

### Recherches et sauvetage

de Richmond-Delta-Sud, est fort juste: non seulement ces hélicoptères sont disposés le long de la côte de la Colombie-Britannique, mais l'essentiel des services de secours peut arriver sur place en moins d'une heure.

On demande en deuxième lieu que soit mis sur pied un service de volontaires, en particulier une patrouille aérienne civile pouvant opérer dans l'ensemble de la province. Ce service pourrait se mettre au travail dès le déclenchement des radiobalises de secours, aussitôt que le signal d'urgence est donné. Il pourrait alors entamer les recherches et commencer à explorer le territoire. Les forces armées mettent parfois 24 heures pour établir une base d'opérations au sol, mettre au point une méthode de recherche et refaire le plein des aéronefs avant de partir. Il faut aussi tenir compte du coût exorbitant de ces recherches.

On a mentionné la famille Klein, Horst, sa femme et sa fille. Ce qu'on a dit d'eux est absolument vrai, mais même parfois en deçà de la réalité. Cette famille a participé à un grand nombre de sauvetages périlleux. Ils ont été les premiers sur les lieux quand le traversier *Queen of Alberni* s'est échoué à Active Pass. Ils ont été les premiers à prêter main-forte, et ce qui est étonnant, c'est qu'ils n'avaient reçu aucune information du centre de coordination des sauvetages. La nouvelle avait été diffusée par la station CKNW et ils sont arrivés les premiers à Active Pass.

Sandra s'est même jetée à l'eau bien des fois, même si malheureusement elle n'a pas toujours eu de succès, et son courage lui a valu heureusement une décoration officielle. Il faut organiser un service de sauvetage maritime pour toute la côte de la Colombie-Britannique, un service bien équipé dont les dépenses courantes seraient remboursées. On ne peut utiliser un 180 pour seulement \$30 à chaque sortie. Car il faut songer au coût de l'essence, à l'usure du moteur, à l'huile, à l'entretien et aux autres dépenses. Si le gouvernement voulait verser une indemnité raisonnable à ceux qui participent à des sauvetages aériens ou maritimes, il épargnerait des milliers de dollars.

Un bon nombre des pilotes qui participent à des opérations de sauvetage sont d'anciens membres des forces armées. Ce sont d'excellents pilotes qui ont une grande expérience des recherches en régions montagneuses. Ils ont tous la compétence nécessaire. Les membres du groupe Rescue 15, que ce soit le groupe des îles de la Reine-Charlotte, de la côte centrale près de Bella Bella, à Powel River, à Campbell River, à North Island, à Gold River et tout le long de la côte, sont des personnes très expérimentées, connaissant bien la côte à ces endroits, étant eux-mêmes pêcheurs, préposés au remorquage maritime ou marins chevronnés.

Cependant, il y a la question du matériel. L'Association canadienne du sauvetage maritime est en voie de formation. Elle n'est pas encore constituée mais elle le sera bientôt. Je pense qu'il faudrait examiner la question de la formation du personnel, de l'aide financière que le gouvernement pourrait lui apporter, surtout de l'équipement qu'il pourrait lui fournir. Avec du bon matériel, des sauveteurs feraient du bon travail.

Je ne donnerai qu'un seul exemple. La plupart des gens qui sont établis à Bella Bella connaissent bien la mer et leur propre région. Dès qu'il y a un problème dans le secteur, si quelqu'un se perd, par exemple, comme cela est arrivé au milieu de l'hiver l'année dernière pendant la campagne électorale, ils

organisent des équipes de sauvetage. Nous y étions restés immobilisés parce que des vents extrêmement froids formaient de la glace sur notre avion et le clouaient au sol. Quelques personnes s'étaient perdues. Les gens de l'endroit ont organisé sur place les recherches. Ils ont vérifié tous les coins où les personnes perdues pouvaient être.

Les forces armées ont envoyé un hélicoptère, mais sa radio ne lui permettait pas de communiquer avec l'équipe d'urgence provinciale sur le sol. A cause de cela, l'hélicoptère a effectué des recherches dans tous les secteurs que l'équipe de sauvetage avait déjà couverts et il n'a pas pu vérifier les endroits où ceux qui étaient perdus se trouvaient probablement. C'est bien malheureux, mais dans de tels cas, il faut accorder la priorité aux hélicoptères. Nous devons les répartir le long de la côte pour leur permettre d'arriver plus vite sur les lieux. Deuxièmement, il faut accroître notre aide financière et investir dès maintenant si nous voulons épargner des milliers, sinon des millions de dollars pour les services volontaires.

J'ai fait certaines déclarations bien catégoriques à propos de ce qui s'est passé dans l'affaire du *Prinzendam*. Je pense que tous conviendront que, sans le pétrolier qui a servi de base aux avions de sauvetage, 500 personnes se seraient noyées. C'est vraiment par un heureux hasard qu'un pétrolier se soit trouvé dans les parages et ait pu servir de plate-forme d'atterrissage pour l'hélicoptère qui a évacué les naufragés. A mon avis, c'est uniquement pour cela que ces gens ont pu être sauvés. Sinon, ils se seraient noyés. L'incident du *Lee Wang Zin* est maintenant passé dans l'histoire et nous devrions en tirer une leçon.

• (1630)

Nous devrions tirer profit de l'incident du *Lee Wang Zin*, et je félicite le ministre des Transports (M. Pepin) d'avoir été aussi franc à ce sujet. Je pense que le député de Richmond-Delta-Sud (M. Siddon) a fait erreur quant à celui qui était chargé de la coordination des services de sauvetage. Il n'a pas eu à témoigner. C'est un jeune officier de la garde côtière qui a témoigné. L'officier chargé de l'opération n'a pas été interrogé lors de l'enquête du médecin légiste pour déterminer ce qui s'était produit. Le ministère de la Défense nationale a mené sa propre enquête interne. J'ai essayé à bien des reprises d'obtenir le rapport de cette enquête. Le ministère a refusé de me le donner. Le ministre des Transports a publié le rapport et fourni du personnel pour témoigner à l'enquête du coroner. Cela a donné aux gens une idée de ce qui s'était passé réellement.

Les services de sauvetage et d'intervention en cas de pollution marine de la garde côtière des États-Unis présentent deux aspects intéressants dont le premier concerne les hélicoptères. Si quelqu'un est porté disparu, un bateau est immédiatement dépêché sur les lieux. On procède à une enquête par téléphone pour s'assurer que le disparu n'a pas débarqué. Ces opérations sont déclenchés immédiatement. Ensuite, trois personnes se rendent à l'hélicoptère dont on fait tourner le moteur. Si, dans les 30 minutes, on n'établit pas de façon catégorique que les disparus ont été retrouvés, l'hélicoptère décolle et se dirige sur les lieux.

Les choses ne se passent pas ainsi au Canada. Nous attendons parfois des heures et des heures avant de déclencher ce genre d'opération. Des équipes de secours devraient se tenir prêtes à intervenir 24 heures sur 24 et se mettre en branle au