

INITIATIVES PARLEMENTAIRES— MOTIONS

[Traduction]

Le président suppléant (M. Corbin): Tous les articles figurant sous la rubrique des avis de motion d'initiative parlementaire et précédant l'article n° 26 sont-ils reportés du consentement unanime?

Des voix: D'accord.

* * *

LES SERVICES DE RECHERCHES ET DE SAUVETAGE L'OPPORTUNITÉ D'INSTITUER UNE COMMISSION D'ENQUÊTE INDÉPENDANTE

La Chambre reprend l'étude, interrompue le vendredi 16 janvier 1981, de la motion de M. Siddon:

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait envisager l'opportunité de charger une commission d'enquête indépendante d'examiner les sérieuses lacunes qui existent au sein de l'administration des services de recherches et de sauvetage sur la côte ouest du Canada.

L'hon. James A. McGrath (Saint-Jean-Est): Monsieur le Président, je suis heureux de pouvoir traiter de cette question extrêmement sérieuse. Il y a maintenant près d'un an et sept mois que le naufrage de l'*Ocean Ranger* entraînait dans la mort 84 personnes au large de la côte méridionale de Terre-Neuve. Cela a remis en question nos moyens de recherches et de sauvetage sur la côte est.

Bien sûr, cette motion vise expressément la côte ouest, et je félicite le député de Richmond-Delta-Sud (M. Siddon) de l'avoir présentée. Je tiens à donner acte que j'ai l'intention de modifier la motion pour que l'enquête demandée porte également sur la côte est.

Après le naufrage de l'*Ocean Ranger*, le rapport d'évaluation des opérations de recherches et de sauvetage a été publié. Il s'agissait d'une étude interministérielle qui a paru il y a environ un an, en septembre 1982.

C'est rien moins qu'une honte nationale que ce rapport n'ait pas fait l'objet d'un examen en comité parlementaire, et qu'aucun comité de notre Chambre ne se soit encore penché sur le naufrage de l'*Ocean Ranger*. Pourtant, un comité de la Chambre des représentants du Congrès américain s'est penché sur la question peu de temps après. La garde côtière américaine y a également consacré une étude, et je pense qu'il y a eu une autre étude consacrée au naufrage de l'*Ocean Ranger*.

● (1720)

Pourtant, cette plate-forme de forage détenait un permis d'exploitation canadien; elle était en activité à l'intérieur de la zone économique du Canada et elle relevait de la compétence du Canada. Aussi, son équipage était composé en majorité de Canadiens. Cependant, nous n'avons pas encore procédé à une enquête sur les causes de cette catastrophe et sur la capacité de nos services de recherches et de sauvetage de faire face à ce genre d'incident et cela est difficile, voire impossible, à comprendre.

Cette motion a pour but de signaler que les services de recherches et de sauvetage du Canada sur nos deux côtes sont en bien piteux état. Le fait que le gouvernement ait pu circonvier le Parlement en ne saisissant pas un comité parlementaire de cette question montre son ingéniosité dans le domaine

Services de recherches et de sauvetage

de la gestion des travaux de la Chambre, mais n'enlève rien au fait que la situation dans ce domaine est catastrophique. Nous attendrons probablement de frôler une autre catastrophe du genre avant de procéder à une autre évaluation de nos moyens de recherches et de sauvetage.

Ayant été ministre des pêches et des océans, je sais que beaucoup de pêcheurs de la côte ouest du Canada comptent sur la garde côtière américaine pour les protéger. C'est vraiment une honte, et cela devrait cesser. Sur la côte est, nos services de recherches sont tellement dispersés que seule une petite région est suffisamment protégée. Cela explique la tragédie de l'*Ocean Ranger*.

Je voudrais parler brièvement du rapport sur l'évaluation des opérations de recherches et de sauvetage du point de vue de ma province, Terre-Neuve, où ces opérations ne sauraient répondre aux besoins. Tout d'abord, le rapport ne fait aucun cas de la perte de vies humaines, les statistiques portent sur les incidents. En outre, le rapport interne du ministère de la Défense est tout à fait objectif et ne tient aucun compte des vies perdues. Ses auteurs prétendent que ces chiffres fausseraient leurs statistiques de base sur les activités par un ou deux incidents, comme celui de l'*Ocean Ranger*.

Autrement dit, 83 personnes ont perdu la vie dans la catastrophe de l'*Ocean Ranger*, et si vous tenez compte de ce chiffre, cela démolit complètement les statistiques. Voilà le genre de logique tortueuse qu'on nous sert. Mais c'est plus grave. L'*Ocean Ranger* nous a lancé un avertissement. La triste conclusion qu'il faut tirer de tout cela, c'est que la majorité des catastrophes maritimes se produisant aux alentours de Terre-Neuve, on ne peut pas s'en servir du point de vue statistique pour confirmer ses arguments.

Plus le centre de coordination du sauvetage est éloigné de la scène d'un accident, plus il s'écoule de temps avant qu'une décision ne soit prise et plus il faut de temps pour réagir. Je m'efforce d'être bref afin de permettre à d'autres députés de parler de cette motion. Voilà ce que j'ai à dire à propos de l'évaluation de la recherche et du sauvetage.

Il faut bien se dire qu'en raison de la configuration de la région de l'Atlantique, qui s'étend sur des millions de kilomètres carrés, Terre-Neuve est forcément secourue avec un certain retard parce que le centre de coordination du sauvetage est situé à Halifax. Ce retard apporté à réagir a été un facteur important, et il en a été question dans pratiquement toutes les enquêtes concernant les accidents survenus sur la côte est et, en tout cas, tous les accidents survenus au large de Terre-Neuve et du Labrador.

Les avions à voilure fixe stationnés dans la région de Halifax, y compris l'Île-du-Prince-Édouard, ne permettent pas d'intervenir en cas d'accident au large de la côte de Terre-Neuve et du Labrador. Cela montre qu'il est indispensable de stationner des avions à voilure fixe sur la côte est, au large de Terre-Neuve.

Le rapport mentionne également la nécessité d'avoir un centre de coordination distinct pour le sauvetage maritime. J'ai déjà fait valoir, et je le répète ici aujourd'hui, qu'il faudrait un centre de coordination distinct à Saint-Jean, Terre-Neuve, pour couvrir la région du nord-ouest de l'Atlantique, afin de répondre aux obligations qui nous échoient aux termes des ententes internationales sur l'aviation et qui nous obligent à couvrir la circulation aérienne internationale dans une vaste région de l'océan. Cela nous permettrait également de protéger