

Au fond, les principaux administrateurs des services de recherches et de sauvetage, les décisionnaires et les hommes politiques ici présents, font preuve d'apathie face à cette crise et restent indifférents face à la perte de la vie, qui généralement survient lors d'une noyade en eau froide.

C'est un très grave problème pour les habitants de la Colombie-Britannique, monsieur l'Orateur, surtout pour ceux qui gagnent leur vie le long de la côte du Pacifique ou qui utilisent régulièrement ces eaux à des fins récréatives ou autres. Je veux parler des pêcheurs, de ceux qui exploitent des bateaux de plaisance, les compagnies de traversiers de la Colombie-Britannique, les caboteurs et ceux qui s'occupent de transport, de remorquage et de transport par avion.

J'ai tenu à bien préciser cet après-midi que je n'ai pas l'intention d'accuser ou de critiquer les personnes qui dirigent le centre de coordination du sauvetage à Victoria ou de ceux qui de façon générale font partie des services de recherche et de sauvetage. Ces personnes font un excellent travail à bien des points de vue et elles ont sauvé un grand nombre de vies humaines. Nous les en félicitons. Le problème vient de ce qu'elles sont assujetties à des directives et à des ordres bureaucratiques qui viennent d'en haut. C'est le système qui fait défaut. Les décisionnaires supérieurs du système ont pour attitude ce que j'appellerais celle de l'amirauté vis-à-vis de la recherche et du sauvetage, au lieu de l'approche viscérale qu'il faut adopter pour se rendre à temps sur les lieux d'un accident tragique pour sauver la vie de personnes à la mer.

J'ai ici, monsieur l'Orateur, un rapport qui résume les constatations et les recommandations que le jury a formulées lors de l'enquête sur le naufrage du *Lee Wang Zin* qui s'est produit en décembre 1979 et au cours duquel 30 membres d'équipage de Taïwan ont perdu la vie. Le ministère des Transports n'est arrivé sur les lieux que 38 heures après avoir reçu le premier S.O.S.

J'aimerais voir les députés se mettre un instant dans la peau d'un jeune marin taïwanais qui vient de quitter le port de Prince-Rupert après avoir chargé du minerai, et qui navigue vers Taïwan où l'attend sa femme et ses enfants. Il est éveillé à 5 heures du matin et il se rend compte que la roulis et le tangage sont beaucoup plus forts que d'habitude, et soudain, son bateau chavire et sa literie s'éparpille dans sa cabine. Il s'inquiète et se demande si l'on a envoyé un signal de détresse. Il appelle ses amis, les cherche autour de la cale, sent le mouvement des vagues sous la couchette à laquelle il s'accroche désespérément pour rester en vie. Sa crainte croît en même temps que le froid le gagne, il a les dents qui claquent et s'engourdit tandis qu'il se pose des questions, et attend plein d'espoir. Rien ne se produit. Il attend une heure, peut-être une demi-heure, peut-être trois heures, peut-être 24 heures. Sa torpeur et sa faiblesse augmentent. Il sombre peu à peu dans l'inconscience, pour ne jamais se réveiller.

Voilà le drame qu'a vécu l'équipage de ce navire, et que nous pouvons feindre d'ignorer. Ces hommes étaient coincés sous la coque retournée d'un navire de marchandises le 25 décembre 1979.

Pendant ce temps, au centre de coordination de sauvetage de Victoria, le signal de détresse avait été entendu et transmis. Ce message codé était très clair: «SOS-EEC». Les hommes du centre de coordination, toutefois, ont mis près d'une heure à identifier le navire. Ce n'est pas nécessairement de leur faute

Recherches et sauvetage

parce qu'ils n'avaient pas le plus récent exemplaire de l'annuaire international des indicatifs d'appel des navires, et il leur était impossible d'identifier celui-ci. C'est une mesure importante car c'est la seule façon de déterminer le nom du navire et, de là, son point de départ et sa trajectoire.

Lors de l'enquête du coroner qui a eu lieu en janvier et février 1980, des témoignages ont révélé qu'un hélicoptère du service de garde-côte situé à Prince Rupert, c'est-à-dire à 60 kilomètres seulement du lieu de l'accident, n'a décollé que trois heures après avoir reçu le premier signal de détresse. Ce n'est qu'après le 26 décembre, 32 heures après le signal de détresse, que le premier bateau de la garde côtière est arrivé sur les lieux. Envoyé à la refonte, il avait fallu le remonter pour lui permettre de reprendre la mer.

Le centre de coordination du sauvetage n'a pas sollicité l'aide de Rescue 15, groupe de 40 volontaires plaisanciers basé à Prince-Rupert. S'il en avait été prié, il aurait répondu volontiers au premier signal de détresse. En fait, il s'est plié à la directive de la Garde côtière insérée au code, laquelle interdit les initiatives spontanées. Les volontaires sont donc restés chez eux. Qu'est-ce que c'est que cette directive qui empêche de se porter au secours de ses semblables?

Le remorqueur *Cindy Mozel* aurait pu intervenir dans un délai d'une heure s'il avait été appelé; mais non, il a fallu attendre 32 heures. En fait, il n'y a pas eu d'appel général de détresse retransmis sur toutes les fréquences, une fois le signal décodé.

A la base de Comox des Forces armées canadiennes, les hélicoptères Labrador sont normalement prêts à s'envoler à deux heures d'avis. C'est là le délai d'attente pendant les heures d'inactivité. Cette politique dictée par Ottawa est appliquée dans l'ensemble du pays. Mais, ce jour-là, il aurait fallu trois heures et demie ou quatre heures pour amener les appareils là-bas, et ensuite ils auraient eu à refaire le plein à Prince-Rupert. Les hélicoptères n'étaient pas prêts; on dit qu'ils étaient en réparation.

Finalement, le centre de coordination du sauvetage a demandé un hélicoptère américain basé à Sitka, en Alaska, parce que les États-Unis disposaient du matériel et du personnel formés à la recherche et au sauvetage.

Pourquoi je demande une enquête indépendante, monsieur l'Orateur? A cause des dépositions étonnantes faites à l'enquête et dont fait état le rapport du médecin légiste. L'officier de quart n'a pas été appelé à témoigner. C'est le commandant qui a déposé. La garde côtière a soutenu que l'équipage était mort instantanément, et que tout essai de sauvetage eût été vain. Qu'est-ce que c'est que cette façon de faire, monsieur l'Orateur? On connaît l'instant de la mort avant de savoir ce qui se passe? On a supposé à distance qu'il n'y aurait pas de navire à proximité et qu'il était inutile de relayer le signal de détresse? Voilà le témoignage que le coroner a recueilli lors de son enquête. Le centre de coordination des services de sauvetage a décidé de retarder l'envoi d'une équipe sous prétexte que la mer était trop mauvaise. Comment peut-on faire pareille affirmation quand on ne sait pas où se trouve le navire en détresse ou quand on n'en a qu'une vague idée? Les circonstances dans lesquelles le naufrage du *Lee Wang Zin* s'est produit sont effectivement tragiques. Je ne veux accuser personne dans quelque service que ce soit; c'est maintenant une chose du passé. Cependant, toute une série d'insuffisances,