

Afin de permettre au gouvernement de contrôler régulièrement les opérations de recherches et de sauvetage, on a demandé au comité de soumettre chaque année aux ministres pour fins d'étude un plan annuel mettant l'accent sur la nécessité de répondre rapidement aux demandes d'aide.

Depuis 1976, cinq de ces plans ont été produits. Ils sont en partie conçus à partir d'une analyse détaillée des besoins de chaque région effectuée par des spécialistes de chaque endroit connaissant parfaitement les conditions qui existent ordinairement chez eux. Ces analyses régionales sont ensuite révisées par les ministères compétents, lesquels établissent un plan national d'ensemble assorti de recommandations pour son amélioration. Ce plan est ensuite révisé par le comité interministériel dont je viens de parler et il est finalement soumis à l'approbation du cabinet.

Permettez-moi d'énumérer quelques-unes des initiatives importantes qui ont fait suite, depuis 1976, à la prise de ces deux décisions.

Tout d'abord, le gouvernement a ordonné une étude approfondie des centres de coordination, étude qui a été parachevée récemment. On met déjà en œuvre un certain nombre de recommandations. Je songe notamment à celles qui prévoient des rapports de fonction entre les effectifs de nos Forces armées et ceux de notre garde côtière dans les centres, la modernisation des méthodes et la modification des frontières régionales.

Ensuite, la garde côtière a mis en œuvre un programme quinquennal d'achat et de remplacement de navires de sauvetage qui est un franc succès.

Ensuite, bien qu'on ne puisse pas acheter un hélicoptère de sauvetage parfaitement adapté aux besoins des Canadiens comme on achète du pain à la boulangerie, le gouvernement a ordonné en 1976 que la majorité des hélicoptères de sauvetage en service soient modifiés pour qu'ils puissent servir par mauvais temps ou après la tombée de la nuit. La première étape, qui visait à doter les appareils de meilleurs moyens de communication, de meilleurs instruments de communication et d'un meilleur éclairage extérieur, a été franchie trois ans plus tard, soit en 1979. La seconde étape, soit l'étape actuelle, vise à accroître le rayon d'action des hélicoptères, à les doter d'appareils de levage plus efficaces, de radars pour faciliter les recherches par mauvais temps, ainsi que d'appareils de radio pour améliorer les communications avec les navires. Cette étape devrait être franchie en 1984.

Ensuite, les opérations de sauvetage en Amérique du Nord ont subi un sérieux contretemps en 1977 lorsqu'un problème imprévu s'est déclaré au niveau des piles qui actionnent les émetteurs de repérage de signaux de détresse.

Ces appareils, assurant un service de première alerte en cas d'accident aérien ou maritime, ne sont plus généralement utilisés dans le monde de l'aviation. A la suite du travail tenace du comité interministériel, le ministre des Transports (M. Pepin) a pu m'annoncer récemment qu'il prévoit que ces appareils seront à nouveau généralement utilisés dans les petits avions dès la fin de cette année. La réglementation prévue sera appliquée rigoureusement, et cet appareil constituera à lui seul le facteur le plus important pour accélérer les opérations de sauvetage lors d'accidents d'avion. Il permettra de sauver des vies et de réduire les souffrances. Il permettra également de réduire les heures de vol consacrées chaque année à repérer les

### *Recherches et sauvetage*

sites d'écrasement qui ne sont pas signalés grâce aux radio-balises d'urgence dont j'ai parlé. Cela permettra par ailleurs de libérer des équipages et des appareils pour répondre à d'autres appels de détresse.

Cinquièmement, le Canada participe au projet international de repérage par satellite pour les opérations de recherches et de sauvetage. Lorsque l'utilisation des radio-balises d'urgence se sera généralisée, ce projet accélérera le service de première alerte et le repérage rapide du lieu d'origine des signaux de détresse. On commencera à mettre le système à l'épreuve et à évaluer l'efficacité dès le lancement du premier satellite en 1982. Une fois réalisé, cet ambitieux projet réduira de beaucoup les pertes de vie et les souffrances attribuables aux désastres aériens et marins.

● (1650)

Le ministère de la Défense nationale a examiné dans quelle mesure l'arme aérienne peut répondre aux accidents survenus sur mer et dans l'air. D'après ses conclusions, les ressources, sont assez nombreuses, bien situées et disponibles pour suffire aux besoins mais des améliorations s'imposent dans certains secteurs. En avril, lorsqu'il étudiera le plan pour 1982-1983, le cabinet décidera de la façon dont on pourra les améliorer.

J'aimerais consacrer ce qu'il me reste de temps à traiter plus précisément du problème soulevé par le député de Richmond-Sud-Delta. Je crois important, pour la gouverne de la Chambre, de l'informer de quelques-unes des initiatives prises par le ministère, en collaboration avec les autres ministères en cause, surtout depuis 1976, date à laquelle a été adopté le système sur lequel reposent les opérations actuelles des équipes de recherches et de secours. Le cabinet s'inquiète de la situation sur la côte ouest, où l'activité maritime est très intense, et surtout sur la partie nord de la côte où les accidents et catastrophes en mer, même s'ils sont encore peu nombreux, semblent se concentrer et multiplier chaque année. En décembre, le cabinet a approuvé une recommandation dans le programme de 1981-1982 relative à une étude détaillée de la région. Les Forces canadiennes et la garde côtière y procéderont bientôt.

Nos moyens opérationnels sur la côte ouest sont déjà excellents, et les deux exemples suivants le démontrent clairement. Les deux députés qui ont pris la parole avant moi ont déjà fait allusion au premier de ces deux exemples, à savoir la catastrophe du *Prinzenham* où 519 personnes ont été sauvées, sans perte de vie de humaine, dans des conditions atmosphériques difficiles. Il importe de noter que dans la partie sud de la région, l'aéroglysieur de la garde côtière de Vancouver répond fréquemment à des appels de détresse provenant des eaux américaines. De même, Victoria peut compter sur les services des hélicoptères de la garde côtière des États-Unis prêts à décoller à Port Angeles, Washington, et Sitka, en Alaska. Cet arrangement bilatéral est à la fois efficace et économique.

Le 27 et 28 décembre dernier, l'escadrille de Comox a reçu l'ordre de fournir deux hélicoptères pour aider à dégager plus d'une centaine de personnes bloquées par une inondation à Squamish en Colombie-Britannique. Cette mission était périlleuse, surtout la nuit. Le sauvetage a réussi, car les équipages sont intervenus sans tarder, grâce à leur expérience du pilotage dans des conditions exceptionnelles et grâce à la compétence des spécialistes du sauvetage qui ont dû travailler en combinaison de plongée au bout de câbles de sauvetage et dans l'obscurité totale.