

*Recherches et sauvetage*

plages et de dispenser des cours de sécurité maritime dans leur localité. Ces postes sont établis à des intervalles de dix à vingt milles le long des côtes. Il ne faut aux bénévoles que dix ou vingt minutes et non pas deux ou quatre heures pour arriver sur les lieux d'un accident. Il faudrait organiser aussi sur les deux côtes canadiennes un réseau étroitement relié de postes de sauvetage composés de bénévoles avec qui les services officiels de recherche et de sauvetage administrés par le ministère de la Défense nationale et celui des Transports, travailleraient en collaboration au lieu de leur mettre des bâtons dans les roues.

Nous venons d'apprendre qu'un nouveau poste de secours ouvrira à Ganges, dans l'Île Saltspring. Ce poste est situé à douze milles de la principale voie de navigation. Il a exigé plus de \$400,000 de capital de lancement. Il est à trois milles du large et la plupart des grands accidents maritimes, en C.-B., se produisent habituellement dans la principale voie de navigation. Pourquoi ce poste a-t-il été établi à douze milles de la principale voie de navigation? Cela n'a aucun sens. Pourquoi n'avons-nous pas d'hydravion et une équipe de secours aéroportée, sur place ou en réserve, qui soit munie d'équipement de plongée? Pourquoi avons-nous un aéroglisseur qui ne peut pas voler par un vent de 70 milles à l'heure? Pourquoi avons-nous des canots de 100 pieds alors que nous aurions davantage besoin de petites embarcations rapides à bord peu élevé pour aller sauver des naufragés?

Je me rends compte que mon temps de parole tire à sa fin. Je regrette que contrairement à ce qu'on m'avait laissé entendre les ministres ne soient pas présents aujourd'hui. J'aimerais toutefois les prier d'établir une commission d'enquête indépendante, et non encore gouvernementale, pour étudier toute la question de la prestation des services de secours sur la côte ouest, où se trouve la ville de Vancouver, le port le plus achalandé d'Amérique du Nord après New York. Plus de 2,000 bateaux de plaisance, de 5,000 à 6,000 embarcations de pêche et plusieurs centaines de milliers de gens voguent dans ces eaux à longueur d'année. La vie de ces personnes est beaucoup plus importante qu'une question de galons ou que toute autre chose.

● (1620)

**M. Ray Skelly (Comox-Powell River):** Monsieur l'Orateur, tout d'abord je voudrais féliciter le député de Richmond-Delta-Sud (M. Siddon) pour son excellent exposé et pour avoir présenté des arguments très cohérents à l'appui d'une motion très valable. J'espère beaucoup que nous disposerons de suffisamment de temps pour voter sur cette motion.

La question que nous devons nous poser en matière de recherches et de sauvetage et l'exposé que vient de faire le député relativement à la tragédie du *Lee Wang Zin* sont certainement tout à fait appropriées. Tout cela, cependant, c'est de l'histoire ancienne, et ce qui importe maintenant est d'en tirer des leçons et d'essayer de rectifier la situation qui a entraîné cet incident. La première leçon qu'à mon avis nous devrions tirer de l'affaire du *Lee Wang Zin* est qu'il vaut mieux prévenir que guérir. C'est un vieux morceau de ferraille qui a quitté l'île de la Reine-Charlotte après avoir été chargé dans des conditions inacceptables. Les armateurs ont délibérément utilisé un pavillon de complaisance afin de n'avoir jamais à verser d'indemnités en cas d'accident. La première chose dont il convient de se souvenir est que nous avons pris des

engagements à long terme en matière de prévention des accidents en mer comme dans les airs. C'est la priorité numéro un.

La seconde erreur commise à propos du naufrage du *Lee Wang Zin*, c'est que le navire se trouvait à environ 12 milles au large et qu'on aurait pu facilement le rejoindre par hélicoptère. Lorsque le ministère de la Défense nationale a dépêché ses appareils sur les lieux, en dépit de graves problèmes de communications, les hélicoptères n'ont pu être d'aucun secours. Il ne leur restait plus qu'à recueillir des cadavres. Le premier appareil à arriver sur les lieux fut le Buffalo. Personne ne peut résister à un séjour de trois heures dans l'eau ou bien on se trouve dans un état lamentable. Tout le monde sait qu'on ne peut sauver des naufragés avec le Buffalo. Il faut des hélicoptères.

J'estime, monsieur l'Orateur, qu'il est urgent de répartir le long du littoral de la Colombie-Britannique les cinq hélicoptères promis pour Comox, de telle manière qu'il n'y ait pas plus d'une heure de vol qui sépare un hélicoptère de tout lieu où pourrait se produire un accident. Boeing-Vertol, qui produit les hélicoptères qu'utilise l'armée canadienne, et Sikorsky, qui fabriquait l'hélicoptère à Prince Rupert, ont déclaré qu'il en coûterait certainement moins de 10 millions pour installer les bases le long du littoral du Pacifique et remettre en état les hélicoptères qui y seraient affectés. J'ai soumis une proposition selon laquelle on laisserait trois hélicoptères à Comox, un quatrième serait basé sur le terrain des forces armées canadiennes de Holburg, au nord de l'île de Vancouver et le cinquième sur la base des Forces canadiennes à Masset. J'ai aussi proposé que l'hélicoptère Sikorsky de l'aviation soit adapté aux fins de sauvetage maritime, que l'équipage soit fourni par les Forces armées, que l'appareil serve surtout aux fins de recherche et de sauvetage depuis Prince Rupert et qu'il soit utilisé par un équipage efficace et compétent. Si ce service était assuré le long de la côte de la Colombie-Britannique et du sud-est de l'Alaska, cela signifierait qu'en moins d'une heure de vol on pourrait être sur les lieux de n'importe quel incident maritime ou de n'importe quel accident exigeant une évacuation à des fins médicales.

La plupart des spécialistes avec lesquels je me suis entretenu croient, comme moi—et je suis allé de l'Alaska à l'État de Washington en longeant la côte de la Colombie-Britannique pour constater la qualité des services de recherche et de sauvetage assurés par la Garde côtière—que les hélicoptères sont la solution au problème. Il faut pouvoir amener sur les lieux une équipe qui peut assurer le sauvetage et fournir sur place les services qui s'imposent.

Il faut également étudier la question des bénévoles. Nous nous servons d'hélicoptères à Comox et d'appareils Buffalo au printemps, à l'été et à l'automne pour faire les recherches dans les cas d'écrasement d'aéronefs, et cela représente des milliers d'heures de recherches. Il y a deux ans, deux avions se sont perdus pendant l'été, l'un entre Vancouver et Kamloops, dans une vaste région montagneuse, et un autre dans les environs de Terrace. Des appareils des Forces armées et une patrouille aérienne établie dans le cadre des programmes d'urgence provincial ont cherché ces deux appareils.

Ils ont fini par trouver les avions sans dépenser beaucoup d'argent, grâce à l'utilisation d'un plus grand nombre d'aéronefs et d'un personnel entraîné et bien dirigé. Ils ont abattu de l'excellente besogne. L'observation de mon collègue, le député