

Ajournement

Le ministre de la Défense nationale (M. Richardson) a dit qu'il n'acceptait pas le principe de la question que j'ai posée. Je pense qu'il est très important que le ministre, qui est à la Chambre ce soir, réponde complètement aux accusations portées dans cet article. Elles ont sûrement été faites par quelqu'un qui a pu prendre connaissance des livres de bord et des dossiers de cette escadrille.

Je tiens à préciser que je ne critique d'aucune manière le personnel, ni le chef d'escadrille, ni l'efficacité des membres de l'escadrille. D'ailleurs, l'article qui a porté cette situation à l'attention des résidents de la Colombie-Britannique ne laisse aucunement supposer qu'aucun militaire dans cet escadrille ne fait pas tous les efforts pour la maintenir dans le meilleur état opérationnel possible.

Le fait est qu'en raison d'apparentes compressions budgétaires, les pièces de rechange sont gardées à Toronto. Il faut un certain temps pour les amener de Toronto à Vancouver. Il y a d'autres problèmes pour les envoyer à Comox à bord d'un avion commercial. Les compressions budgétaires signifient que nous avons restreint le nombre d'avions disponibles pour les opérations de recherche et de sauvetage dans cette région.

Le ministre dit que l'escadrille et les escadrilles des forces armées canadiennes, en général, obtiennent d'excellents résultats en matière de recherche et de sauvetage, mais il s'agit de savoir ce que le ministre va faire au sujet de ces allégations. Les a-t-il étudiées? Va-t-il donner une réponse satisfaisante au public quant à la compétence de cette escadrille sur le plan du matériel mis à sa disposition pour remplir la tâche qui lui incombe? Je pense que nous avons le droit d'exiger une réponse du ministre. Il a eu le temps d'étudier la question.

Je pense que le ministre devrait nous dire ce soir si ce problème existe également dans d'autres parties du pays. Je suis sûr que le ministre comprend qu'il s'agit d'une question grave; je pense que oui de par sa présence ici. Il s'agit, en fait, d'une question de vie ou de mort pour les pilotes perdus.

L'hon. James Richardson (ministre de la Défense nationale): Monsieur l'Orateur, en réponse au député de Vancouver-Sud (M. Fraser), je dirai tout d'abord que cela me fait toujours plaisir de voir un député s'intéresser à la très importante question de la recherche et du sauvetage.

C'est là un secteur de notre activité où les forces canadiennes excellent particulièrement. Certaines des opérations de recherche et de sauvetage entreprises par les militaires canadiens comptent parmi les réalisations les plus héroïques et les plus altruistes de notre vie nationale.

Comme on pourrait peut-être trouver que j'exagère, je vais rapporter certains faits. Le député de Vancouver-Sud apprendra avec joie, j'en suis sûr, que des 130 avions recherchés l'année dernière, seulement 4 n'ont pas été retrouvés. Cet exploit remarquable est encore plus impressionnant si l'on songe que, malheureusement, certains appareils qui tombent et disparaissent dans les lacs et les cours d'eau ne peuvent pas, au point de vue technique, être récupérés même par les équipes de recherche les plus dévouées et les plus compétentes. Au cours de la même année, les forces canadiennes ont consacré en tout 5,230 heures de vol à des missions de recherche et de sauvetage et elles ont, directement ou indirectement, sauvé 122 personnes.

[M. Fraser.]

Je m'en voudrais de passer sous silence l'aide remarquable fournie par les pilotes de l'aviation civile qui participent avec enthousiasme et avec succès aux opérations de recherche. A preuve, je signale que des 126 appareils répertoriés en 1972, 40 l'ont été par des avions civils qui prenaient part aux recherches.

Quant à l'efficacité des appareils employés—question soulevée par le député à propos de l'escadrille 442—je puis confirmer que 73.7 p. 100 des hélicoptères *Labrador* qui font partie de l'escadrille sont, en moyenne, en état de fonctionnement et qu'à certaines périodes, jusqu'à 90 p. 100 étaient en état de fonctionnement. Pour un appareil complexe à ailes rotatives, c'est là une bonne moyenne en vertu de n'importe quelle norme, militaire ou civile. La capacité de l'appareil *Buffalo* est passée de 45 p. 100 en 1971 au niveau actuel de 63.1 p. 100. C'est là un taux de disponibilité supérieure de près de 10 p. 100 à celui que prescrit pour cet appareil le Commandement du transport aérien.

Ces chiffres sont une preuve non seulement de l'utilité mais de la compétence du Service et c'est tout à l'honneur de l'escadrille 442, de ses appareils et du personnel de cette unité de la côte ouest.

L'AGRICULTURE—L'EXPORTATION DE CHEVAUX DESTINÉS À LA BOUCHERIE

M. Ken Hurlburt (Lethbridge): Monsieur l'Orateur, le 30 mai 1973, j'ai demandé le consentement unanime de la Chambre pour modifier le Code criminel, afin que tous les chevaux expédiés en Europe soient d'abord inspectés conformément à la loi sur la marine marchande du Canada. Je regrette beaucoup de constater que plusieurs députés ont donné l'impression d'être inhumains.

Le 6 juin, le cabinet du premier ministre a envoyé une lettre à une dame d'Ottawa dans laquelle on affirmait qu'à partir de juin 1971, toutes les exportations de chevaux par mer vers l'Europe avaient été supprimées. Après une étude des fonctionnaires des ministères des Transports et de l'Agriculture et l'adoption d'un code spécial pour le transport des chevaux par bateau, on a autorisé à nouveau les exportations en 1972. Le code stipule que les chevaux doivent être en bonne santé et pas plus vieux que 16 ans à leur départ. Les vétérinaires du gouvernement doivent être présents au triage afin d'examiner l'âge des chevaux et leur aptitude à voyager.

● (2220)

Dans une lettre adressée à l'Ontario Humane Society, le ministre de l'Agriculture (M. Whelan) déclare que le gouvernement canadien était d'avis que les chevaux ne devaient être exportés qu'à des fins de travail ou de reproduction. Pourtant, tous les intéressés savent que la plupart de ces animaux s'en vont directement à l'abattoir. La cruauté du traitement réside dans ce que les chevaux doivent supporter avant d'en arriver là. Ils sont transportés dans des camions, marqués au fer, doivent porter le licou, monter à bord de camions ou de trains, descendre puis remonter sur des bateaux à coup de fouet ou au moyen de grues. Dès qu'un cheval quitte son écurie, il perd l'appétit. Il a le mal du pays, il a la fièvre. Il ne peut supporter de longs voyages. Parmi les chevaux exportés des États-Unis au Canada pour être abattus, on en a vu qui réussissaient tout juste à se rendre jusqu'à l'abattoir. Songez à ce qu'ils doivent endurer monsieur l'Orateur, avant d'arriver en Europe.