comme celui de la zone extracôtière de l'Atlantique Nord, on doit disposer de conseils et de connaissances d'expert sur l'aviation afin que l'on puisse déterminer ce qu'il est possible de faire, ce qui devrait être fait et ce que l'office devrait surveiller et être en mesure de maîtriser.

• (1550)

Il s'agit là de choses positives qui se sont passées. Je pourrais en mentionner une multitude d'autres, ne serait-ce qu'en ce qui a trait à la formation.

La formation à laquelle j'ai participé se déroulait dans une piscine dont l'eau était calme et d'une température d'environ 20 degrés. Je souligne au passage que cela ne rendait pas plus facile l'exercice du simulateur d'immersion, qui représenterait toute une expérience pour quiconque. Cela dit, Exxon Mobil a financé — à hauteur de 3,8 millions de dollars, si je ne m'abuse — la modernisation des installations de formation, et je peux vous dire qu'elles sont à présent très impressionnantes — je les ai visitées une fois les travaux terminés, et elles sont maintenant dotées d'un appareil qui simule le tonnerre, les éclairs, des vagues, des pluies torrentielles et des bourrasques. Cela est d'un réalisme à couper le souffle. Si on m'avait invité à prendre part ce jour-là à la formation, je ne crois pas que j'aurais accepté de le faire.

Nous avons réalisé beaucoup de progrès, et c'est peut-être la première fois que je dispose d'une tribune officielle pour rendre hommage, en tant qu'ancien commissaire à tous ceux qui ont permis que cela se réalise.

Je doute que vous ne posiez un grand nombre de questions à propos du projet de loi en tant que tel, mais si vous le faites, indiquez-moi précisément la section du texte législatif à laquelle vous faites allusion, et je tenterai de répondre du mieux que je peux à votre question. Cela dit, il est difficile d'assimiler en trois, quatre ou cinq jours un texte dont l'élaboration a exigé une dizaine d'années. Voilà, c'est tout.

Je suppose que vous avez des questions à me poser à d'autres sujets, et j'y répondrai également du mieux que je peux. Quoi qu'il en soit, je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de vous présenter un exposé.

• (1555)

Le président: Merci, monsieur Wells.

Il y a deux ou trois choses que j'aimerais mentionner avant que nous ne passions aux questions et observations.

Tout d'abord, le greffier avait invité d'autres témoins, qui ont dû décliner l'invitation parce qu'ils n'étaient pas en mesure de se présenter ici moyennant un bref délai.

En outre, nous terminerons la réunion environ 15 minutes plus tôt que l'heure prévue puisque M. Gravelle a indiqué qu'il souhaitait déposer sa motion à la fin de la réunion.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Merci, monsieur le président.

Je tiens simplement à confirmer que Lana Payne, que nous avons invitée ici, sera à Ottawa lundi prochain et sera en mesure de témoigner devant le comité.

Le président: Une réunion est prévue pour lundi — je ne me souviens pas exactement des personnes qui y participeront, mais je sais que nous accueillerons à tout le moins une gamme complète de témoins.

Il y a également autre chose — j'aimerais savoir rapidement si nous pouvons approuver le budget lié à l'étude du projet de loi C-5. Il vous a été distribué.

Passons à nos travaux. Nous allons entreprendre le tour de sept minutes en commençant par Mme Crockatt. Nous entendrons ensuite M. Harris, puis M. Regan.

Allez-y, s'il vous plaît, madame Crockatt.

Mme Joan Crockatt (Calgary-Centre, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci beaucoup aux deux témoins d'être ici aujourd'hui. Monsieur le juge Wells, je vous remercie du travail que vous avez fait dans le cadre de l'enquête de sécurité extracôtière. Nous sommes très heureux d'avoir la chance d'en parler avec vous de façon plus approfondie aujourd'hui.

Vous vous êtes entièrement consacré à cette question pendant deux ans et trois ou quatre mois, comme vous l'avez dit, et je me réjouis de vous entendre dire que nous avons réalisé beaucoup de progrès.

J'aimerais que vous nous indiquiez si, d'après vous, le projet de loi améliorera la santé et la sécurité des travailleurs extracôtiers.

L'hon. Robert Wells: Je crois que oui, car lorsqu'on inscrit des principes dans une loi, il s'agit non plus de choses qui dépendent de décisions prises par des offices, des exploitants, des syndicats et d'autres instances, mais de prescriptions très concrètes auxquelles on ne peut pas déroger. Il n'est pas possible d'aller à l'encontre de dispositions législatives promulguées par le Parlement du Canada à ces égards, de sorte que, oui, j'estime que cela changera le cours des choses.

Mme Joan Crockatt: Je comprends que le projet de loi est très complexe, qu'il faut beaucoup de temps pour le lire et le passer au crible et que vous n'avez pas eu beaucoup de temps pour le faire, mais j'aimerais savoir si, à la lumière de l'analyse que vous en avez faite, vous estimez que les conseils que vous avez formulés ont été pris en compte de manière conséquente.

L'hon. Robert Wells: Il s'agit d'une bonne question. Dans une certaine mesure, oui, on en a tenu compte. Quelques-uns des sujets abordés dans le projet de loi — et je soupçonne qu'une bonne partie de ce texte a été rédigé avant que je ne mène ma commission d'enquête — me sont familiers, car ils ont été évoqués durant les travaux de la commission.

Oui, il y a quelques éléments qui ont été repris. Bien sûr, il y a beaucoup de choses qui n'ont rien à voir avec mes recommandations, vu que je ne travaillais pas dans le domaine de la sécurité des installations extracôtières — même si j'en ai appris un bout sur le sujet pendant le processus — et que le projet de loi porte sur toutes sortes d'éléments liés à cela.

J'aimerais dire quelque chose à propos de la sécurité dans la zone extracôtière. Si vous y réfléchissez quelques instants, vous en arrivez à la conclusion que les exploitants veulent autant que les autres que leurs activités se déroulent dans un cadre sécuritaire, car si ce n'est pas le cas et que des accidents et des tragédies surviennent, ils se retrouvent dans une situation extrêmement critique. Ils veulent donc que leurs installations soient sécuritaires. Je pense que, depuis toujours, et plus particulièrement depuis quelques années, les exploitants de l'industrie pétrolière ont veillé à ce que leurs activités soient menées dans un cadre sécuritaire. Durant des audiences, des représentants de l'industrie m'ont expliqué que, depuis 25 ans environ — disons depuis la catastrophe de Piper Alpha, dans la mer du Nord —, on a fait d'énormes progrès au chapitre de la sécurité des installations.

À mes yeux, si des dangers persistent, ils tiennent non pas aux installations des exploitants, mais au fait qu'il arrive qu'on ait recours à des entrepreneurs pour exécuter une tâche sur laquelle les exploitants ont une moins grande emprise. Par exemple, deux tragédies survenues au large des côtes de Terre-Neuve-et-Labrador sont liées à des accidents d'hélicoptères. Le premier, qui a eu lieu en 1985, a entraîné le décès de six personnes — en s'écrasant, l'hélicoptère a transpercé la glace et a disparu. Le deuxième, bien entendu, c'est celui que nous connaissons tous, et au cours duquel 17 personnes sont mortes. Il n'y a eu qu'un seul survivant. Ces transports par hélicoptère étaient assurés par des entrepreneurs.

Cela dit, je m'empresse de dire que, à mon avis, la tragédie survenue il y a quatre ans au large des côtes de Terre-Neuve et ayant occasionné la mort de 17 personnes ne tire pas son origine du Canada. Je pourrai vous en dire davantage à ce sujet si vous le souhaitez. Néanmoins, cette tragédie a eu lieu.

•(1600)

Mme Joan Crockatt: Il y a une question que je voulais vous poser. Un témoin nous a dit que, des 29 recommandations que vous avez formulées, 28½ avaient été mises en oeuvre ou étaient en voie de l'être.

Votre recommandation n° 29 comportait deux volets. Le deuxième volet concernait le fait que, si le premier n'était pas réalisable après l'échéance, il fallait que les deux gouvernements concernés envisagent quatre autres mesures, y compris la création d'une division distincte de l'OCTNLHE vouée à la sécurité, l'établissement d'un conseil consultatif destiné à appuyer cette division et s'assurant qu'elle est en mesure de recourir à des experts-conseils l'aidant à assumer ces tâches réglementaires, et de transférer à la nouvelle division les pouvoirs du délégué à la sécurité.

Ainsi, comme le premier volet de la recommandation n'a pas été mis en oeuvre, j'aimerais savoir si vous êtes satisfait de la manière dont on a donné suite au deuxième volet.

L'hon. Robert Wells: Je vais avoir besoin de trois ou quatre minutes pour répondre à cette question, d'accord?

Mme Joan Crockatt: Allez-y.

L'hon. Robert Wells: Comment ai-je appris ce qui s'était produit? Cela découlait de la catastrophe de Piper Alpha et de certaines recommandations formulées par Lord Cullen. C'est de là que tire son origine la notion d'une entité ou d'une autorité — appelez cela comme vous le voulez — distincte responsable de la sécurité. Le Royaume-Uni s'était doté d'un tel organisme, et la Norvège l'a imité peu de temps après. L'Australie leur a également emboîté le pas.

C'est intéressant. Vous rappelez-vous la commission présidentielle dirigée par le sénateur Bob Graham et William K. Reilly qui a eu lieu après la catastrophe de Deepwater Horizon dans le golfe du Mexique? J'ai discuté avec ces deux commissaires, et nous nous sommes échangé des rapports. Ils étaient eux aussi d'avis qu'il fallait établir une autorité indépendante responsable de la sécurité au lieu de l'autorité traitant chaque jour avec les exploitants et leur octroyant des autorisations d'exploitation, d'exploration et de mise en oeuvre d'activités, et ils ont formulé une recommandation à ce sujet.

Voilà ce qui m'a donné à penser que la création d'une autorité indépendante vouée à la sécurité était une bonne chose. Cela dit, j'ai été suffisamment perspicace pour prendre conscience du fait que les gens ne seraient pas tous d'accord avec cela, et je n'éprouve aucun ressentiment à cet égard. Ainsi, cela explique pourquoi j'ai assorti ma recommandation d'un second volet. La zone au large des côtes de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse est petite en comparaison avec la zone extracôtière de la mer du Nord, du golfe du Mexique ou d'autres régions du monde. Ainsi, à l'époque, je me suis dit que le pouvoir en place — dans une certaine mesure, vous représentez ce pouvoir — estimerait peut-être que la création d'une autorité indépendante responsable de la sécurité n'était pas nécessaire ou opportune, et j'ai donc ajouté un second volet à ma recommandation de manière à offrir une solution de rechange au cas où la première option n'était pas jugée appropriée. Je suis heureux de dire que cette solution de rechange a été, selon moi, adoptée, et qu'elle a donné lieu à de bons résultats. En tant qu'individu, j'en suis très heureux.

•(1605)

Le président: Merci beaucoup, madame Crockatt.

Nous allons maintenant passer à M. Harris. Vous disposez d'un maximum de sept minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

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

Je remercie M. Barnes.

Monsieur le juge, par courtoisie, je vais vous appeler par votre titre, même si vous n'occupez plus ces fonctions. Vous exercez en cabinet privé, ce qui est bon à savoir.

Je vous remercie tous les deux de ce que vous avez fait pour la zone extracôtière. Je remercie plus particulièrement le juge Wells du travail consciencieux qu'il a effectué dans le cadre de son enquête sur la sécurité des hélicoptères.

Je vais également reprendre à mon compte l'observation formulée par M. Benoit, président du comité, selon laquelle la réunion représente une bonne occasion de mesurer la valeur et l'importance incroyables du régime encadrant l'exploitation pétrolière et gazière au large des côtes de Terre-Neuve-et-Labrador et de la Nouvelle-Écosse, et sa contribution à l'économie de notre région et du Canada.

Bien entendu, la sécurité est importante. Le premier élément que je veux aborder est le suivant. La recommandation que vous avez formulée à propos de l'acquisition d'un hélicoptère spécialisé avait déjà été formulée, en fait, dans le cadre de l'enquête menée à la suite de la grande catastrophe de l'*Ocean Ranger*.

L'hon. Robert Wells: C'est exact.

M. Jack Harris: Il a fallu une deuxième catastrophe, et une deuxième recommandation...

L'hon. Robert Wells: Et 25 ans...

M. Jack Harris: ... et 2 ans pour qu'on fasse cela. J'aimerais savoir si vous vous expliquez cela. Pourquoi ne donnons-nous pas suite assez rapidement à d'importantes recommandations comme celle qui, à vos yeux, revêt le plus d'importance, à savoir la recommandation n° 29?

L'hon. Robert Wells: Je ne peux pas vraiment dire pourquoi on n'a pas donné suite à la recommandation formulée durant l'enquête sur l'*Ocean Ranger*, qui était très claire. Je suppose que cela s'explique par le fait qu'on en était à la phase de l'exploration. Par la suite, à savoir il y a environ 15 ans, on est passé à la phase de la production. Au moment de la catastrophe de l'*Ocean Ranger*, l'Office Canada-Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers n'existait pas. De nouveaux intervenants, de nouvelles institutions et de nouvelles entreprises ont fait leur apparition dans le secteur, et j'imagine que la recommandation en question est tombée dans l'oubli ou qu'on a jugé qu'elle était accessoire.

C'est dommage, mais je n'ai aucune autre explication que celle-là.

M. Jack Harris: De toute évidence, l'une des explications tient aux coûts qu'il aurait fallu engager pour donner suite à cette recommandation — vous avez fait allusion à ces coûts.

En outre, je suppose que le facteur financier a eu une incidence sur deux éléments que votre enquête a révélés très clairement, à savoir le fait qu'aucun hélicoptère utilisé dans la zone extracôtière n'avait la capacité de fonctionner à sec pendant 30 minutes, et la préoccupation que vous avez soulevée et à propos de laquelle vous avez formulé très tôt une recommandation, j'entends celle touchant les vols de nuit sur de très longues distances et le risque accru qu'un écrasement d'hélicoptère dans de telles circonstances cause des décès. Des hélicoptères n'ayant pas la capacité de fonctionner à sec pendant 30 minutes sont toujours utilisés dans la zone extracôtière. Des pressions considérables sont exercées pour qu'on recommence à effectuer des vols de nuit, et je sais que l'organisation que représente M. Barnes joue un rôle extrêmement important à ce chapitre. En outre, ces deux éléments s'assortissent de facteurs d'ordre financier — il est possible d'acquérir d'autres hélicoptères capables de fonctionner à sec et il est possible d'éviter les vols de nuit en acquérant d'autres hélicoptères.

À la lumière de votre recommandation 29, je me demande s'il est possible qu'un organisme de réglementation indépendant dispose d'une plus grande marge de manoeuvre et se préoccupe peut-être moins du point de vue de l'industrie ou de tout ce qui concerne l'exploitation, et davantage de ce qu'elle peut faire pour être mieux à même de s'occuper de cela.

Je vais vous donner un deuxième exemple, car je ne suis pas certain que j'aurai le temps de le faire ultérieurement.

Un incident survenu récemment n'a été révélé qu'après qu'il a été signalé par le Bureau de la sécurité des transports. Le pilote d'un hélicoptère en perte de puissance moteur et en perte rapide d'altitude a réussi à éviter la catastrophe, car comme il faisait jour, il a vu l'océan et a pu changer de direction. L'entrepreneur n'a jamais

déclaré en tant que tel cet incident à l'Office Canada-Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers, qui est à présent l'organisme de réglementation. Il a signalé une perte de puissance, sans plus de détail, à l'exploitant, lequel l'a ensuite signalé à l'office de manière tout aussi ambiguë. Ce n'est que lorsque le Bureau de la sécurité des transports... et l'office a indiqué qu'il ne savait rien à propos de l'incident, et que le bureau menait une enquête.

Toutes ces circonstances me dérangent. À présent, l'office recueille de l'information non pas auprès du pilote de l'hélicoptère, mais de l'exploitant, et il la transmet à une autre instance. À mes yeux, l'absence d'un organisme de réglementation indépendant n'ayant qu'une seule responsabilité — la sécurité — constitue selon moi un danger.

Pourriez-vous formuler des observations sur les deux éléments que j'ai mentionnés, soit ce qu'il en coûte pour faire un bon travail et les circonstances que je viens d'évoquer?

• (1610)

L'hon. Robert Wells: J'aimerais tout d'abord faire des commentaires sur l'hélicoptère. Il se dirigeait vers l'océan à la renverse, et le pilote a repris le contrôle de l'appareil alors qu'il se trouvait à environ 38 pieds des eaux.

Je ne pensais pas que l'office avait fait une déclaration. Lorsque les médias ont communiqué avec moi, j'ai dit que nous aurions dû en savoir davantage à propos de cet incident avant que le Bureau de la sécurité des transports ne le signale. Un représentant de l'office est entré en contact avec moi et m'a dit que l'organisme avait relaté l'incident, mais qu'il ne connaissait pas tous les détails à son sujet. Il a fallu attendre que le Bureau de la sécurité des transports nous fournisse toutes les précisions, que nous ne connaissions pas, et que les exploitants ne connaissent peut-être pas non plus. Ils savaient que quelque chose avait mal tourné, mais ils ne savaient pas quoi exactement. Ce n'est que lorsque le Bureau de la sécurité des transports a fourni des détails que tout le monde a su ce qui s'était passé.

M. Jack Harris: Si vous le permettez, j'aimerais ajouter que l'une des préoccupations tenait à ce que, au moment où l'incident — un incident de jour — est survenu, tous les intervenants, y compris l'ACPP et l'office, menaient des pourparlers concernant la reprise des vols de nuit. Aucun de ces intervenants ne disposait de l'information selon laquelle l'incident avait pu être évité parce qu'il avait eu lieu en plein jour et que l'équipage était en mesure de voir le sol. À coup sûr, ni l'office, ni les travailleurs, ni les représentants, ne possédaient cette information.

L'hon. Robert Wells: Ils possédaient des informations, mais pas des informations complètes.

En fait, au Canada, on doit attendre avant de disposer de renseignements concernant tout incident, notamment les catastrophes ferroviaires, par exemple celle de Lac-Mégantic, sur laquelle se penche évidemment le Bureau de la sécurité des transports à l'heure actuelle. Il faudra attendre peut-être une année ou deux avant de savoir ce qui s'est véritablement passé. Cela vaut également pour une foule d'accidents du genre.

Votre deuxième question concernant les vols de nuit revêt de l'intérêt pour moi. Lorsque j'ai fait une mise en garde à l'office à propos des vols de nuit, il n'y avait aucun hélicoptère spécialisé en recherche et sauvetage, aucun hélicoptère à même de décoller dans les 15 ou 20 minutes ni aucun radar thermique à balayage frontal. L'industrie de l'aviation n'avait pas tous ces dispositifs que les pilotes qualifiés de « gadgets » dont elle dispose à présent. Par conséquent, les vols de nuit m'inquiétaient beaucoup.

À cet égard, le MDN a été très utile. Je ne pourrais pas formuler de recommandations à propos du MDN, mais des gens du ministère m'ont fait participer à des vols d'entraînement de nuit et à des vols d'entraînement de jour. Ils m'ont même laissé prendre les commandes. Ces expériences ont été très enrichissantes. Pendant un vol de nuit, l'océan est noir, et le ciel aussi. Des lunettes de vision nocturne permettent d'y voir plus clair. Il s'agit de dispositifs dont nous disposons maintenant, mais que nous n'avions pas au moment où je soulevais mes préoccupations concernant les vols de nuit. C'est la raison pour laquelle j'avais fait une mise en garde.

Je ne vais pas critiquer après coup ce que fera l'office — il devra prendre une décision là-dessus. Il est dorénavant beaucoup plus facile, si je peux dire, d'effectuer des vols de nuit. Je ne sais pas quelle décision prendra l'office, mais je peux dire que, grâce aux dispositifs dont nous disposons à présent, il est plus facile de faire des vols de nuit.

À l'époque, nous n'avions pas de dispositif de vol stationnaire automatique, qui maintient l'hélicoptère en place; à présent, oui. Les pilotes sont en mesure de prendre instantanément les commandes s'ils doivent le faire, mais l'hélicoptère est dirigé par le mécanicien de bord, qui peut déplacer l'appareil de gauche à droite et le faire avancer ou reculer au moyen d'un interrupteur à levier, mais ne peut le faire monter ou descendre.

Nous avons à présent tous ces dispositifs, de sorte que, peu importe les décisions qui seront prises, nous pouvons voir les vols de nuit d'un autre oeil.

Cela dit, je suis d'accord avec vous pour dire qu'il est plus dangereux, et peut-être plus difficile, de mener une opération de sauvetage pendant la nuit. C'est vrai. Toutefois, une évaluation du risque doit être effectuée, car il se peut que le risque soit acceptable. Dans la région de la mer du Nord, on fait des vols de nuit. Cependant, là encore, comme nous le savons, on ne pourrait jamais vraiment mener dans la zone extracôtière canadienne des activités de recherche et sauvetage de nature semblable à celles menées dans la mer du Nord, où les équipes de sauvetage proviennent de la Norvège, de l'Écosse, du Royaume-Uni et du Danemark. Les circonstances sont différentes. Les choses ont changé depuis que j'ai porté la situation à l'attention de l'office.

Il y a aussi un autre élément. Si je ne m'abuse, nous nous apprêtons à mener des activités d'exploration et d'extraction dans le Nord. Si c'est le cas, il faudra effectuer des vols de nuit, car la lumière du jour se fait rare là-bas. On a constaté cela dans le nord de la Norvège — il n'y a à peu près pas de lumière du jour là-bas, et on doit effectuer des vols de nuit.

À mon avis, la solution, ou à tout le moins, une partie de la solution pourrait tenir au fait de ne pas prévoir de vol de nuit, car si on le fait, on procédera à ces vols tant et aussi longtemps que les conditions le permettent. Un hélicoptère peut effectuer des vols de nuit tout aussi facilement que des vols de jour. C'est lorsque des activités de recherche et sauvetage deviennent nécessaires et importantes que les vols de nuit posent des difficultés, non seulement pour les personnes qui peuvent se trouver dans les eaux, mais également pour les gens très braves qui s'efforcent de venir à leur rescousse.

•(1615)

Le président: Merci.

L'hon. Robert Wells: Ces gens courent des risques eux aussi — il est arrivé que des gens perdent la vie en participant à des opérations de sauvetage.

Ainsi, les vols de nuit posent de plus grands risques, mais comme je l'ai indiqué dans mon rapport, ils sont nécessaires. À mon avis, lorsqu'ils le sont, ils ne devraient pas être prévus. Il faudrait plutôt qu'un comité ou un groupe de personnes qualifiées — par exemple un pilote, un météorologue et un spécialiste de l'état de la mer — devrait non pas prendre une décision d'ordre général, mais déterminer si, une nuit donnée, les conditions sont sécuritaires pour effectuer un vol.

Par exemple, si je me trouvais sur une installation par une nuit où la vue est dégagée, où la mer est calme, où il n'y a aucun brouillard et où la lune éclaire le ciel, et que quelqu'un me proposait de me ramener sur le continent en hélicoptère, il est probable que j'accepterais son offre.

Toutefois, s'il y avait du brouillard, que la mer était particulièrement tumultueuse et que les vents étaient violents — bref, si les conditions étaient difficiles, il est probable que je passerais mon tour.

Le président: Merci, monsieur le juge Wells.

Monsieur Regan, vous avez un maximum de sept minutes.

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

Merci aux témoins.

Tout d'abord, j'aimerais dire au juge Wells que, s'il suit les débats du comité, il sera à même de constater que nous avons de la déférence pour lui en raison de son expérience et de sa contribution.

L'hon. Robert Wells: C'est très gentil de votre part.

L'hon. Geoff Regan: Je crois que nous convenons tous du fait que cela est approprié.

J'aimerais revenir à la recommandation 29 de votre rapport. Mon collègue, M. Harris, a fait allusion aux coûts liés à l'acquisition d'hélicoptères, au fait de les doter d'une capacité de fonctionner à sec pendant 30 minutes et à d'autres éléments. L'une des raisons évoquées par le gouvernement et l'office pour justifier leur opposition à l'instauration d'une autorité indépendante en matière de sécurité tenait au fait que l'office possédait l'expertise voulue.

Ma question comporte deux volets. D'une part, j'aimerais savoir si vous estimez qu'il s'agit là d'une raison suffisante pour ne pas instaurer une autorité distincte, et, d'autre part, en ce qui a trait aux coûts, j'aimerais que vous m'indiquiez les types d'influence qui, selon vous, ont pu être à l'oeuvre au sein de l'office et qui, je le présume, auraient pu faire en sorte qu'on donne suite à votre recommandation?

•(1620)

L'hon. Robert Wells: Le premier à avoir reconnu le problème, à tout le moins de façon officielle, c'est lord Cullen, à la suite de la catastrophe de Piper Alpha. Au sein d'une même organisation, il se peut que ceux qui s'occupent d'établir les règles et d'octroyer les permis d'exploration et d'exploitation voient les choses d'une façon, et que ceux qui ne connaissent rien à ces choses-là, et s'occupent exclusivement de questions liées à la sécurité, aient un tout autre point de vue. Cette distinction — et éventuellement ce danger — existe.

J'ai mon propre point de vue sur la question d'une autorité en matière de sécurité. À mes yeux, cet organisme s'occuperait non pas uniquement de la sécurité dans la zone au large des côtes de Terre-Neuve-et-Labrador, mais il jouerait plutôt le rôle d'un organisme national s'occupant de la sécurité dans l'unique zone extracôtière canadienne, à savoir celle de la côte Est, mais également dans celle du Nord, où il se peut que des activités soient menées. Cette autorité s'occuperait de toutes les zones extracôtières où du pétrole et du gaz sont découverts. En Norvège, une telle autorité a ses bureaux à Stavanger, et au Royaume-Uni, ils sont situés dans les Shetlands où je ne sais plus où. À mon avis, l'autorité canadienne devrait avoir un bureau à Halifax, et un autre, plus important, à St. John's. Si jamais on découvre du pétrole dans le golfe du Saint-Laurent, il faudrait établir un bureau là-bas également, et les gens se déplaceraient d'un bureau à l'autre.

Un dirigeant de l'autorité du Royaume-Uni m'a dit personnellement — et je l'ai également entendu le dire dans le cadre d'une conférence au Canada il y a deux ou trois ans — qu'on devait veiller à éviter une situation de « détournement » de la réglementation; à ma connaissance, la zone extracôtière canadienne n'est pas aux prises avec une telle situation, mais dans la zone du golfe du Mexique, où une tragédie est survenue, c'était le cas. Il y avait une proximité inappropriée entre les organismes de réglementation et les exploitants. Il faut empêcher que cela se produise. L'organisme national que j'imagine aurait des bureaux aux endroits requis, et son personnel se déplacerait d'un bureau à l'autre, ce qui rendrait improbable un quelconque détournement de la réglementation.

Bien honnêtement, je crois que notre société est fondée sur l'utilisation du pétrole. Les produits pétroliers ne se limitent pas à l'essence que nous mettons dans nos voitures — ils entrent dans la composition des pneus de nos voitures, des vêtements que nous portons et de toutes sortes de produits fabriqués par l'industrie du plastique. J'ai vu des photos des premières installations d'exploitation extracôtière — il s'agissait de structures bancales en bois fabriquées sur le bord de la mer. Pourtant, nous sommes parvenus à la limite du plateau continental — est-ce que nous nous rendons jusqu'à la pente continentale? C'est fort possible. Les mesures de sécurité seront donc plus rigoureuses, et elles devront l'être.

L'organisme dont je parle serait d'envergure nationale, et comporterait des filiales et des employés partout où cela est nécessaire. Voilà comment je le conçois. Bien entendu, j'ignore totalement s'il verra le jour.

L'hon. Geoff Regan: Merci.

J'ai peu de temps, et j'ai beaucoup d'autres questions...

Le président: Vous avez le temps pour une brève question et une brève réponse, monsieur Regan.

L'hon. Robert Wells: Monsieur le président, est-ce que je suis trop verbeux?

Des voix: Oh, oh!

L'honorable Robert Wells: Si c'est le cas, interrompez-moi.

Le président: Ce que vous dites est extrêmement fascinant. Cela dit, si vous pouviez être un peu plus concis, nous vous en saurions gré.

L'hon. Robert Wells: Eh bien, d'accord, faites-moi signe si je m'étends trop — je vous observerai du coin de l'oeil.

L'hon. Geoff Regan: Je vais m'adresser à M. Barnes.

Vous avez dit qu'il serait utile d'éclaircir quelques éléments du projet de loi C-5. Je ne sais pas si vous aurez suffisamment de temps pour dresser la liste de ces choses à éclaircir, mais vous pourriez peut-être en mentionner quelques-unes, et même nous fournir ultérieurement une liste comportant les éléments que vous n'aurez pas eu l'occasion d'énoncer.

Le président: Allez-y, monsieur Barnes, et prenez votre temps. Je pense que tout le monde est d'accord pour dire qu'il s'agit d'une chose importante.

M. Paul Barnes: Comme je l'ai indiqué, nous nous sommes posé un certain nombre de questions concernant quelques définitions contenues dans le projet de loi C-5, par exemple la définition de « danger ». Il y avait aussi la question de savoir comment le droit de refus serait utilisé dans la pratique. Quelques-uns des termes utilisés nous ont semblé obscurs, mais, comme je l'ai dit durant mon exposé, nous avons rencontré des représentants des gouvernements fédéral, de Terre-Neuve-et-Labrador et de la Nouvelle-Écosse afin d'obtenir de plus amples renseignements quant au sens de quelques définitions et termes du texte législatif.

Ce que nous avons entendu durant ces discussions nous a rassurés, et nous avons été également rassurés par le fait qu'un règlement d'application sera élaboré. Je pense que le projet de loi comporte une disposition selon laquelle le règlement devra être mis au point dans les cinq ans. Nous croyons que quelques-unes de nos préoccupations concernant des définitions, des activités et des pratiques seront dissipées par les dispositions réglementaires. Cela contribue également à nous rassurer.

• (1625)

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur Regan.

Nous allons maintenant commencer le tour de cinq minutes. Nous entendrons d'abord M. Allen, puis M. Trost, et enfin Mme Duncan.

Allez-y, s'il vous plaît, monsieur Allen. Vous avez un total de cinq minutes, questions et réponses comprises.

M. Mike Allen (Tobique—Mactaquac, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie M. Wells et M. Barnes d'être ici aujourd'hui. Il a été très instructif d'entendre ce que vous aviez à dire, monsieur Wells, concernant votre enquête qui a duré plus de deux ans, et les propos que vous avez tenus, monsieur Barnes, à propos de ce que vous avez fait pour la sécurité, étaient éclairants.

Monsieur Wells, je tiens simplement à m'assurer d'avoir bien compris ce que vous avez dit. Je crois que c'est le cas. Comme j'ai acquis pas mal d'expérience ici au cours des huit dernières années, je ne me risquerai pas à vous faire dire des choses que vous n'avez pas dites, car je sais que cela se retournerait probablement contre moi assez rapidement. Dans votre rapport, vous avez formulé les deux volets de la recommandation 29, mais je pense que vous avez mentionné que vous aviez fait preuve de prévoyance en anticipant que la mise en oeuvre et l'examen du premier volet pourraient exiger un certain temps. Dans le deuxième volet de la recommandation, vous reconnaissez que la mise en oeuvre de ces éléments serait parfaitement satisfaisante dans l'avenir.

Ai-je bien compris vos propos?

L'hon. Robert Wells: Vous m'avez bien compris. C'est la raison pour laquelle j'ai sorti ma recommandation d'une solution de rechange, car j'ai pris conscience du fait que le premier volet de la recommandation pourrait être impossible à mettre en oeuvre à ce moment-là, mais peut-être à tout autre moment. Qui sait?

M. Mike Allen: Cette information est utile.

Vous avez assisté il y a une semaine environ à un forum sur la sécurité. La tenue de tels forums constituait un élément clé de vos recommandations. Si je ne m'abuse, votre recommandation 25 portait là-dessus.

Pourriez-vous nous fournir des renseignements d'ordre général sur quelques-uns des éléments essentiels de ces forums?

J'aimerais également entendre M. Barnes à ce sujet. Qu'est-ce que ces forums sur la sécurité permettent d'accomplir? De quelle manière leur inscription dans le projet de loi contribue-t-elle à l'instauration d'une culture axée sur la sécurité?

L'hon. Robert Wells: Monsieur Barnes, vous avez assisté au forum sur la sécurité, n'est-ce pas?

M. Paul Barnes: Tout à fait. J'avais également présenté un exposé au forum précédent. J'ai assisté à tous les forums sur la sécurité que l'office des hydrocarbures a organisés.

Les forums portaient essentiellement sur la sécurité aérienne — il semble s'agir du sujet qui suscite le plus d'intérêt par les temps qui courent dans la zone extracôtière de Terre-Neuve. Au plus récent forum, nous avons également parlé des combinaisons de survie. Comme je l'ai dit durant mon exposé, on prévoit utiliser dans la zone extracôtière de nouvelles combinaisons conçues en fonction d'une nouvelle norme. Selon cette norme, les combinaisons ont été mises à l'essai dans les eaux froides au large des côtes de Terre-Neuve-et-Labrador. Cela a également été un sujet de discussion.

L'un des éléments qui font la beauté de ces forums sur la sécurité, c'est le fait que les travailleurs extracôtiers, et non pas uniquement des membres de l'industrie, des organismes de réglementation et du grand public, peuvent y assister. On leur donne l'occasion de participer à ces rencontres et d'exposer leur point de vue. Pour ces raisons, j'estime que ces forums sont très utiles — ils nous donnent la possibilité de prendre connaissance d'un point de vue que nous n'entendons pas souvent.

M. Mike Allen: Est-ce que les sociétés membres de l'ACPP ont commencé à prendre des mesures en vue de donner suite aux centaines de pages du projet de loi qui portent sur des éléments liés à la santé et à la sécurité au travail? Est-ce que ces sociétés et les exploitants réalisent des progrès au moment de se préparer à constituer tous ces comités sur la santé et la sécurité au travail et tous les éléments connexes?

M. Paul Barnes: Depuis plus de 10 ans, nous fonctionnons sous le régime de dispositions réglementaires provisoires, de sorte que nous avons déjà créé une foule de comités et donné suite à d'autres éléments qui figurent dans le projet de loi sous sa forme actuelle. Ainsi, pour les membres de notre industrie, le véritable avantage tient au fait que le texte législatif fournit des éclaircissements supplémentaires quant aux organismes gouvernementaux et aux ministères qui ont un rôle à jouer au chapitre de la réglementation et de la supervision de la santé et de la sécurité au travail.

M. Mike Allen: Merci.

Monsieur Wells, j'aimerais revenir à vous. Dans votre rapport, vous faites notamment allusion au fait que l'organisme de réglementation de la zone extracôtière était différent au chapitre de la quantité de renseignements en matière de sécurité qu'il transmet au public. Vous avez indiqué que des exceptions pourraient être requises dans les situations où des renseignements de nature exclusive et délicate liés à la sécurité sont en cause, mais qu'il faudrait veiller à ce que ces exceptions soient le plus rares possible. L'autre jour, lorsqu'ils se sont présentés devant le comité, M. Pinks et

M. Tessier ont tous deux mentionné que le projet de loi leur donnait la possibilité de publier et de divulguer ces renseignements.

Avez-vous relevé cela lorsque vous avez examiné le projet de loi? Le cas échéant, quel est votre avis là-dessus?

• (1630)

L'hon. Robert Wells: J'estime qu'il s'agit d'une bonne chose, car les politiques adoptées par le Parlement ont force de loi — on doit les respecter.

Qui sont les travailleurs extracôtiers? Ce sont des membres du public. Cela concerne non pas uniquement ces personnes, mais également leur conjoint, leurs enfants et leurs parents. Une foule de gens sont concernés. Les travailleurs seront d'autant mieux à même de décider d'aller travailler ou non dans la zone extracôtière que la population disposera d'un plus grand nombre d'informations concernant la sécurité et les dangers.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Allen.

Monsieur Trost, vous avez tout au plus cinq minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

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

Merci aux témoins.

Les témoins que nous avons entendus au cours de la réunion précédente avaient mentionné une chose qui a de nouveau été évoquée aujourd'hui, à savoir le fait qu'il est important de mettre les travailleurs à contribution. En fait, si je me rappelle bien ce qui a été dit l'autre jour, il s'agissait de l'un des droits fondamentaux inscrits dans le projet de loi et intégrés à la pratique.

J'aimerais entendre ce que les deux témoins ont à dire là-dessus. D'après vous, pourquoi est-il important de mobiliser les travailleurs?

Comme il a été souligné que le projet de loi codifie certaines pratiques, j'aimerais connaître les mesures que l'on prend actuellement pour mettre les travailleurs à contribution. En outre, j'aimerais que vous parliez de l'incidence qu'aura, le cas échéant, le projet de loi sur les mesures que l'on prend au quotidien pour amener les travailleurs à prendre en main leur propre sécurité?

Je demanderais à M. Barnes de répondre en premier.

M. Paul Barnes: La pratique consiste à établir ce qu'on appelle un comité mixte de la santé et de la sécurité au travail dans chaque bureau ou chaque installation — on les désigne communément sous l'appellation de CMSST. Les travailleurs sont représentés au sein de ces comités. Les travailleurs et les exploitants ont la possibilité de poser des questions ou de soulever des préoccupations relatives à la sécurité dans le cadre des réunions de ces comités.

Nos membres ont également adopté diverses pratiques ou normes recommandées par l'industrie, notamment celles consistant à recueillir les commentaires des travailleurs extracôtiers, essentiellement dans le cadre des réunions des CMSST. Plus précisément, si nous élaborons une norme en vue de la proposer à l'industrie, nous consultons les CMSST afin que les travailleurs formulent des commentaires à propos des diverses versions préliminaires de la norme à l'intention de ceux qui l'ont rédigée.

En règle générale, c'est de cette façon que les choses fonctionnaient dans le passé. J'estime que cette pratique sera maintenue sous le régime des dispositions du projet de loi, qui permettront assurément aux travailleurs d'avoir davantage d'occasions d'exprimer leurs points de vue dans le cadre de comités qui seront créés dans l'avenir. Il y aura, par exemple, un comité consultatif qui formulera des avis à l'intention des ministres et du gouvernement à propos de questions liées à la sécurité, et, comme vous le savez, la participation des travailleurs aux activités de comité est prévue par les dispositions législatives. Nous estimons qu'il s'agit là d'un élément positif.

Je pense avoir répondu à la deuxième partie de votre question, mais je ne suis pas certain d'avoir répondu à sa première partie.

M. Brad Trost: Ça va. Nous sommes...

M. Paul Barnes: Nous sommes à court de temps? Je vais céder la parole...

M. Brad Trost: Nous allons entendre l'autre témoin, car deux minutes et demie sont déjà écoulées.

Allez-y, monsieur le juge Wells. J'aimerais entendre ce que vous avez à dire à propos de la participation des travailleurs et du projet de loi, et j'aimerais également que vous fassiez des commentaires de portée générale, car, là encore, aujourd'hui, vous formulez des avis d'expert fondés sur votre...

L'hon. Robert Wells: D'accord.

Au cours de l'enquête et depuis qu'elle a pris fin, j'ai discuté avec une foule de travailleurs qui m'abordent au supermarché ou à tout autre endroit pour me parler de cela. Tous les documents rédigés dans la foulée de la catastrophe de la mer du Nord répètent la même chose: le transport par hélicoptère est la partie la plus dangereuse du travail d'un travailleur extracôtier.

Les sondages que nous avons menés auprès des travailleurs durant notre enquête ont révélé non pas qu'ils étaient terrifiés à l'idée de monter à bord d'un hélicoptère, mais plutôt que cela rendait anxieux une forte proportion d'entre eux. Si on met davantage les travailleurs à contribution, si on leur transmet davantage d'explications, et si les pilotes leur fournissent davantage d'information, ils auront davantage l'impression de faire partie intégrante du processus, comme ce serait le cas pour chacun d'entre nous.

Lorsqu'on a l'impression de faire partie intégrante d'un processus, on a une meilleure emprise sur les choses que lorsqu'on a l'impression d'être traité comme quantité négligeable, comme un simple pion sur l'échiquier, pour ainsi dire. C'est la raison pour laquelle j'estime qu'il est extrêmement important que les travailleurs disposent du plus grand nombre de renseignements possible, qu'ils fassent partie du processus décisionnel, qu'ils aient voix au chapitre, voire qu'il leur revienne de prendre une décision. Il faut à tout le moins qu'ils aient une influence sur le processus décisionnel. Des travailleurs m'ont dit qu'ils se rendaient travailler dans la zone extracôtière depuis huit ou neuf ans, qu'ils s'estimaient chanceux de ne pas avoir subi d'accident aérien ou maritime, et qu'ils songeaient à réorienter leur carrière.

Vous savez, un certain nombre de personnes éprouvent de l'anxiété, et il s'agit d'un nombre assez considérable. Pour cette raison, je crois qu'il faut que les travailleurs participent au processus et y contribuent.

•(1635)

M. Brad Trost: Monsieur le président, comme mon temps s'écoule, je dirai que, dans le cadre des fonctions que j'occupais auparavant, je prenais l'hélicoptère chaque jour pour aller travailler,

et que, à présent, je commence à me dire que cela n'était pas aussi sécuritaire que je le croyais...

Des voix: Oh, oh!

L'hon. Robert Wells: Est-ce que vous travailliez dans l'Atlantique Nord?

M. Brad Trost: Non, dans l'océan Arctique.

L'hon. Robert Wells: D'accord.

Le président: Merci, monsieur Trost.

Nous allons maintenant passer à Mme Duncan.

Avant de vous céder la parole, madame, je tiens à vous signaler que le greffier a transmis une invitation aux deux délégués à la sécurité, comme vous l'aviez suggéré au cours de la dernière réunion, mais que aucun d'entre eux n'a pu se présenter ici moyennant un bref délai. Nous ne pourrions donc pas profiter directement de leur expertise, mais nous avons pu le faire indirectement, par l'entremise de l'un des témoins que nous avons entendus la dernière fois.

Je vous laisse poser vos questions.

Mme Linda Duncan (Edmonton—Strathcona, NPD): D'accord. Merci, monsieur le président et merci aussi aux deux témoins.

En tant qu'avocate, je tiens à souligner votre élégance, juge Wells. Un certain nombre d'entre nous ici sommes avocats de profession, et nous avons déjà comparu devant des tribunaux et des cours. Une partie demande une solution, et vous, de votre côté, vous dites « Si vous n'acceptez pas cette offre, voici un deuxième, un troisième et un quatrième choix » par respect pour la cour ou le commissaire.

Vous avez fait preuve d'élégance en ne mentionnant pas le fait que les gouvernements de Terre-Neuve-et-Labrador et de la Nouvelle-Écosse appuient votre recommandation sur la création d'un organisme indépendant. Comme vous l'avez souligné dans votre rapport, très bien rédigé d'ailleurs, les travailleurs demandent la création d'un organisme distinct et indépendant. Dans sa grande sagesse, le gouvernement fédéral a refusé. L'Australie, elle, a décidé d'en créer un.

Un des sujets sur lesquels j'aimerais vous entendre, juge Wells, c'est la question de la responsabilité et la décision d'accorder ces importants pouvoirs décisionnels à ce que le gouvernement appelle toujours un organisme autonome et indépendant. Si, par exemple, on rencontre de graves problèmes ou on découvre des faiblesses dans la législation, ils nous disent d'en parler aux représentants de l'office, parce que, pour leur part, ils ne sont pas responsables. Pouvez-vous nous en parler, parce que les perceptions sont tout aussi importantes.

Comme mon collègue vient de le dire, je n'aurais peut-être pas dû faire ces tours d'hélicoptère. Des travailleurs font des trajets en hélicoptère de deux heures au-dessus d'étendues d'eau très dangereuses. Ils veulent que leur famille sache qu'il n'y a pas de détournement de la réglementation. La meilleure façon d'y arriver est de créer un organisme indépendant.

J'aimerais connaître votre point de vue à ce sujet parce que, je ne sais pas si vous le savez, mais le gouvernement du Canada a été reconnu coupable de quatre manquements à la législation fédérale sur la santé et la sécurité au travail. Quand une chaudière a explosé sur la Colline, on a découvert que certains travailleurs étaient des entrepreneurs non accrédités. Le gouvernement n'avait pas mis en place un plan de sécurité et ne voyait pas à la formation ni à l'accréditation des travailleurs. Même lorsque le gouvernement est responsable et directement imputable, nous avons de la difficulté à nous assurer qu'il prend la chose au sérieux.

Je suis préoccupée par la distance et la responsabilité. Croyez-vous que cela pourrait être problématique, puisque le gouvernement du Canada ne sera pas responsable en cas de drame?

Pour terminer, je tiens aussi à vous remercier pour votre commentaire sur l'Arctique. Vous faites preuve d'une grande clairvoyance. Je dois dire que j'appuie entièrement votre idée d'une autorité nationale en matière de sécurité. Nous ne savons pas ce qui se produira sur la côte Ouest, mais, très certainement, dans le golfe du Saint-Laurent et dans l'Arctique, il faut commencer à définir un organisme indépendant sur la côte Est et à en envisager la mise à l'essai. J'aimerais bien savoir ce que vous avez à dire au sujet de la responsabilité.

• (1640)

L'hon. Robert Wells: Les personnes chargées de la réglementation doivent être responsables. Je ne m'en prends pas à elles, ce sont des gens bien intentionnés.

Mme Linda Duncan: Oui.

L'hon. Robert Wells: Ils font ce qu'ils jugent être la bonne chose. J'avais l'impression qu'il était préférable de créer une autorité indépendante en matière de sécurité, mais, dans la vie, on ne peut pas toujours avoir ce qu'on veut. Je ne connais pas vraiment les choses dont le gouvernement fédéral a tenu compte. Je ne sais pas quel a été le processus de réflexion. Ce sont des gens intelligents. Ils ont peut-être de très bonnes raisons de penser en ce moment qu'il est préférable de continuer avec ce qu'on a déjà et d'apporter les améliorations prévues dans le projet de loi et les modifications découlant de la commission d'enquête.

Je n'éprouve aucune déception liée au fait que l'option B a été adoptée plutôt que l'option A. Il peut y avoir en ce moment de très bonnes raisons d'avoir agi ainsi. Je serais malavisé de dire que le gouvernement aurait dû m'écouter. Il le fera peut-être un jour. Cela prendra peut-être du temps ou n'arrivera peut-être jamais. Mais, au moins, nous avons amélioré le système.

Mme Linda Duncan: J'ai une dernière question, si j'ai le temps.

Juge Wells, dans l'observation finale de votre rapport, à la page 303, vous déclarez:

Dans une société libre et démocratique comme le Canada, il faut toujours rendre publics le plus de renseignements possible sur toutes les questions relatives à la sécurité.

Le projet de loi y voit, mais il ne fait que permettre aux offices de communiquer l'information; il ne l'exige pas. Croyez-vous que le gouvernement va assez loin?

Vous avez dit qu'il faudrait rendre l'information publique en tout temps, mais ça ne semble pas être ce que les législateurs ont fait.

L'hon. Robert Wells: Sauf s'il y a une bonne raison, comme l'exclusivité de certains renseignements ou une autre raison de ce genre, qui empêche de rendre l'information publique, je ne crois pas qu'on puisse inclure certaines dispositions dans la législation... En fait, on peut mettre tout ce qu'on veut dans une loi.

Cependant, il n'est pas prudent de légiférer sur des choses qui exigent une approche discrétionnaire. Il faut mettre les bonnes personnes en place, comme un office sur les hydrocarbures extracôtiers, et leur donner un pouvoir discrétionnaire. C'est la même chose que pour les jugements et les peines minimales.

Mme Linda Duncan: Vous revenez sur ce que vous aviez dit alors.

Le président: Désolé, madame Duncan. Votre temps est écoulé. Vous n'avez plus de temps pour poser votre question.

Nous allons passer à M. Leef, M. Cleary et M. Zimmer, qui ont chacun cinq minutes. Nous allons commencer par M. Leef.

Allez-y, s'il vous plaît.

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

Merci aux deux invités.

Monsieur Barnes, le juge Wells en a parlé rapidement, et j'aimerais savoir ce que vous en pensez. Vous avez indiqué que la sécurité s'est grandement améliorée et vous avez mentionné qu'il faudrait se préoccuper davantage du cas des entrepreneurs qui travaillent dans un environnement extracôtier et des exploitants qui exercent un contrôle direct moindre en ce qui concerne la sécurité. Vous avez dit que c'est sur ce point qu'il faut mettre l'accent si l'on veut améliorer la réglementation.

Cette considération a piqué ma curiosité d'une façon plus générale. Je viens du Yukon, je ne pourrais pas venir de plus loin de l'Atlantique que ça. J'ai remarqué que, dans certaines industries, la réglementation et les lois sont parfois très détaillées et indiquent précisément ce qu'il faut absolument faire, tandis que dans d'autres secteurs, elles définissent des normes minimales. J'ai souvent constaté, surtout au cours des 12 dernières années, des situations où l'industrie va plus loin que les normes minimales réglementaires mises en place. Elle en fait plus. Ce sont les intervenants de l'industrie eux-mêmes qui, en fait, établissent les normes, et la réglementation et les lois doivent ensuite combler l'écart relativement aux normes et pratiques au sein de l'industrie.

Est-ce aussi votre impression? Avez-vous quelque chose à ajouter par rapport à ce que j'observe partout dans le Nord en ce qui concerne la façon dont l'industrie gère la réglementation sur la santé et la sécurité au travail?

M. Paul Barnes: Oui, je suis assez d'accord.

Le problème vient en grande partie du fait que les activités extracôtrières sont réglementées conjointement, en tout cas c'est certainement le cas sur la côte Est et aussi au Canada, au sens où Terre-Neuve-et-Labrador et la Nouvelle-Écosse et le gouvernement fédéral ont tous des pouvoirs législatifs touchant les activités extracôtrières. Par conséquent, les règlements et les lois qui régissent ces activités doivent être approuvés par ces trois parties et promulgués par leur législature respective. Il faut souvent beaucoup de temps pour ce faire. Nous nous retrouvons, sur la côte Est, avec pas mal de règlements qui datent, et même certains qui sont périmés sur certains points.

Par conséquent, au cours des dernières années, l'industrie a produit ses propres normes ou pratiques recommandées. Nous allons au-delà de ce qui est prévu dans la réglementation afin de nous assurer que les exploitants du secteur respectent nos propres normes de façon à ce que nous puissions vraiment améliorer notre rendement. Par exemple, nous avons récemment produit une ligne directrice sur les pratiques en matière de levage sécuritaire. On parle ici du transfert de pièces d'équipement de navires de ravitaillement à des installations extracôtrières. Il s'agit d'un guide pour tous ceux qui travaillent en mer, et qu'ils doivent suivre, ou, du moins, que nous leur suggérons de suivre. C'est un guide produit par l'industrie.

De leur côté, les organismes de réglementation, sachant leur réglementation légèrement périmée, assortissent les autorisations de travail accordées aux exploitants d'une condition indiquant qu'ils doivent respecter les pratiques recommandées par l'industrie ou, dans ce cas-ci, figurant dans le guide. C'est un peu différent de ce qu'on voit dans la plupart des administrations. La raison, c'est qu'il n'y a aucune réglementation gouvernementale portant sur l'activité en question.

• (1645)

M. Ryan Leef: Merci beaucoup.

Juge Wells, vous avez mentionné l'Arctique, et, bien sûr, à Whitehorse, ce matin, le soleil s'est levé à 9 h 47, et il se couchera à 15 h 47. Vous avez donc tout à fait raison, les vols de nuit seront probablement nécessaires dans l'Arctique.

Vous avez mentionné — et il s'agit peut-être d'un sujet sur lequel vous pouvez parler librement sans avoir à nous donner une réponse bien définie — qu'il pourrait être difficile d'établir l'horaire des vols. Dans l'Arctique, dans le Nord, les deux situations se produisent. Lorsque les journées sont longues, la période de vol est très longue, et on constate qu'un pilote peut facilement piloter un appareil et dépasser très rapidement la durée de service autorisée, particulièrement dans les régions du Nord où il y a deux ou trois pilotes et deux ou trois appareils. À l'opposé, lorsque les nuits sont longues, la limite fixée de temps de vol en une journée est réduite. Il semble, selon moi, du moins, et j'ai une expérience limitée dans ce domaine, que les problèmes que l'on peut avoir, c'est lorsque les pilotes atteignent la limite autorisée de temps de vol et de service en une journée, qui peut inclure des heures passées au sol, comme des périodes qui s'écoulent lorsqu'ils s'acquittent d'autres tâches connexes.

Je sais que vous éprouvez une certaine aversion pour cela en raison des conditions météorologiques, mais le fait de définir l'horaire des vols ne viendrait pas atténuer notre problème concernant la limite fixée de temps de vol, que ce soit les périodes de vol limitées ou de très longues périodes de vol lorsque nous avons un nombre de pilotes et des ressources limités? Qu'en pensez-vous?

Le président: Merci, monsieur Leef.

Juge Wells, pourriez-vous donner une réponse brève? Son temps est écoulé.

Allez-y.

L'hon. Robert Wells: Je ne sais pas où j'en suis en ce moment.

Le président: Tout simplement répondre rapidement.

L'hon. Robert Wells: Le point, selon moi, c'est que nous savons qu'un hélicoptère peut aussi bien voler la nuit que le jour, mais si quelque chose va mal et qu'on est en mer... Qu'est-ce qu'une mer de force six?

M. Paul Barnes: C'est lorsque les vagues atteignent six mètres.

L'hon. Robert Wells: Des vagues de six mètres? Ça fait 20 pieds. Si j'étais sur le tablier d'une installation et qu'il y avait des vagues de 20 pieds, j'hésiterais à monter dans un hélicoptère, surtout si je croyais que quelque chose peut aller de travers ou s'il y avait du brouillard ou je ne sais quoi d'autre. C'est dangereux selon moi. Les vols prévus partent sauf si c'est dangereux. Mais, selon moi, il serait préférable d'évaluer la situation puis, si tout va bien, d'y aller.

Le président: Merci.

Merci, monsieur Leef.

Nous allons passer à M. Cleary, qui a jusqu'à cinq minutes.

Allez-y, s'il vous plaît.

M. Ryan Cleary (St. John's-Sud—Mount Pearl, NPD): Merci, monsieur le président. Merci aux témoins.

Je ne peux que me faire l'écho de ce que M. Regan a dit au sujet de votre témoignage devant le comité aujourd'hui, monsieur Wells.

Beaucoup de travailleurs extracôtiers ont élu domicile dans ma circonscription de St. John's-Sud—Mount Pearl, dans l'est de Terre-Neuve. Il y en a aussi beaucoup dans la circonscription de Jack, St. John's-Est. Je reçois régulièrement, toutes les semaines en fait, des appels de travailleurs extracôtiers et de leur famille. Leur principale préoccupation est la sécurité, la sécurité des travailleuses et travailleurs extracôtiers.

Ils sont préoccupés par les vols de nuit, par exemple, parce que, comme vous l'avez dit, ces vols sont plus dangereux que ceux de jour. Aussi, dans le cas de nos activités extracôticières, les trajets sont de plusieurs centaines de kilomètres dans les deux sens, ce qui est beaucoup plus loin que dans la mer du Nord. Et il y a beaucoup plus de plateformes de forage dans la mer du Nord qu'au large de Terre-Neuve-et-Labrador.

L'autre préoccupation soulevée par les familles et les travailleurs extracôtiers concerne le besoin de créer un organisme de réglementation indépendant en matière de sécurité, surtout parce que, comme Jack l'a souligné, c'est l'une des recommandations qui découlaient de la commission d'enquête sur l'*Ocean Ranger* il y a environ 25 ans à laquelle on n'a jamais donné suite.

J'arrive à ma question.

J'ai obtenu une réponse aujourd'hui à une question que j'avais inscrite au *Feuilleton*, un des outils que les membres de la Chambre des communes ont pour obtenir des renseignements. J'avais demandé si, oui ou non, le gouvernement fédéral, le gouvernement conservateur, avait évalué les coûts liés à la création d'un organisme de réglementation indépendant en matière de sécurité. La réponse est non, il ne l'avait pas fait, ce qui me pousse à me demander s'il a vraiment pris au sérieux votre recommandation liée à la création d'un organisme de réglementation indépendant en matière de sécurité, la recommandation la plus importante de votre étude.

Les travailleurs et leur famille ont la sécurité à coeur. Je vous ai entendu parler de votre recommandation de créer un organisme de réglementation national en matière de sécurité, et je me fais aussi l'écho de ce que Linda a dit, parce que c'est tout à fait logique. Mais, encore une fois, ma préoccupation et mon point de vue concernent les travailleurs dans ma circonscription et leur famille.

Je dois vous demander, avec tout le respect que je vous dois, comment pouvez-vous recommander la création d'un organisme de réglementation national en matière de sécurité et affirmer qu'il s'agit d'une option viable pour l'ensemble du Canada et, en l'absence d'un tel organisme — ce qui prendra du temps — ne pas affirmer qu'un tel organisme serait la meilleure option pour les régions à l'est de Terre-Neuve-et-Labrador et de la Nouvelle-Écosse?

• (1650)

L'hon. Robert Wells: Ce qui me vient à l'esprit, c'est qu'un voyage de milliers de kilomètres commence par un premier pas. Ce serait, selon moi, un point de départ. Il s'agit du seul endroit où l'on procède à une exploitation extracôticière dans l'Est du Canada — Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse. Ce pourrait être un début. À mesure que les activités prendront de l'expansion, que le Nord se développera et, qui sait, qu'il y aura aussi des exploitations dans le golfe, les activités s'élargiront. L'expertise sera acquise. C'est ma vision des choses.

Il faudrait évidemment se concentrer sur la région où le besoin se fait actuellement sentir, c'est-à-dire au large de Terre-Neuve et, dans une moindre mesure, au large de la Nouvelle-Écosse, parce que les activités d'exploitation y sont moins importantes. C'est ma vision des choses, quelque chose qui prendra de l'expansion et prendra une envergure nationale... Ce serait d'une envergure nationale dès le départ, mais, de façon pratique, ce sera là où le besoin se fait sentir.

N'est-ce pas ce qu'ils font au Royaume-Uni et en Norvège?

M. Ryan Cleary: Permettez-moi d'aller droit au but, monsieur Wells. Du point de vue des travailleurs au large de la côte Est du Canada et de leur famille, devraient-ils être préoccupés par le fait que le gouvernement fédéral n'a pas créé un organisme de réglementation indépendant en matière de sécurité? Comme je l'ai déjà dit, il s'agit de votre recommandation la plus importante. Devraient-ils se satisfaire de l'option B, comme vous l'avez dit, de la solution de rechange législative?

L'hon. Robert Wells: Je ne peux pas répondre à cette question parce que je ne comprends pas le raisonnement. C'est la première fois que je discute de ce dossier devant... dois-je appeler le comité une tribune publique? J'imagine que c'en est une. Je ne sais pas vraiment quel est le raisonnement ni quels sont les motifs. Personne ne m'a jamais rien dit. Je n'ai entendu aucun débat public à ce sujet. Je ne sais pas s'il y en a eu ou non.

M. Ryan Cleary: Avec tout le respect que je vous dois, monsieur Wells, c'est une piètre consolation pour les travailleurs et leur famille. Tout ce dont ils entendent parler, c'est d'un organisme de réglementation indépendant en matière de sécurité. Ils vous ont entendu affirmer qu'il s'agissait de votre recommandation la plus importante, une recommandation qui a été formulée il y a 25 ans, après la catastrophe de l'*Ocean Ranger*, lorsque la plateforme a sombré.

L'hon. Robert Wells: L'enquête sur l'*Ocean Ranger* ne recommandait pas la création d'un organisme de réglementation distinct en matière de sécurité.

• (1655)

M. Ryan Cleary: Cette recommandation n'était pas liée au drame de l'*Ocean Ranger*?

L'hon. Robert Wells: Non. L'enjeu lié à l'*Ocean Ranger* était qu'il fallait réserver un hélicoptère.

M. Ryan Cleary: Je suis désolé.

Le président: Merci, monsieur Cleary. Votre temps est écoulé.

Nous allons passer à M. Zimmer, qui a cinq minutes.

M. Bob Zimmer (Prince George—Peace River, PCC): J'aimerais vous remercier tous les deux pour votre travail sur ce dossier.

Je viens de la Colombie-Britannique, où nous exploitons le pétrole et le gaz, mais, on travaille dans les Prairies, il n'y a pas d'océan dans ma circonscription. Cependant, j'ai un oncle qui a travaillé en mer la majeure partie de sa vie. Il était opérateur d'appareil de forage dirigé et se rendait en mer et en revenait en hélicoptère. Il considérait qu'il s'agissait d'un mode de transport sécuritaire et il n'y a jamais eu d'incident. Il a bien gagné sa vie et il profite aujourd'hui d'une retraite heureuse.

J'aimerais revenir sur votre déclaration, monsieur Wells, selon laquelle les exploitants veulent être sécuritaires. J'ai pas mal de compétences dans le domaine puisque j'ai travaillé dans le secteur du pétrole et du gaz pendant un certain temps, lorsque j'étais jeune. Je travaillais sur les pipelines. Au début des années 1980, les choses ont

changé considérablement tout d'un coup. Je crois que l'industrie, de nos jours, a mis considérablement l'accent sur la sécurité et y a vu une bonne façon de faire des affaires et une bonne façon de traiter les employés. J'ai vu un changement de mentalité considérable s'opérer dans les champs pétroliers; les gens voulaient être en sécurité et faisaient ce qu'il fallait. Pour moi, il s'agit d'un changement considérable. C'est la troisième fois que je le dis, parce que ce l'était vraiment. C'était un très grand changement au sein de l'industrie.

Il faut rendre à César ce qui revient à César. Je crois que l'ACPP fait du bon travail à cet égard et y travaille vraiment dur. Évidemment, on peut toujours en faire plus, et je crois que c'est ce que vous essayez de faire.

Pouvez-vous nous expliquer... vous l'avez fait un peu. Il y a une perception, sur laquelle l'opposition tente de jouer ici, selon laquelle, pour une raison quelconque, ce n'est plus sécuritaire actuellement. J'aimerais que vous m'expliquiez le cadre de formation lié à la sécurité des travailleurs extracôtiers, à quoi il ressemble aujourd'hui et si vous avez l'impression que c'est sécuritaire.

Mme Linda Duncan: J'invoque le Règlement.

Le président: Mme Duncan invoque le Règlement.

Mme Linda Duncan: Je suis offusquée par le commentaire selon lequel les membres de l'opposition du comité jouent un jeu.

Le président: Ce n'est pas un rappel au Règlement.

Poursuivez, s'il vous plaît, monsieur Zimmer.

Mme Linda Duncan: C'est une question de privilège...

M. Bob Zimmer: Monsieur Barnes, veuillez répondre.

M. Paul Barnes: De nos jours, tous les travailleurs extracôtiers suivent une formation de base en survie. Il s'agit d'un cours de cinq jours, comme je l'ai déjà mentionné, et tous le suivent. Il y a, bien sûr, une composante en classe durant laquelle les travailleurs apprennent des choses sur les différentes facettes de la sécurité dans des installations extracôticières.

Il y a aussi une composante d'entraînement d'évacuation sous-marine d'un hélicoptère dans le cadre de laquelle on utilise un appareil qui simule un amerrissage forcé. Les apprenants se retrouvent dans l'eau dans un appareil qui ressemble à un hélicoptère, la tête en bas, et ils apprennent à évacuer l'appareil.

Ils sont aussi transportés en mer, où ils apprennent à manoeuvrer avec la combinaison de survie que tous les travailleurs extracôtiers portent en mer. Ils apprennent aussi comment monter dans une embarcation de sauvetage et en débarquer ainsi qu'un certain nombre de mesures de sécurité.

Comme je l'ai déjà mentionné, il s'agit d'un cours de cinq jours. Les participants obtiennent un certificat et, après trois ans, ils doivent suivre une formation de mise à jour. Il ne s'agit pas d'une formation ponctuelle unique. Il faut suivre le cours de cinq jours, et, après trois ans, le suivre à nouveau.

M. Bob Zimmer: Afin de bien rassurer les gens, le contenu du projet de loi actuel permettra-t-il de renforcer votre capacité d'offrir un environnement de travail sécuritaire? Pour ma part, je sais qu'il l'est déjà, mais le projet de loi permettra-t-il de le rendre encore plus sécuritaire? Fournira-t-il un environnement plus sécuritaire aux travailleurs?

M. Paul Barnes: Selon nous, le projet de loi fournit des précisions supplémentaires en ce qui a trait à l'entité qui est responsable de la surveillance réglementaire en matière de santé et sécurité au travail. Un autre aspect concerne la participation accrue des travailleurs.

Déjà, ces deux aspects fournissent des éclaircissements et certaines indications sur le point de vue des travailleurs sur leur sécurité et leur environnement de travail, puisqu'ils pourront fournir une rétroaction aux responsables.

À cet égard, oui, le projet de loi est susceptible d'accroître la sécurité, mais, honnêtement, je crois que le changement sera minime, parce que, depuis un certain nombre d'années, on a mis en place pas mal d'améliorations en matière de sécurité dans le cadre des activités extracôticières. Le projet de loi n'y change rien.

M. Bob Zimmer: Je vais terminer avec une courte déclaration.

J'ai parlé de mon oncle. Mon cousin travaille comme opérateur d'appareil de forage dirigé sur terre. Mon oncle avait les mêmes choix que lui. Il aurait pu choisir de travailler sur terre, mais il a choisi la mer et il s'y sentait en sécurité.

Je crois que, de façon générale, c'est le cas des travailleurs extracôticiers. La plupart d'entre eux ont d'autres options. Il faut rendre à César ce qui revient à César. L'industrie est très sécuritaire, selon moi. Il faut reconnaître le travail de vos organisations, qui prennent la sécurité au sérieux.

Merci pour vos exposés aujourd'hui.

• (1700)

Le président: Merci, monsieur Zimmer.

Nous allons passer à M. Julian, qui a jusqu'à cinq minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier M. Barnes et le juge Wells d'être là aujourd'hui.

Notre objectif est de rendre le projet de loi le meilleur possible. Nous voulons nous assurer qu'aucun travailleur ne meurt en mer et qu'aucune famille n'ait de deuil à faire. Nous avons essayé de vous poser des questions afin de nous assurer qu'on obtienne le type de projet de loi qui reflète vraiment les normes les plus élevées en matière de sécurité.

Nous avons reçu et recevons des témoins qui soulèvent des préoccupations relativement à votre recommandation, juge Wells, sur la création d'un organisme de réglementation indépendant en matière de sécurité. C'est donc naturellement une question importante pour nous. Je veux y revenir, parce que je sais que mes collègues vous ont posé des questions à ce sujet.

J'ai l'impression que, lorsque nous parlons de l'incident le plus récent, l'écrasement évité de justesse, certains disent que 38 pieds, c'est pas mal. Mais, compte tenu de la vitesse de déplacement des aéronefs, 38 pieds, c'est une marge de sécurité très, très petite. C'est une chance qu'il n'y a pas eu de décès.

M. Harris a soulevé un enjeu important en ce qui concerne la façon dont l'incident a par la suite été déclaré par le truchement de l'OCTNLHE. Nous avons aussi soulevé des préoccupations au sujet des recommandations très claires du Bureau de la sécurité des transports quant à la capacité de fonctionnement à sec de 30 minutes et auxquelles on n'a pas donné suite. Cette recommandation selon laquelle il faut s'assurer que les appareils peuvent fonctionner à sec pendant 30 minutes n'a pas été suivie. Nous avons posé certaines

questions à ce sujet, et les explications que nous avons reçues n'ont pas été totalement satisfaisantes.

Il semble y avoir deux discussions en ce moment. Bien sûr, nous appuyons tous le projet de loi, mais, en même temps, nous devons nous assurer qu'il offre le plus haut niveau de sécurité possible.

Je vais revenir sur la question de l'organisme de réglementation indépendant en matière de sécurité puisqu'il semble y avoir une certaine crainte quant à savoir si les décisions prises permettent vraiment d'assurer le plus haut niveau de sécurité possible.

Ne croyez-vous pas que votre recommandation a encore sa place aujourd'hui et que le fait de créer un organisme de réglementation indépendant en matière de sécurité nous permettrait de nous assurer qu'il n'y a pas d'autres considérations prises en compte lorsqu'il est question de la sécurité des travailleurs extracôticiers?

L'hon. Robert Wells: Eh bien, si je rédigeais mon rapport aujourd'hui, je dirais la même chose. Je crois que c'est ce qu'il faut faire. Mais, lorsqu'on parle de choses comme la capacité de fonctionnement à sec, vous ne devez pas oublier que les aéronefs sont certifiés par des organismes de réglementation des États-Unis, du Canada et de l'Europe. Si, par exemple, Bombardier, ici, au Canada, produit un aéronef et que le Canada le certifie, les États-Unis et l'Europe l'acceptent aussi... Par exemple, les S-92 ne peuvent pas fonctionner à sec pendant 30 minutes. À l'opposé, les S-61 — savez-vous ce que S-61 et S-92 signifient?

M. Peter Julian: Un peu.

L'hon. Robert Wells: Le « S » signifie Sikorsky, bien sûr, mais le S-61 était la bête de somme de l'industrie. Son développement a commencé en 1961. Il a bien fallu 10 ans pour mettre au point ce qui est devenu un hélicoptère moderne de transport lourd. Il possédait une capacité de fonctionnement à sec de 30 minutes. Peu importe les raisons, le S-92 n'était pas doté d'une telle capacité, et Sikorsky et la FAA étaient au courant. En fait, Sikorsky s'est présenté devant la FAA pour expliquer que la possibilité qu'il y ait un problème et qu'il y ait une perte de carburant était si minime qu'elle devrait le certifier quand même. La FAA a évalué la situation et était d'accord. Cela signifie que l'aéronef a aussi été certifié pour voler au Canada et en Europe, alors un organisme de réglementation indépendant en matière de sécurité ne pourrait rien y changer. Il s'agit d'accords selon lesquels le Canada certifie les aéronefs en collaboration avec les États-Unis et l'Europe. Si les Américains certifient un aéronef, c'est là où la plupart d'entre eux sont fabriqués, et c'est tout.

• (1705)

M. Peter Julian: Merci pour votre réponse. Je crois que M. Cleary a une brève question lui aussi.

M. Ryan Cleary: Merci, Peter. J'aimerais poser rapidement une petite question.

L'Office Canada-Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôticiers et l'Office Canada-Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôticiers assument tous les deux des responsabilités en matière de sécurité. Ils sont responsables de l'impact sur l'environnement et de la réglementation de l'industrie. Certaines personnes, des critiques — et je sais que vous en avez aussi parlé dans votre rapport — disent que cela risque de créer des conflits ou des apparences de conflits. Ma question est la suivante: n'est-il pas vrai de dire que la création d'un organisme de réglementation indépendant en matière de sécurité permettrait d'éliminer tout conflit tandis que le projet de loi C-5, Loi sur la santé et la sécurité dans la zone extracôticière, ne le permet pas?

L'hon. Robert Wells: Peut-être. Je crois que cette loi sur la santé et la sécurité au travail est une bonne loi, et j'aimerais bien qu'elle soit promulguée. Ce serait bénéfique pour tout le monde. Cependant, elle ne répond pas nécessairement aux questions que même certains des organismes de réglementation actuels pourraient devoir étudier ni ne règle la question de l'organisme de réglementation sur la sécurité en zone extracôtière. Ce n'est pas un remède universel. La loi porte sur la santé et la sécurité au travail, et ne règle pas tous les problèmes auxquels un organisme de réglementation peut être confronté. Cependant, M. Barnes a tout à fait raison lorsqu'il dit que les organismes de réglementation, et l'industrie elle-même, ont toujours la possibilité de dépasser les normes gouvernementales. Cela se produit. C'est évident.

Le président: Merci.

Merci, monsieur Julian et monsieur Cleary.

Nous allons passer à M. Trost, qui sera suivi de Mme Crockatt. Si vous utilisez tout le temps qui vous est accordé, nous devons ensuite suspendre la réunion à ce moment-là afin de régler d'autres affaires.

Allez-y, monsieur Trost.

M. Brad Trost: Eh bien, monsieur le président, je ne vais probablement pas utiliser tout mon temps parce que j'ai seulement une courte question pour M. Barnes et, bien sûr, si M. Wells veut ajouter quelque chose, il est le bienvenu.

Une des choses dont d'autres témoins ont parlé — et je crois que quelqu'un l'a mentionnée aujourd'hui — est la question des sous-traitants. Ils ont rappelé l'importance de mettre en place la bonne structure hiérarchique. Monsieur Barnes, en quoi ce projet de loi vous donne-t-il plus d'outils pour encadrer les sous-traitants parce que, comme on l'a observé ici, ce n'est probablement pas les grandes entreprises qui n'auront pas de procédures ou de règlements en matière de sécurité conformes. Vous allez traiter avec beaucoup de sous-traitants sur le terrain, et ils ne seront pas tous membres de l'ACPP. Pouvez-vous nous dire rapidement en quoi cela vous permet de travailler avec des sous-traitants, des entrepreneurs temporaires, des intervenants de ce type? Quelles sont vos pratiques actuelles et en quoi le projet de loi vous aidera-t-il? Y a-t-il des recommandations qui n'ont pas encore été abordées?

M. Paul Barnes: Je ne crois pas que le projet de loi aidera à cet égard. Ce que les intervenants de l'industrie ont fait dernièrement, lorsqu'ils embauchent des entrepreneurs, c'est d'inscrire dans le contrat l'exigence selon laquelle ils doivent respecter un certain niveau de rendement touchant la sécurité et certains programmes de sécurité en général. Par conséquent, nous embauchons des entrepreneurs et nous nous assurons qu'ils respectent certaines normes en matière de sécurité. Récemment, beaucoup de producteurs ont procédé à leurs propres vérifications indépendantes des entrepreneurs pour s'assurer qu'ils respectaient non seulement les dispositions du contrat, mais aussi les protocoles de sécurité stipulés.

M. Brad Trost: J'ai cru comprendre qu'un des témoins précédents, l'autre jour, a dit que le projet de loi permet aux principaux entrepreneurs et aux principales entreprises d'avoir plus de mordant sur le plan juridique, et que les bonnes pratiques de l'industrie y donnent maintenant suite.

Selon vous, avez-vous déjà suffisamment de mordant juridique grâce aux contrats et aux vérifications de sécurité que vous utilisez auprès de vos sous-traitants?

M. Paul Barnes: Oui.

M. Brad Trost: C'est toutes les questions que j'avais.

Monsieur Wells, voulez-vous ajouter quelque chose?

L'hon. Robert Wells: Non. Je crois que M. Barnes était la meilleure personne pour en parler.

M. Brad Trost: Merci, monsieur le président. J'ai terminé.

Le président: Nous allons passer à Mme Crockatt.

Mme Joan Crockatt: Monsieur Barnes, j'aurais dû dire dès le départ que je suis de Calgary, le berceau de l'ACPP, alors je suis heureuse de vous voir ici et d'entendre vos réponses. Je veux vous demander rapidement comment tout ça va se traduire sur le terrain. Personne, bien sûr, ne veut qu'il y ait des accidents — ni le gouvernement, ni l'industrie ni les gens qui travaillent là-bas.

Pouvez-vous me dire, selon vous, dans quelle mesure le projet de loi C-5 aura un impact sur les travailleurs sur le terrain au sein de l'industrie?

M. Paul Barnes: Il faut mettre le projet de loi en contexte. Il ne fait que préciser qui est responsable de la santé et de la sécurité en milieu de travail dans les installations extracôtières. Avant ce projet de loi, certains règlements liés aux activités extracôtières relevaient du provincial, et d'autres, du fédéral. Le tout était géré par l'Office des hydrocarbures extracôtiers.

Le projet de loi précise bel et bien que les offices sont les organismes de réglementation responsables de la santé et de la sécurité au travail. Cependant, ils relèvent maintenant des ministres du Travail provinciaux et, à l'échelon fédéral, ils continuent de relever du ministre des Ressources naturelles du Canada, qui doit consulter le ministre du Travail lorsqu'il est question des activités extracôtières.

Par conséquent, sur le terrain, ça ne fait que préciser quel organisme de réglementation possède la compétence.

● (1710)

Mme Joan Crockatt: Si j'ai bien compris, vous croyez que cela peut rendre les choses plus claires.

On nous a dit, dans le passé, que certains avaient tendance à se laver les mains de certains problèmes. Croyez-vous que cela pouvait être un problème dans le passé et croyez-vous que le projet de loi permettra de corriger le tir?

M. Paul Barnes: Je n'ai jamais été témoin de cela dans le passé. Mais je crois que le projet de loi précise bien qui est l'organisme de réglementation en matière de santé et de sécurité au travail. Par conséquent, s'il y a un malentendu en ce qui a trait à un incident ou à une question liée à la sécurité, le projet de loi précise qui a la compétence.

Mme Joan Crockatt: Selon vous, dans le passé, peu importe qui était témoin d'une situation pouvant constituer une infraction en matière de sécurité, que ce soit un superviseur, un travailleur ou un autre intervenant, avait-il le devoir de le déclarer?

M. Paul Barnes: Oui, c'était très certainement le cas dans le passé, et l'Office des hydrocarbures extracôtiers était toujours le principal responsable de la réglementation des activités extracôtières. À l'occasion, les ministères provinciaux du Travail croyaient aussi avoir un rôle à jouer en la matière.

Mme Joan Crockatt: D'accord.

M. Paul Barnes: Le projet de loi permet maintenant de clarifier les choses.

Mme Joan Crockatt: Vous avez dit que 34 % du PIB de Terre-Neuve-et-Labrador découle des hydrocarbures extracôtiers?

M. Paul Barnes: C'est exact, oui.

Mme Joan Crockatt: Et cela représente environ 40 milliards de dollars?

M. Paul Barnes: Non, 40 milliards de dollars ont été investis depuis 1996 dans les activités extracôticières à Terre-Neuve.

Mme Joan Crockatt: C'est donc lié à la question de M. Zimmer. Dans quelle mesure croyez-vous que le projet de loi favorisera l'économie dans le Canada atlantique, compte tenu de l'ampleur des investissements?

M. Paul Barnes: Les investissements dans les activités extracôticières d'extraction du pétrole et du gaz à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse continueront très certainement d'augmenter à l'avenir, selon moi. Le projet de loi n'a aucun impact sur les investissements.

Mme Joan Crockatt: Qu'en est-il de l'assentiment de la population à l'égard de la composante de réglementation? Les gens l'acceptent-ils? Croyez-vous que cela aidera l'industrie de pouvoir dire au grand public qu'elle compte sur un organisme de réglementation très fort qui met en place des lignes directrices qu'elle est déterminée à respecter?

M. Paul Barnes: J'espère que c'est le cas, mais je crois que le vrai avantage vient du fait que les travailleurs de l'industrie auront leur mot à dire et seront davantage entendus maintenant une fois le projet de loi adopté. Ils auront davantage leur mot à dire sur les questions de sécurité qui les touchent.

Mme Joan Crockatt: Croyez-vous, comme le juge Wells l'a dit, qu'il y a une composante psychologique liée au fait de participer au processus décisionnel lorsqu'il est question de santé et de sécurité?

M. Paul Barnes: Oui, c'est exact. C'est que les travailleurs ont un point de vue et que celui-ci sera entendu.

Mme Joan Crockatt: Croyez-vous que la formation en sécurité de vos membres est suffisante?

Aucun d'entre nous ne veut voir un autre accident d'hélicoptère. Nous voulons adopter ce projet de loi pour nous assurer de bien examiner la situation, que les provinces travaillent en collaboration avec le gouvernement fédéral et qu'on met en place les pratiques exemplaires.

Pouvez-vous parler, de façon générale, de ces composantes?

M. Paul Barnes: Eh bien, oui, il y a très certainement toujours place à l'amélioration lorsqu'il est question de formation en sécurité. Comme le juge Wells l'a indiqué, les instituts de formation de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse ont accès à du nouvel équipement qui permet d'améliorer la formation. À mesure que de nouvelles technologies sont mises au point, évidemment, de nouveaux outils pourront être utilisés dans le cadre de la formation. Nous avons évalué d'autres programmes de formation liés aux activités extracôticières dans le monde entier, et la formation canadienne des travailleurs extracôticiers est la meilleure, en grande partie en raison de l'environnement dans lequel nous travaillons.

• (1715)

Mme Joan Crockatt: C'est intéressant. Le Canada est premier de classe. À qui nous comparons-nous?

M. Paul Barnes: Nous avons bien sûr examiné la Norvège, le Royaume-Uni, le golfe du Mexique et l'Australie, qui ont des compétences en matière d'activités extracôticières très semblables à celles de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse.

Mme Joan Crockatt: Quels domaines? C'est fascinant. Pouvez-vous préciser quels domaines vous avez examinés et quels sont précisément nos points forts?

M. Paul Barnes: Nous avons principalement examiné la formation en survie de base, qui est la formation que chaque travailleur extracôtier doit suivre avant d'aller en mer. Nous avons examiné toutes les composantes de cette formation — de quelle façon les travailleurs sont formés en ce qui concerne l'évacuation d'un hélicoptère, de quelle façon ils utilisent leur équipement de survie, de quelle façon ils embarquent dans un canot de sauvetage et en débarquent, l'ajustement de leur combinaison de survie. Nous avons comparé tous ces aspects de la formation, et nous avons obtenu un excellent résultat.

Mme Joan Crockatt: Est-ce très différent de ce que vous auriez constaté il y a quatre ans et demi, en mars 2009?

M. Paul Barnes: Je ne crois pas que ce serait très différent. Je crois que nous nous sommes probablement améliorés depuis. Mais je ne dirais pas qu'il s'agit d'améliorations majeures.

Le président: Merci, madame Crockatt, merci beaucoup.

Merci à vous deux, messieurs. Je crois que vous nous avez fourni des renseignements extrêmement utiles. Vous avez une expérience incroyable, et le comité vous remercie d'avoir été là aujourd'hui pour nous aider dans le cadre de notre étude du projet de loi C-5.

Je suspends nos travaux pendant deux ou trois minutes.

M. Gravelle invoque le Règlement.

M. Claude Gravelle (Nickel Belt, NPD): Monsieur le président, je ne crois pas que vous ayez à suspendre les travaux, nous pouvons poursuivre en séance publique.

Ma motion intéresse les habitants de l'Ontario et le gouvernement fédéral, parce que, comme vous le savez, le gouvernement provincial l'a blâmé pour tout ce qui s'est mal passé relativement au Cercle de feu, et je crois que nous devrions en discuter en séance publique.

Ce serait dans l'intérêt des gens de l'Ontario et du Canada que la motion soit débattue en séance publique.

Le président: Monsieur Gravelle, pour commencer, nous devons suspendre nos travaux afin que les témoins puissent partir, puis nous poursuivrons à huis clos pour traiter de nos travaux futurs, comme nous le faisons toujours.

Le président: M. Julian invoque le Règlement.

M. Peter Julian: La motion de M. Gravelle est la suivante:

Que le Comité des ressources naturelles invite le gouvernement de l'Ontario afin de comprendre ses préoccupations spécifiques au sujet des politiques liées à son initiative du Cercle de feu, et déterminer les mesures fédérales qui permettraient de faire avancer ce projet de plusieurs milliards de dollars.

La motion est, bien sûr, recevable. Il faut en discuter en public, et je crois que la demande de M. Gravelle, maintenant qu'elle a été proposée et que nous en sommes saisis, est tout à fait légitime.

Nous souhaitons tous bonne chance à nos témoins et les remercions, mais il s'agit de quelque chose dont il faut parler en séance publique. Cela ne fait aucun doute.

Le président: Monsieur Julian, le comité a toujours discuté de ses travaux futurs à huis clos et il continuera à le faire.

Nous allons suspendre les travaux du comité deux ou trois minutes pour poursuivre à huis clos et puis nous reviendrons et poursuivrons nos discussions à huis clos.

[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>