

[Texte]

summing up his investigations into various weather and lighthouse matters on the B.C. coast. Prior to any further consideration regarding destaffing of lighthouses on the B.C. coast, could you give your commitment to this committee that there will be a public inquiry to look into it, because it is certainly clear from the discussions I have had with light-station keepers that it would be dangerous to destaff many of the outlying light stations on the B.C. coast because of the large involvement they have in search-and-rescue matters.

• 1130

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, the B.C. coast has been treated with exquisite sensibility with respect to this question of lighthouse keepers and the proposal for change is there. British Columbia is being given every special consideration. The number of changes suggested in British Columbia are not great in any event.

As you have mentioned, we retained Dr. Paul LeBlond to do an independent review, which he is now doing. I think he is trusted by all sides. There are only a small number of stations that are suggested for destaffing through remote monitoring on the west coast. We are looking carefully to see what the connection is between any particular coast guard and lighthouse with rescue or safety or other kinds of services in the past. That is the purpose in Dr. LeBlond being engaged as well. I think British Columbia can be assured there will be no changes there that are not fully justified.

Mr. Fulton: Could you assure the committee, though, that if destaffing is considered following the review by Dr. LeBlond, there would be an inquiry so that people involved in search and rescue—I am thinking of fishermen, of the Canadian Coast Guard, of freighter operators and tug operators, of commercial vessels and so on—can have some kind of direct input at an inquiry into what the effects would be?

Mr. Crosbie: Dr. LeBlond is now conducting an inquiry. He is independent of the Department of Transport and he is taking a special look at the situation in British Columbia and hearing representations from people. There is no need for any other independent inquiry. We will have his report and we will be guided by what he says as well.

Mr. Fulton: On the matter of Medivac, I know you are planning to stick by the ban on single-engine rotor craft flights at night for medical evacuations. As you know, on the north coast we are now looking at getting tenders, through a Medivac committee that I sit on, to see what kind of offers we can get from the private sector. It looks as if it is going to be about \$300,000 a year to have a twin-engine rotor craft equipped with back opening doors and so on.

[Traduction]

LeBlond lorsqu'il a résumé son enquête sur diverses questions touchant la météo et les phares sur la côte de Colombie-Britannique. Avant de considérer de nouveau la possibilité d'éliminer le personnel des phares sur la côte de Colombie-Britannique, pourriez-vous vous engager devant le Comité à ce qu'il y ait une enquête publique, car il est certainement manifeste, d'après les entretiens que j'ai eus avec les gardiens de phare, qu'il serait dangereux de retirer le personnel de bon nombre des phares éloignés de la côte de Colombie-Britannique en raison de leur rôle important en matière de recherche et de sauvetage.

M. Crosbie: Monsieur le président, la côte de la Colombie-Britannique a été traitée avec la plus exquise délicatesse à l'égard de la question des gardiens de phare et des propositions de changement qui sont avancées. La Colombie-Britannique reçoit une considération toute particulière. De toute façon, les changements proposés pour la Colombie-Britannique ne sont pas nombreux.

Comme vous l'avez dit, nous avons engagé M. Paul LeBlond pour procéder à un examen indépendant, ce qu'il fait présentement. Je crois qu'il jouit de la confiance de tous. On ne propose de retirer les gardiens que d'un petit nombre de stations pour les remplacer par le contrôle à distance sur la côte ouest. Nous examinons soigneusement le lien entre chaque poste de la garde côtière et chaque phare et les opérations de sauvetage ou la sécurité ou les autres services assurés dans le passé. C'est également pour cela que l'on a retenu les services de M. LeBlond. Je crois pouvoir assurer la Colombie-Britannique qu'il n'y aura aucun changement qui ne soit pleinement justifié.

M. Fulton: Pourriez-vous toutefois assurer le Comité que, si l'on étudie la possibilité de réduire le personnel après l'examen de M. LeBlond, il y aura une enquête de sorte que les personnes qui s'occupent de recherche et de sauvetage—je pense aux pêcheurs, à la garde côtière canadienne, aux exploitants de cargos et de remorqueurs, aux navires commerciaux et ainsi de suite—puissent être entendues directement dans le cadre d'une enquête sur les effets éventuels?

M. Crosbie: M. LeBlond mène présentement une enquête. Il ne dépend pas du ministère des Transports; il examine tout particulièrement la situation en Colombie-Britannique et il reçoit des représentations. Il n'y a aucune nécessité d'instituer une autre enquête indépendante. Nous recevrons son rapport et nous nous inspirerons également de ce qu'il dit.

M. Fulton: À propos de Medivac, je sais que vous prévoyez maintenir l'interdiction des vols nocturnes d'appareils à rotor à un seul moteur pour les évacuations médicales. Comme vous le savez, sur la côte nord nous songeons maintenant à demander des offres, par l'intermédiaire d'un comité sur Medivac auquel j'appartiens pour voir quel genre d'offres le secteur privé peut faire. Il semble qu'il en coûtera environ 300,000\$ par année pour un appareil à deux moteurs muni de portes à ouverture arrière et ainsi de suite.