

amener la tenue d'une enquête sur cet incident—je place le mot «incident» entre guillemets—mettant en cause deux aéro-nefs dans la région.

● (1550)

Peut-être devrait-il y avoir un mécanisme qui déclenche automatiquement une enquête. J'aurais cru qu'une enquête avait lieu dès qu'un contrôleur ou un pilote d'avion, dans le rapport que tous font sûrement sur les incidents survenus en cours de vol, parle de «collision», de «presque collision», de «collision possible» ou de «risque d'abordage» et que le rapport est transmis au surintendant de la sécurité aérienne. J'aurais cru que l'enquête mettait à jour les dossiers visuels et les enregistrements électroniques des données du vol et déterminait s'il y avait moyen de prévenir de tels accidents.

Monsieur l'Orateur, vous n'étiez pas avec nous au moment où nous approchions de l'aéroport international de Victoria à la fin de mai. Un avion militaire transportait un groupe de parlementaires, députés et sénateurs. Alors que nous survolions ma circonscription, j'ai voulu faire preuve de courtoisie en souhaitant la bienvenue à mes collègues dans ma circonscription. Je leur dis de ne pas s'inquiéter, qu'ils seraient bientôt à portée de jumelles de l'aéroport et qu'ils atterrieraient en sécurité. Il n'y avait aucun problème, le temps était clair. Je n'avais pas sitôt dit «jumelles» en parlant de l'atterrissage, qu'un ministériel de haut rang m'a demandé: «Voulez-vous dire que l'aéroport international de Victoria n'est pas équipé de radar?» Cela m'a vraiment étonné, car il y a eu des lettres, des questions posées à la Chambre et des projets de loi concernant la navigation aérienne. J'ai participé à un débat de l'ajournement et j'ai tenté par tous les moyens possibles de signaler cette lacune au ministre et de l'amener à rectifier une situation qui me paraît inexcusable.

Je pourrais peut-être signaler au ministre, puisqu'il est présent cet après-midi, qu'il y a eu d'autres incidents depuis lors. Sauf erreur, l'un deux s'est produit lors du séjour d'un groupe de parlementaires canado-américains à Victoria. L'incident s'es produit au-dessus de l'Active Pass. L'incident a impliqué un hydravion qui fait la navette régulière entre le port de Victoria et celui de Vancouver. L'accident a été évité de justesse. Je ne dis pas que ces vols devraient être dirigés depuis le sol. Ce n'est pas là-dessus que j'insiste. J'insiste sur le fait que les pilotes devraient savoir si d'autres appareils volent au-dessus, au-dessous, à côté d'eux, traversent leur trajectoire ou se trouvent dans les parages.

Cet incident s'est déroulé alors que le groupe interparlementaire Canada-États-Unis se réunissait à Victoria au cours de la dernière fin de semaine de mai. Sauf erreur, les appareils étaient à une centaine de pieds l'un de l'autre, ce qui est près, et même beaucoup trop près. Les personnes qui se trouvaient à bord de l'appareil ont été bouleversées d'apprendre qu'il n'y avait aucun radar permettant d'informer le pilote qu'il y avait un autre appareil dans le secteur. On m'a appris que le secteur situé entre Active Pass et Victoria est pris en charge par la tour de contrôle de l'aéroport international de Victoria.

C'est beaucoup demander des contrôleurs de cette tour de couvrir 360 degrés jusqu'à la profondeur nécessaire depuis la

Aéronautique—Loi

tour jusqu'à Active Pass et d'identifier tous les appareils volant dans ce secteur afin de signaler tout autre appareil qui emprunte la même route. C'est là une autre question qui a été négligée par le ministre. Je constate qu'il a quitté la Chambre. Peut-être que ses fonctionnaires prendront note de certaines de ces remarques. J'espère qu'ils les porteront à l'attention du ministre et du comité sur la sécurité.

Ce n'est pas seulement la circulation aérienne en partance ou à destination de l'aéroport international de Victoria qui me préoccupe. La circulation aérienne qui se fait dans l'espace aérien situé au-dessus ou à proximité de cette zone de contrôle, qu'elle ait lieu à partir de Portland ou de Seattle à destination de l'Alaska, me préoccupe également. J'admets que cette circulation se fait généralement à haute altitude, mais certains incidents toujours possibles pourraient amener ces appareils à descendre à une altitude inférieure et à se retrouver sur l'itinéraire d'avions effectuant des vols réguliers, des vols d'entraînement, des vols sportifs en partance ou à destination de l'aéroport international de Vancouver.

C'est pourquoi, je redemande au nom des exigences de sécurité absolue en matière de circulation aérienne, qu'un radar de surveillance soit installé à l'aéroport international de Victoria pour répondre aux cas d'urgence qui pourraient survenir étant donné l'existence d'une circulation aérienne de transit dans ce secteur. Je ne parle pas de IFR, mais de VFR, et je sais très bien que c'est au pilote qu'il incombe d'éviter des incidents. Ce n'est pas aux contrôleurs d'effectuer un écartement en vertu des VFR. Je le sais très bien. Là n'est pas la question. Le pilote devrait cependant savoir qui d'autre que lui se trouve dans les airs. On devrait cependant lui faire savoir s'il risque de rencontrer un appareil volant à une certaine vitesse, dans une certaine direction, à une certaine altitude et susceptible de se trouver très près de la ligne de vol d'un autre appareil. Les pilotes peuvent tenir compte de ces deux faits et éviter une collision.

● (1600)

Il ne faut pas oublier que parfois, quand les pilotes de nos lignes commerciales atterrissent à l'aéroport international de Victoria après de longs vols, ils sont fatigués et leurs réactions peuvent être plus lentes que d'habitude. Je les remercie d'avoir réagi si vite le 21 janvier 1977 et d'avoir évité une collision, et je demande encore pourquoi on n'a pas fait enquête sur l'incident si le mot «collision» figurait dans le rapport, comme j'en suis convaincu.

Je ne veux pas dire que le contrôle IVR devrait être enlevé à Vancouver, où l'on s'en occupe très efficacement, mais le contrôle IVR à Victoria a dû fonctionner avec le même nombre d'employés, même si la circulation à l'aéroport a presque doublé. A mon avis, un radar de surveillance bien placé et capable de transmettre les données à un écran dans la tour de contrôle constituerait le lien de sécurité qui manque maintenant pour donner toute la confiance nécessaire aux contrôleurs, à l'équipage des avions et bien entendu, aux passagers, afin que le Canada puisse être fier de la façon dont il assure la sécurité aérienne. Cette sécurité doit être maintenue.