

... le navire de type 400 n'était pas au point pour les opérations effectuées dans les conditions extrêmement difficiles qui prévalent à certaines périodes de l'année dans les eaux du nord de la Colombie-Britannique. C'est pourquoi la Garde côtière canadienne cherche à trouver d'autres genres de navires pour assurer un service efficace dans le détroit d'Hécate, le détroit de la Reine-Charlotte et l'Entrée Dixon où les autorités régionales en matière de recherches et de sauvetage avaient initialement prévu mettre des navires de type 400 en service.

La Garde côtière canadienne cherche à trouver d'autres types de navires, mais entre-temps, monsieur le Président, des vies humaines sont en péril.

Le député de Skeena a réclamé à maintes reprises qu'on poste un hélicoptère convenablement équipé soit à Masset, dans les îles de la Reine-Charlotte, soit à Prince Rupert. Le ministre n'a cependant pas jugé bon d'accéder à cette requête. Le gouvernement a promis deux autres navires de recherches et de sauvetage plus tôt cette année, l'un pour Bella Bella et l'autre pour Prince Rupert. Le Conseil du Trésor a débloqué des fonds à cette fin. Mais il ne suffit pas de débloquer des fonds pour l'acquisition de ces navires, il faut encore les mettre en service.

Il est nécessaire d'assigner des tâches multiples à tous les navires du gouvernement. La loi exige certes que tous les navires du gouvernement, et en fait tous les navires sur la côte, répondent aux appels de détresse. Mais les navires du gouvernement ne possèdent pas tous l'équipement approprié et ne sont pas tous intégrés au plan de coordination nécessaire à de telles opérations. Des études ont à maintes reprises signalé qu'il s'écoulait un laps de temps très long entre le moment où l'alerte est donnée et celui où les services de recherches et de sauvetage en sont informés.

Voilà qui démontre la nécessité de mieux coordonner les installations que nous possédons déjà et de recourir davantage aux services de volontaires. On a fait une suggestion toute simple en recommandant de doter les volontaires d'un dispositif de télécopie, de sorte qu'il soit facile de les prévenir en cas d'accident nécessitant leur intervention.

On a formé récemment le Canadian Marine Rescue Auxiliary, le CMRA, mais on ne l'a pas utilisé comme il faut. On l'a utilisé d'une façon qui a en fait laissé à l'écart bon nombre des sociétés plus modestes de bateau de sauvetage. C'est vraiment négliger la ressource très importante que constituent les volontaires. Si l'on veut assurer des services efficaces de recherches et de sauvetage sur la côte ouest, il nous faut recourir aux volontaires. La longueur même de la côte et la rareté de la population en certains endroits exigent que nous fassions appel à des volontaires entraînés, mais nous ne l'avons pas fait. On dirait presque que les volontaires sont mal vus, qu'ils nuisent aux professionnels, dans l'esprit de certains.

• (1805)

Dans le mémoire remis par l'Association des sauveteurs de Colombie-Britannique, on trouve une description du volontaire que je voudrais consigner au compte rendu, car je crois qu'elle décrit bien quel genre de personne sont ces volontaires et à quel point ils sont dévoués:

Beaucoup consacrent une part considérable de leurs ressources à leur passe-temps; ils ne ménagent ni leur temps ni leur argent pour l'entretien de leur bateau ou l'achat de matériel. Ils équipent souvent leur bateau de manière à en améliorer l'efficacité dans les tâches de recherche et de sauvetage. Généralement, ces personnes ont acquis après de longues années une grande compétence dans la manœuvre de petits bateaux et une profonde connaissance des conditions maritimes locales, et la plupart d'entre eux ont acquis le respect de leurs collègues dans

Services de recherches et de sauvetage

leur métier. Ils représentent un réservoir de ressource qu'il est impossible d'acheter et encore moins de louer.

Le volontaire donne beaucoup, demande peu et, en général, reçoit encore moins des autorités.

J'insiste donc pour que l'on accorde une plus grande attention à toute cette question des sauveteurs bénévoles.

Je crois également que la Commission devrait accorder davantage d'attention au secteur de la prévention. C'est particulièrement important dans la partie sud de la côte, le secteur que je représente, y compris les îles du golfe, où la navigation de plaisance prend de plus en plus d'importance. Je crois que l'immatriculation devrait être obligatoire pour les navires et le permis obligatoire pour les exploitants, surtout dans le cas des petites bateaux. En effet, rien n'empêche quelqu'un de s'acheter un bateau, de l'équiper d'un moteur très puissant et de s'aventurer au large sans le moindre entraînement. Il faudrait exiger que les exploitants de bateaux passent un examen semblable à celui que l'on exige des conducteurs d'automobiles. Il faudrait exiger que les exploitants de navires possèdent les connaissances théoriques et pratiques leur permettant d'assurer leur propre sécurité et de venir à la rescousse d'un autre bateau en difficulté.

Une autre mesure préventive que je recommande fortement, c'est d'accorder aux officiers de la Garde côtière le droit d'interrompre un voyage qui, à leur avis, est manifestement dangereux. Par exemple, lorsque les passagers d'un bateau sont en état d'ébriété et ne sont plus capables de diriger l'embarcation en toute sécurité. On a le droit de le faire dans le cas des véhicules automobiles mais les officiers de la Garde côtière n'ont pas ce droit. Seule la GRC peut prendre cette initiative.

Je sais que d'autres députés souhaitent participer au débat, et je termine donc en réitérant que nous appuyons la motion. Nous voulons que des améliorations sensibles soient apportées au service de recherches et de sauvetage. Nous croyons qu'un moyen de le faire, c'est d'ordonner une enquête indépendante qui pourrait porter sur tous les aspects de la recherche et du sauvetage sur les deux côtes canadiennes et aboutir à des recommandations qui pourraient être appliquées par un gouvernement qui aurait la volonté d'agir.

M. Stanley Hudecki (secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale): Monsieur le Président, je dois d'abord dire à quel point je suis inquiet et mécontent de l'orientation que prend ce débat. La motion visait expressément la côte ouest et les problèmes de recherches et de sauvetage. J'ai consulté le ministère et j'ai pris la peine de m'intéresser à cette question. J'ai relevé exactement ce qui a été accompli depuis la publication du rapport Cross.

Je crains qu'on ait tellement glosé sur la question qu'il soit devenu impossible de diffuser cette information dans le temps prévu. Or, plutôt que de décrire les mesures qui ont été prises, dont certaines ont été exposées par le dernier intervenant, je vais signaler brièvement ce qui se passe et ce qui se fait dans ce domaine précis.

D'abord et avant tout, le rapport Cross a été déposé à la Chambre des communes en décembre 1982. Depuis, la décision du cabinet exigeait un nouveau système de gestion, de façon à établir plus clairement les responsabilités précises en matière de politique, de planification, d'organisation, de surveillance et de contrôle des opérations de recherches et de sauvetage. La hiérarchie des responsabilités irait du ministre compétent, soit le ministre de la Défense nationale (M. Blais), à un