

## L'ajournement

aux malades chroniques pensionnaires de maisons de repos. Les conseillers techniques du ministère de la Santé nationale et du Bien-être social sont également à la disposition des provinces pour les aider à mettre au point des programmes et des normes de soins.

LES PÊCHERIES—LE NAUFRAGE DU CHALUTIER «CAPE ROYAL»—  
DEMANDE D'ENQUÊTE PUBLIQUE

**M. John C. Crosbie (Saint-Jean-Ouest):** Monsieur l'Orateur, le 9 août 1977, le chalutier à pêche latérale de 132 pieds de long, le *Cape Royal*, quittait Burgeo sur la côte sud de Terre-Neuve pour se rendre à Marystown dans la baie de Plaisance, au chantier de construction navale, pour y faire faire des travaux de réfection. Il n'allait pas à la pêche. Il se rendait tout simplement à Marystown pour des travaux d'entretien. Aussi, l'équipage n'était-il pas au complet. Il y avait à bord le capitaine et sept hommes d'équipage. Or, ce voyage, monsieur l'Orateur, prend habituellement treize heures environ. Le navire partit vers 6 heures du soir le 9 août. Il aurait dû arriver à Marystown vers 10 h 30 le lendemain matin. Pour une raison que j'ignore mais qui existe, monsieur l'Orateur, les embarcations de pêche ne font pas savoir, habituellement, l'heure à laquelle elles comptent arriver, à laquelle elles arrivent, lorsqu'elles partent pour la pêche. Il semble qu'on ait respecté la tradition, bien que le chalutier se rendait seulement à Marystown pour s'y faire réparer. Personne, semble-t-il, ne prévoyait avoir de ses nouvelles à son arrivée à Marystown. Personne, monsieur l'Orateur, ne s'est donc informé pendant deux jours et demi pour savoir s'il s'était rendu ou non à Marystown.

Lorsque quelqu'un s'est trouvé à appeler à Marystown, deux jours et demi plus tard, le vendredi 12 août, on a constaté que le chalutier n'y était jamais arrivé, qu'il s'était perdu en mer. Une vaste expédition de recherche n'a permis de trouver qu'un canot de sauvetage, monsieur l'Orateur. On la trouva le 17 août, mais rien de plus. C'est là, bien sûr, un incident qui exige une enquête publique. Parce que la station de radio CKCM à Marystown, et les habitants de la côte sud n'obtenaient aucun résultat de leur député, le secrétaire d'État aux Affaires extérieures (M. Jamieson), et qu'ils n'ont pu obtenir de renseignements du ministre des Transports (M. Lang), ils ont communiqué avec moi.

Le 26 octobre 1977, j'ai présenté une motion aux termes de l'article 43 du Règlement pour demander à la Chambre d'ordonner au ministre des Transports de nommer immédiatement une commission publique et de la charger de faire enquête sur la disparition de ce chalutier à pêche latérale et de son équipage et de voir si les dispositifs de sécurité et la réglementation qui s'appliquent au transport maritime sur la côte sud de Terre-Neuve sont suffisants, cette commission devant se mettre au travail immédiatement et soumettre ses recommandations dès que cela serait humainement possible. La motion a été rejetée parce qu'un député du parti au pouvoir a refusé le consentement unanime de la Chambre.

Le même jour, le ministre des Transports étant absent, j'ai demandé au ministre des Pêches et de l'Environnement (M. LeBlanc), si l'on ordonnerait la tenue d'une enquête. Finalement, c'est en décembre, monsieur l'Orateur, c'est-à-dire quatre mois après le naufrage, que le ministre des Transports, à qui j'avais posé la question, m'a dit qu'il allait déclencher une enquête publique; c'est donc quatre mois après que ce

chalutier fut perdu corps et biens que j'ai pu donner le renseignement aux Terre-Neuviens. On n'avait toujours pas encore formé de commission en janvier, ni en février. C'est seulement le 1<sup>er</sup> mars que l'on a chargé un commissaire de mener une enquête à ce sujet; il s'agit du juge Rupert Bartlett, de la cour de district de Terre-Neuve. C'est donc sept mois après le naufrage que l'on a nommé un commissaire et celui-ci va entamer son enquête le 4 avril 1978, c'est-à-dire huit mois après la disparition de ce navire et de son équipage.

Il s'agit là d'un retard impardonnable et inutile, monsieur l'Orateur. Il n'y a rien qui puisse le justifier. Il y a encore autre chose que j'aimerais signaler: c'est moi qui avais posé les questions, présenté une motion aux termes de l'article 43 du Règlement et eu des entretiens particuliers avec le ministre des Transports. Le ministre a émis un communiqué le 1<sup>er</sup> mars, mais il n'a même pas daigné me le faire parvenir. Le ministre n'a pas eu la courtoisie de me faire parvenir ce communiqué, pas plus qu'il ne m'a avisé de la nomination du commissaire. Voilà une bien vilaine façon d'agir.

● (2222)

Le ministre a triste mine comme s'il avait perdu un poussin de sa couvée. Il ne faut guère être prévenant pour refuser une courtoisie comme celle-là. Je m'étais entretenu avec lui à deux ou trois reprises à ce sujet, mais, en fin de compte, au moins cette enquête est-elle maintenant en marche, et il est à espérer qu'elle aboutisse à des recommandations visant à rendre plus sûres la procédure en vigueur sur la côte sud de Terre-Neuve et à exiger des chalutiers et de tous les navires qu'ils signalent leurs départs et leurs arrivées, et qu'ils se rapportent quotidiennement afin d'éviter que ne se reproduise ce genre d'incident où un navire manque à l'appel depuis deux jours et demi sans que personne le sache. En l'occurrence, on ne s'en est rendu compte que lorsqu'un parent d'un des membres de l'équipage a téléphoné à Marystown pour constater que le navire ne s'y trouvait même pas. Bien sûr, ce serait encore mieux si l'enquête permettait de découvrir pourquoi le chalutier a fait naufrage.

Pendant que j'ai la parole, monsieur l'Orateur, je voudrais dire que le comité de souscription pour le fonds du *Cape Royal*—son porte-parole est M. George Coley qui, je crois, est originaire de Burgeo-Ramea, sur la côte sud—a recueilli \$134,000 pour les familles des huit membres de l'équipage qui ont péri dans le naufrage. Bien sûr, leurs familles reçoivent des indemnités de la Commission des accidents de travail et d'autres indemnités de ce genre. Les dons nous sont parvenus de tous les coins de Terre-Neuve et de Nouvelle-Écosse. Comme c'est la coutume à Terre-Neuve en cas de naufrage, un fonds a été créé, et l'argent recueilli servira à aider les six veuves et les dix-sept enfants à leur charge. C'est une bien triste affaire, et je ne comprends pas pourquoi il a fallu attendre huit mois avant d'ouvrir l'enquête. Une commission enquête actuellement sur le naufrage du *William Carson*, et je ne pense pas qu'elle ait encore présenté son rapport, mais dans ce cas, personne ne s'est noyé tandis que dans le cas présent huit personnes ont tragiquement perdu la vie.

A propos de la sécurité le long de la côte de Terre-Neuve, on s'interroge sur ce que le ministre attend pour fournir des services de brise-glace. Le gouvernement canadien a six gros brise-glace dont trois sont stationnés à Québec et trois à Dartmouth, alors que Terre-Neuve qui est entourée par les