

L'ajournement

glaces de l'Arctique, entourée par les glaces qui traversent le Labrador par le détroit de Belle-Isle jusqu'à notre côte nord-est, n'a qu'un brise-glace de taille moyenne à Saint-Jean, le *Sir Humphrey Gilbert* et un navire cablier brise-glace, le *John Cabot* qui doit vérifier les câbles au large de Terre-neuve, dans l'Atlantique. Donc, il y en a trois à Québec et trois à Dartmouth alors qu'ils devraient se trouver à Saint-Jean de Terre-Neuve.

Nous avons deux autres gros brise-glace en chantier. L'un d'eux doit être mis en service le 1^{er} juillet. Je crois qu'ils ont été construits à Vancouver. Ce brise-glace ira à Québec. Il y en a un autre en chantier qui sera mis en service en 1979 et qui ira dans la région de Halifax-Dartmouth. Pourquoi le ministère des Transports ne peut-il rien faire sans poursuivre de visées politiques? Quatre gros brise-glace seront stationnés à Dartmouth, un brise-glace moyen à Saint-Jean et quatre à Québec. Que se passe-t-il donc, monsieur l'Orateur? Ces brise-glace devraient être stationnés à Saint-Jean, qui se trouve plus près, puisqu'on en a besoin au large des côtes de Terre-Neuve.

Je voudrais que le ministre fasse quelque chose pour remédier à la situation et améliorer la sécurité et la capacité d'intervention des brise-glace au large de la côte de Terre-Neuve en stationnant au moins deux gros brise-glace de plus à Saint-Jean ou dans un autre port de Terre-Neuve. S'il y avait un port à Gander, c'est là qu'iraient ces brise-glace, mais comme Gander n'est pas un port, Saint-Jean peut avoir quelque espoir. J'aimerais que le ministre s'excuse—il n'est pas ici ce soir . . .

M. l'Orateur adjoint: A l'ordre. Le député a dépassé son temps de parole.

M. W. Kenneth Robinson (secrétaire parlementaire du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social): Monsieur l'Orateur, je voudrais dire tout d'abord au député de Saint-Jean-Ouest (M. Crosbie) qu'à mon avis, il a en effet soulevé une question grave, comme il l'a fait remarquer. Il a également fait des instances très importantes surtout à l'égard de la sécurité, de l'utilisation des brise-glace en général et des endroits où il faudrait les stationner. J'espère que le ministre des Transports (M. Lang) en prendra bonne note, car ces instances semblent parfaitement fondées.

● (2227)

Il est malheureux que le député n'ait pas reçu de copie d'un communiqué de nouvelles daté du 28 février, qui, je suppose, est celui dont il parle. Je suis certain que c'était un oubli qui n'était pas intentionnel.

Le *Cape Royal*, un chalutier latéral de 132 pieds d'une jauge brute de 350 tonnes, a quitté Burgeo pour un voyage de 15 heures qui devait le mener à Marystown, à Terre-Neuve, où

il devait être radoubé. Avant de l'entrer en cale sèche, tout son gréement de pêche a été retiré et, quand il est parti, le bateau n'avait pas de lest ni de glace. Huit personnes étaient à bord, qui sont toutes présumées perdues.

Brièvement, les événements semblent s'être déroulés de la façon suivante. Premièrement, à 18 h 20, heure locale, le 4 août 1977, le *Cape Royal* a quitté Burgeo; deuxièmement, à 19 h 20, le même jour, le *Cape Royal* a appelé le navire de pêche *Gulf Gerd* mais, quand ce dernier a répondu, il n'a pas reçu de réponse. C'était la dernière fois qu'un message a été reçu du *Cape Royal*. Troisièmement, on ne s'est pas rendu compte que le navire était en retard avant 16 h 20, le 12 août, quand un message radio de Burgeo à Marystown concernant son radoubage a attiré l'attention sur le fait que le *Cape Royal* n'était pas arrivé. Après avoir vérifié avec Saint-Pierre, on a confirmé qu'il ne s'était pas réfugié dans cette région et, quatrièmement, à 19 h 05, le 12 août, le centre de contrôle de la navigation maritime de Saint-Jean, à Terre-Neuve, a été informé que le *Cape Royal* était en retard. Des opérations de recherche et de sauvetage ont immédiatement été lancées.

Personne n'a vu ou entendu parler des hommes manquants jusqu'ici. Le canot de sauvetage renversé a été retrouvé le 17 août, et tout indiquait qu'il n'avait pas été mis à l'eau, et les deux bouées de sauvetage ont été retrouvées par la suite sur la rive dans la région de St. Bride's de la péninsule d'Avalon. On n'a pas pu déterminer la cause exacte du sinistre, mais l'absence de tout signal de détresse et le fait qu'on ne se soit apparemment pas servi de l'équipement de sauvetage sembleraient indiquer qu'il a fait naufrage rapidement. Aucune autre épave n'a été repérée en dépit de recherche intense et il semble maintenant improbable qu'on trouve rien d'autre. En conséquence, le commissaire de la garde côtière a recommandé au ministre de faire ouvrir une enquête officielle.

Monsieur l'Orateur, comme vous pouvez le savoir, le ministre des Transports a annoncé le 28 février 1978 qu'il y aurait une enquête publique sur la disparition du chalutier *Cape Royal* qui débutera à Saint-Jean, Terre-Neuve, comme l'a signalé le député, le 4 avril 1978. Le juge Rupert W. Bartlett, de la cour de district de Trinity-Conception a été nommé commissaire et Eric C. Facey, de Gander, sera l'avocat de la commission.

Je me rends compte qu'il s'est passé beaucoup de temps depuis cet accident très malheureux, mais au moins une enquête va maintenant être effectuée qui, je l'espère, permettra de tirer l'affaire au clair pour le député.

M. l'Orateur adjoint: La motion d'ajournement étant adoptée d'office, la Chambre s'ajourne à 2 heures demain.

(La motion est adoptée et la séance est levée à 10 h 28.)