

*Initiatives ministérielles*

d'Alberni pour former des comités en vue d'amener le gouvernement à revenir sur sa décision.

Des milliers de lettres, d'appels téléphoniques et de pétitions ont fini par faire changer d'idée au gouvernement. Ce n'est certainement pas une victoire que des députés ou un seul parti politique pourraient revendiquer. C'est une victoire gagnée par toutes les couches de la société ainsi que par les députés fédéraux et provinciaux de tous les partis politiques. En s'unissant pour atteindre un but qui leur tenait à cœur, ils ont réussi à apporter des changements.

Mais cela ne suffit pas. Une moitié seulement du travail a été accomplie. Le gouvernement a déjà essayé par deux fois et, encore tout récemment, il a annoncé qu'il abandonnait l'idée. Mais je le répète, une seule moitié du travail a été faite.

Le gouvernement doit maintenant participer au programme d'amélioration des phares. Il y a quelque temps, lorsque la garde côtière a abandonné son projet de retirer le personnel des phares sur la côte ouest, on a entamé une étude sur l'amélioration des phares intitulée «The Future Upgrading of Light Stations». Le premier volume de cette étude, qui devait comporter sept volumes puisqu'elle toucherait sept régions, a été terminé et adopté au niveau régional, puis il a été transmis au bureau national de la Garde côtière où l'on devait l'examiner. Il y est toujours.

Le filet de sécurité dans les transports en Colombie-Britannique doit être efficace et fiable pour ceux qui vivent et travaillent dans cette province. Il faut absolument sortir des classeurs ce rapport sur l'avenir des phares, l'époussetter et le mettre en oeuvre.

La redéfinition du poste de gardien de phare est l'un des éléments-clés de ce rapport; un gardien de phare ne se contente pas d'allumer une lumière et de mettre en marche une corne de brume. Il participe aux secours aux marins. Certains gardiens ont déjà porté secours à des gens, sauvé des vies et des biens, et ils font un travail remarquable puisqu'ils sont littéralement les yeux et les oreilles du système de sécurité sur la côte de la Colombie-Britannique.

Dans certains cas, les gardiens fournissent leur propre matériel radio afin de pouvoir communiquer avec les avions et les navires dans la région, leur transmettre des données météorologiques ou les aviser des dangers locaux pour la navigation aérienne ou maritime, et ces services sont grandement appréciés par les gens qui passent dans leur secteur.

Malheureusement, dans le rapport sur la modernisation des phares, le gouvernement s'engageait à fournir des appareils VHF de pointe afin que les communications de ces gardiens de phares puissent devenir un service régulier. C'est une nécessité. Il est impératif d'assurer la sécurité pour des raisons de sécurité.

Il est ironique que le gouvernement ne fournisse pas de lunettes d'approche aux gardiens de phares. S'ils veulent surveiller tout ce qui se passe dans la région, ils doivent fournir leurs propres jumelles. Ce serait raisonnable de fournir ce simple outil, et le rapport en fait la recommandation; il s'agit d'une petite dépense qui pourrait sauver des vies.

Le rapport recommande aussi une autre amélioration de première importance pour les phares, soit l'installation d'équipement météorologique. Il est absolument essentiel de pouvoir fournir aux navires et aux aéronefs des rapports météorologiques exacts et de pouvoir les fournir au moment opportun. Mais le rapport reste dans le tiroir.

Certains phares sont dotés d'un équipement désuet qui ne permet pas la transmission de rapports à intervalles réguliers; par conséquent, leurs rapports sont presque inutiles. Il ne fait que la moitié du travail. Il ne comprend pas de système de sécurité, indispensable aux stations météorologiques comme celles-là. Il faut équiper ces phares du matériel dont ils ont besoin. Il faut donner aux gardiens la formation nécessaire pour qu'ils fassent rapport à intervalles réguliers et dès que les conditions atmosphériques changent de façon importante, afin que les transporteurs soient prévenus à temps, ce qui sauvera des vies et rendra le transport moins dangereux.

Il est ironique que certaines stations n'ont pas les bateaux voulus pour se porter au secours des marins qu'elles servent. Elles n'ont pas de moyens sûrs de les mettre à l'eau. Dans certains cas, où le bureau du gardien ne se trouve pas dans le même bâtiment que le phare, on ne donne pas de vêtements de survie à ce dernier alors qu'il risque de se retrouver coincé dans un endroit entouré d'eau ou même dans l'eau. Il est important que chaque gardien de phare ait à sa disposition des vêtements de survie pour qu'au moins il ne mette pas sa vie en danger quand il se porte au secours des marins. Ces vêtements sont absolument critiques.

Il y a eu des réunions à Prince Rupert et à Port Hardy. La côte du centre de la Colombie-Britannique est une région particulièrement dangereuse où le travail est difficile. En général, les vols qui viennent de Vancouver, de l'île de Vancouver ainsi que de Prince Rupert et qui suivent le littoral en passant par la côte centrale, dépen-