

de plongeurs, des fusées lance-filins, et, ce qui importe encore davantage, un personnel formé.

Sur chacun des navires de l'État existant, on chargera quelqu'un des travaux de sauvetage maritime. Celui auquel incombera cette tâche sera responsable de l'équipement et de la formation des autres et assurera des rapports réguliers avec le centre de contrôle.

Au moins trois canots garde-côtes devant être construits ou aménagés à cette fin par la réfection d'unités existantes, seront chacun aidés par des hélicoptères.

Les canots seront postés à certains points stratégiques de la côte et pourront pénétrer dans toute région que ne dessert pas, à ce moment-là, une des embarcations auxiliaires comme les patrouilles de pêche, les tenders de phares, et ainsi de suite.

L'activité de sauvetage air-mer se poursuivra sous la direction du centre de contrôle principal mentionné à l'alinéa 1 ci-dessus.

Voilà l'exposé de l'intégration et de la coordination des navires de l'État par un centre de contrôle. Enfin on relève ceci:

Application sévère d'un règlement minimum de sécurité en mer pour toutes les petites embarcations privées et commerciales. Ce qui précède comprendra, outre l'équipement de sauvetage, une connaissance suffisante du "règlement de la route".

Il s'agit du règlement de la navigation en mer. Il semble que le ministre de la Défense nationale était très visiblement frappé par la documentation que fournissait le mémoire. Il a posé quelques questions au sujet des lacunes du service actuel de sauvetage air-mer. On a cité maints exemples où, dans le passé, l'aide accordée, selon eux, était arrivée trop tard et en trop petite quantité. On signale également une autre lacune du service de sauvetage air-mer qui résulte de ce que, faute d'un système central quelconque de contrôle et d'intégration, les nombreux navires de la flotte de l'État fonctionnent indépendamment l'un de l'autre. Les navires de la patrouille des pêcheries, du ministère des Transports, du ministère des Travaux publics, de la Marine et de la Gendarmerie royale du Canada ne sont pas utilisés avec efficacité et à leur maximum, faute d'un système central de contrôle chargé de coordonner toutes leurs activités.

Selon mes renseignements, on aurait aussi déclaré au ministre que pendant plusieurs mois de l'année, un bon nombre des navires étaient soit hors de service, soit désarmés, ou bien n'étaient pas disponibles pour d'autres raisons, et que pour fournir un service suffisant, il faudrait que les navires soient prêts à prendre la mer vingt-quatre heures par jour, sept jours par semaine, afin de pouvoir entrer en action en cas d'urgence, quelle que soit l'heure du jour ou de la nuit ou la saison de l'année.

Le comité a déclaré avoir reçu du ministre un accueil très chaleureux, et le ministre aurait dit que c'était la première fois qu'un groupement lui présentait un programme aussi détaillé. Il aurait exprimé l'avis que les propositions lui paraissaient pratiques et réalisables, et que lui et ses collègues allaient les

étudier avec le plus grand soin. C'est regrettable que le ministre de la Défense nationale ne soit pas ici pour nous dire l'impression que cette délégation lui a faite, et nous dire aussi ce qu'il pense de l'idée de former une garde côtière.

Quoi qu'il en soit, je demanderais en particulier au ministre, à propos des sept points mentionnés, s'il a eu l'occasion de discuter ces points d'une façon assez détaillée avec le ministre de la Défense nationale, et à quelle conclusion ils en sont venus. Le ministre pourrait peut-être nous dire quelle attitude on a prise à l'égard des points mentionnés dans le mémoire, savoir l'équipement de navires munis de services d'infirmerie, ayant chacun à leur bord une personne responsable de l'équipement et se tenant en contact avec le centre de contrôle, la situation stratégique des navires à divers points de la côte, un contrôle central les reliant tous, l'annonce immédiate de règlements de sécurité pour les petites embarcations privées et commerciales, et ainsi de suite.

Je sais que le ministre s'intéresse à ce problème autant que les gens de la côte ouest. Nous, naturellement, sommes en relation avec les pêcheurs et autres personnes de nos circonscriptions, ainsi qu'avec les familles des pêcheurs,—les épouses d'hommes qui ont péri en mer,—des gens qui s'intéressent tous de façon particulière au fonctionnement efficace d'un service de sauvetage air-mer. Je n'ai pas besoin d'élaborer, je pense, sur la nécessité de l'établissement d'un service qui assurerait qu'on s'occupe rapidement de tout accident survenu en mer et que les hommes en détresse soient rejoints le plus vite possible grâce à un système coordonné comme celui qui a été proposé par la délégation qui a rencontré le ministre.

L'hon. M. Hees: Comme l'honorable député le sait, j'ai eu une excellente entrevue avec le groupe qui s'est rendu ici. Nous avons examiné la question à fond. Le groupe a présenté son mémoire. J'ai posé des questions auxquelles on a répondu et j'ai répondu aux questions qu'on m'a posées. Comme l'honorable député le sait également, nous avons nommé dernièrement un coordonnateur qui a pour fonction de recommander, entre autres choses, la meilleure manière d'atteindre les objectifs que l'honorable député m'a signalés, ainsi que la délégation en question. Tous ceux qui s'intéressent à la sécurité en mer le long du littoral de l'ouest ne perdent pas de vue ces objectifs. Nous nous intéressons à cette question tout autant que lui. Nous allons faire diligence pour hâter les choses le plus possible, et le coordonnateur se tiendra en communication avec l'organisme dont l'honorable député a parlé.