

Message du Sénat

C'est une tragédie d'énorme proportion que le gouvernement ne soit pas parvenu à résoudre les conflits de personnalités et à guérir la ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources de sa manie de vouloir édifier un empire. Elle refuse obstinément de laisser le gouvernement confier cette minuscule parcelle de son empire au ministre des Transports. La décision de ne pas assujettir les plates-formes de forage à la Loi sur la marine marchande du Canada va à l'encontre d'au moins trois jugements de tribunaux canadiens qui ont été unanimes à conclure que ces plates-formes sont des navires et qu'elles devraient par conséquent être assujetties à cette loi.

Qu'est-ce que cela peut bien faire, demanderont certains, que ces plates-formes de forage dépendent du ministre des Transports ou de la ministre de l'Énergie? Toute la différence du monde. La Commission royale d'enquête sur le naufrage de l'*Ocean Ranger* est arrivée à la conclusion qu'en raison d'une organisation hiérarchique déficiente et mal réglementée, en raison de l'absence de formation et de consignes d'urgence et en raison de la confusion régnant au moment du désastre, des vies ont été perdues qui auraient pu être sauvées. La commission royale a isolé certains problèmes précis ayant contribué au désastre. Puisque les plates-formes de forage ne sont pas assujetties à la Loi sur la marine marchande du Canada, il n'est pas obligatoire qu'un capitaine breveté se trouve à bord. En fait, même aujourd'hui, il n'y a pas de capitaines brevetés à bord des plates-formes de forage installées au large de Terre-Neuve. Je crois que l'une des six en a un. Les cinq autres n'en ont pas parce que les lignes directrices du ministère de l'Énergie ne l'exigent pas.

Dans son rapport, la Commission royale déclare que les principaux facteurs ayant contribué au désastre sont le manque de consignes d'urgence adéquates, l'absence de manuels et de renseignements techniques au sujet du pupitre de contrôle du ballastage, l'insuffisance des programmes de formation des employés clés, l'insuffisance des connaissances sur la vulnérabilité de la plate-forme et de son système de ballastage ainsi que l'erreur humaine imputable aux lacunes de la formation. Les commissaires ajoutaient qu'une erreur commise en réaction au mauvais fonctionnement du matériel avait directement conduit à la catastrophe. La fermeture des contre-hublots de la salle de contrôle du ballastage, avant que la tempête atteigne son point culminant, aurait de toute évidence permis d'éviter l'accident. On ne l'a pas fait. Si l'équipage avait pris les mesures appropriées pour contrer les effets de l'infiltration d'eau de mer dans le pupitre de commande du ballastage, la tragédie aurait été évitée. Le désastre aurait pu être évité si les personnes à bord avaient pris les mesures qu'une personne compétente et informée aurait prises. En raison d'un manque de formation, de manuels et de renseignements techniques, l'équipage s'est trouvé impuissant devant le concours de circonstances qui a causé la disparition tragique de l'*Ocean Ranger* et des 84 hommes qui se trouvaient sur cette plate-forme de forage.

Comment cela a-t-il pu arriver? Comment une plate-forme qui a coûté un milliard de dollars et sur laquelle se trouvaient 84 personnes a-t-elle pu être installée dans les mers les plus agitées du monde, à part le Cap de Bonne Espérance, avec un équipage n'ayant pas une formation suffisante? C'est parce que, du point de vue de la réglementation, les plates-formes de

forage étaient considérées avant tout comme des moyens d'extraire le pétrole du sous-sol de l'océan. Elles n'étaient pas considérées comme des navires océaniques. Elles n'étaient pas soumises à la même réglementation que tout bateau qui navigue à 200 milles au large, dans l'Atlantique. D'ailleurs, ces plates-formes ne ressemblent pas à des navires. Elles sont stationnaires et ne peuvent pas suivre le mouvement des vagues lorsqu'il y a une tempête. Elles doivent résister à l'assaut des vagues.

En 1982, on ne se rendait pas suffisamment compte qu'il s'agissait non seulement d'un moyen d'extraire du pétrole des gisements sous-marins, mais d'un navire avec 84 personnes à bord, qui devait affronter une des mers les plus agitées au monde. Après trois ans d'enquête qui ont coûté 15 millions de dollars, la Commission a recommandé de ne plus considérer les plates-formes de forage comme des outils d'extraction, mais plutôt comme des navires en les plaçant sous la juridiction de la Loi sur la marine marchande et du ministre des Transports.

Je suis terriblement déçu que nous ne l'ayons pas fait, simplement parce que la ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources n'était pas prête à renoncer à sa juridiction sur les plates-formes de forage qui opèrent dans l'océan Atlantique, tout cela parce qu'elle ne veut pas abandonner un morceau de son empire à un autre ministre. Il est tragique et regrettable qu'elle puisse s'opposer, par simple vanité, aux recommandations honnêtes et sincères d'une Commission royale d'enquête qui a passé énormément de temps à préparer des recommandations à l'intention du gouvernement du Canada.

* * *

[Français]

MESSAGE DU SÉNAT

M. le vice-président: J'ai l'honneur de faire savoir à la Chambre que le Sénat a transmis un message pour l'informer qu'il a adopté, sans amendement, le projet de loi C-45, Loi concernant les relations collectives entre employeur et employés au Sénat, à la Chambre des communes et à la Bibliothèque du Parlement.

* * *

LA SANCTION ROYALE

M. le vice-président: J'ai l'honneur d'informer la Chambre qu'une communication dont voici le texte a été reçue:

Résidence du Gouverneur général
Ottawa

le 27 juin 1986

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous aviser que l'honorable Gérard V.J. La Forest, juge puiné de la Cour suprême du Canada, en sa qualité de Gouverneur général suppléant, se rendra à la Chambre du Sénat, aujourd'hui, le 27 juin 1986, à 17 heures, afin de donner la sanction royale à des projets de lois.

Veuillez agréer, monsieur le Président,
l'assurance de ma haute considération.
Le Secrétaire du Gouverneur général,
Léopold H. Amyot