

Après le transport du détenu à l'hôpital, les 23 autres détenus de son unité ont commencé à endommager leurs cellules. Le mouvement s'est répandu et 11 détenus sur 24 d'une autre unité et cinq détenus d'une troisième unité ont également endommagé leurs cellules. Il y avait en tout à ce moment-là et il y a toujours 66 détenus dans cet établissement. Cinq détenus ont subi des blessures superficielles suite à cette mutinerie.

Le gouverneur et le directeur adjoint de la sécurité se trouvaient dans l'établissement et tous les détenus ont été retenus dans leur cellule. Le même jour également, c'est-à-dire, le 29 octobre, l'inspecteur général a été envoyé à Kent pour mener une enquête à la demande du commissaire des pénitenciers.

● (2215)

Le 30 octobre, on y servait deux repas par jour, tous les programmes de l'établissement étaient arrêtés et la situation restait stable. Le comité consultatif des citoyens a visité l'établissement le 30 octobre. On a estimé les premiers dégâts causés par le soulèvement des détenus à entre \$25,000 et \$35,000. L'établissement Kent est en train de revenir à la normale et les détenus sont retournés dans leurs cellules une fois le nettoyage terminé.

LA RECHERCHE ET LE SAUVETAGE—LES SERVICES SUR LA CÔTE OUEST

M. Ray Skelly (Comox-Powell River): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poursuivre une question que j'ai posée au ministre de la Défense nationale (M. McKinnon) le 17 octobre. Elle avait trait à l'absence de moyens sûrs de recherche et de sauvetage le long des côtes de la Colombie-Britannique.

En répondant à cette question, le ministre a affirmé que le ministère avait établi le programme SARSAT et un programme de remplacement des petits avions. Je sais que c'est un sujet qui préoccupe beaucoup le ministre et mes commentateurs visent plutôt à obtenir des éclaircissements qu'à le critiquer. J'aimerais avoir certains renseignements, d'abord, au sujet des moyens sûrs, c'est-à-dire les hélicoptères et les avions de l'escadrille 442 stationnés à Comox. Le ministre a-t-il songé à répartir ces appareils, surtout les hélicoptères, le long des côtes de la Colombie-Britannique, peut-être aux bases des Forces canadiennes Holberg et Massit? Cela réduirait le temps de réponse et augmenterait leur efficacité au cas où une partie des côtes serait fermée à cause du temps.

J'aimerais aussi avoir des éclaircissements au sujet du programme SARSAT. Il y a deux genres d'hélicoptères utilisés: le Labrador est apparemment plus efficace que le Voyageur, qui est limité par la quantité de carburant qu'il peut transporter—parce qu'il renferme un réservoir de 1,600 gallons à l'intérieur du fuselage pour transporter du carburant supplémentaire, ce qui augmente sa portée et son endurance. Cependant, le supplément de poids, sans oublier qu'on ne peut pas se délester de ce carburant supplémentaire en cas d'urgence, limite sérieusement l'altitude que peut atteindre cet hélicoptère et ses autres performances; en fait, son équipage pourrait se retrou-

L'ajournement

ver dans un véritable four crématoire volant. C'est là une question importante qu'il importe d'éclaircir dans l'intérêt, non seulement de ceux qui vivent et travaillent sur la côte de Colombie-Britannique, mais aussi des équipages de ce genre d'hélicoptère. Cette question devrait, selon moi, figurer parmi les priorités du programme SARCUP.

J'aimerais aborder une troisième question qui concerne le programme SARSAT à savoir le projet de satellite de recherche et de sauvetage qui pourrait détecter les signaux des radiobalises de secours. Depuis deux ans, le gouvernement éprouve des difficultés à faire réinstaller des radiobalises de secours sur tous les appareils qui circulent dans l'espace aérien du Canada. Si les avions et les navires ne sont pas dotés de ces radiobalises, le satellite de recherche et de sauvetage sera pratiquement inutile. Le gouvernement doit donc préciser quelle est sa position à ce sujet. Des douzaines et des douzaines de recherches aériennes ont été faites cet été au-dessus des côtes de Colombie-Britannique et le fait est que l'installation d'une radiobalise de secours dans chaque avion ne coûterait pas plus cher qu'une seule opération importante de recherche aérienne.

Enfin, j'aimerais que le ministre donne des précisions au sujet du programme de remplacement des petits navires. Je crois qu'il parlait des bateaux de 20 mètres que l'on proposait d'affecter à la recherche et au sauvetage côtiers. Je crois qu'un certain nombre de ces bateaux devaient être construits. L'honorable représentant pourrait-il nous dire combien de contrats ont été signés pour la construction de ces bateaux et, s'il y en a eu de signés, dans quels secteurs patrouilleront ces navires? Plus précisément, en a-t-on prévu pour la côte ouest de Colombie-Britannique, particulièrement pour des régions comme celles de Prince Rupert, Campbell River et d'autres endroits du centre?

● (2220)

M. Bob Jarvis (secrétaire parlementaire du ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources): Monsieur l'Orateur, c'est évidemment mon tour ce soir de répondre aux questions. Je présume qu'on m'a chargé de répondre à cette question parce que j'étais jadis membre de l'aviation et que je faisais partie d'une escadrille de recherche et de sauvetage. Malheureusement, en dépit de ma carrière dans l'aviation et au sein de l'escadrille de recherche et de sauvetage, je n'ai aucune précision à donner au député de Comox-Powell River (M. Skelly) qui a posé trois questions précises, tout d'abord sur la sécurité de l'hélicoptère et la position des réservoirs d'essence sur l'hélicoptère; deuxièmement, sur la position exacte des radiobalises de secours dont l'efficacité a été contestée depuis quelques années; et troisièmement, sur tous les contrats passés pour la construction des navires de 20 mètres.

Je transmettrai au ministre les questions précises du député et je m'engage à lui faire parvenir les réponses à ces questions. Je sais que mes propos ne fournissent aucune réponse précise, mais je tenterai d'en obtenir, de les expédier au député et de les faire consigner au compte rendu.