

● (2220)

Maintenant, vous survolez la radioborne extérieure et vous voulez le signaler à la tour de contrôle, mais vous devez attendre la fin de la conversation suivante entre la tour et un autre avion.

Le contrôleur dit: «Êtes-vous prêts pour le décollage immédiat, United?»

United répond: «Affirmatif».

Le contrôleur: «United, mettez-vous en position et attendez.»

United étant au sol, prêt à rouler vers l'extrémité de la piste.

Vous dites: «Air Canada au-dessus de la radioborne en position d'atterrissage.»

La tour répond: «Air Canada, continuez.»

Je ne vous cite pas les noms, ni les numéros de vol car je vous raconte quelque chose qui s'est véritablement passé au-dessus de Québec le 25 janvier dernier.

A ce moment-là, vous ne savez pas dans l'avion d'Air Canada quelle piste occupe l'autre avion. Rappelez-vous, le vent est calme. Mais il ne faut pas être bien malin pour se douter que l'avion de la United est en face de vous sur la piste où vous vous apprêtez à atterrir.

Vous dites à la tour: «Nous sommes descendus à 500 pieds,» et vous demandez l'autorisation d'atterrir.

La tour répond: «United, piste libre pour décollage, Air Canada, piste libre pour atterrissage.»

Je le répète, madame l'Orateur, cela s'est véritablement produit. Quand la tour vous dit cela, vous n'êtes plus qu'à 400 pieds, toujours dans les nuages, et vous vous apprêtez à atterrir aux instruments. Vous savez que l'avion est là. Vous pensez qu'il est sur la même piste et s'il est là vous devez de nouveau faire le tour.

A 300 pieds, vous émergez des nuages et apercevez l'arrière d'un 727 en bout de piste. Vous dites au copilote: «On fait le tour.» Cela ne parvient pas à la tour. Vous dites à la tour après avoir fait une pause, tout en vous affairant pour effectuer votre virage: «Air Canada fait le tour.»

La tour marque un temps d'arrêt pendant quelques secondes, durant lesquelles Air Canada, avec vous aux commandes, rentre à nouveau dans les nuages et passe au-dessus du vol de la United.

La tour dit: «United, interrompez la procédure de décollage»—et c'est dit par une voix différente de la première.

Dans ce cas précis, tout s'est bien terminé, mais ce que je veux dire, c'est que si l'on change ce scénario en imaginant que les communications sont bilingues, étant donné que les secondes comptent dans un avion dont la vitesse de croisière atteint parfois 1,200 kilomètres/heure—que se passe-t-il si personne n'est prêt? Imaginons que les communications aient été bilingues, diminuons un peu les limites au lieu de 400 pieds, imaginons qu'il s'agissait de 250 ou 300 pieds, et qu'il n'y avait pas deux milles mais un mille de distance. Il y aurait peut-être là tous les éléments d'une catastrophe. C'est même certain.

Dans ce cas-là, le contrôleur a fait une erreur, mais tout le monde peut se tromper. Mais si les membres de l'équipage n'ont plus la possibilité de contrôler la circulation aérienne dans un aéroport donné, cette erreur ne sera pas remarquée, car le commandant de bord ne pourra analyser la situation et prendre une décision afin d'éviter la catastrophe.

Ajournement

Cet incident s'est bien terminé mais si les communications avaient été bilingues, nous aurions assisté à une catastrophe majeure. Voilà ce qui va se produire.

Je ne m'attache qu'à la question de la sécurité et j'exhorte le gouvernement à revoir une politique très mal conçue et visant à instaurer le bilinguisme dans l'une de nos provinces, avant que l'on assiste à une catastrophe qui entraînera des pertes de vie—catastrophe dont seul le gouvernement sera responsable.

M. Ralph E. Goodale (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, je voudrais d'abord commenter les premières paroles de mon collègue à propos de cette forme de débat qu'il a qualifié de «débat perdu». Nous ne sommes pas de cet avis de côté-ci. Nous prenons très au sérieux ce genre de débat qualifié de «couche-tard». Je suppose que ce n'est pas le cas pour mon collègue qui n'y apparaît pas très fréquemment.

Je me reporte au sujet de la question qu'il avait posée et qu'il rappelle aujourd'hui. Il s'agissait de la possibilité qu'on impose des restrictions aux pilotes unilingues détenteurs de permis. Voilà le point que je voudrais commenter quelque peu ce soir. Il se rapporte de près à ce que le député a dit ce soir. Je peux lui assurer, de même qu'à tous les Canadiens, que le gouvernement n'a nulle intention d'imposer des restrictions aux pilotes anglophones ou francophones qui détiennent des permis et qui volent dans l'espace aérien canadien. A cet égard, il incombe à chaque pilote de ne pas dépasser les limites de sa compétence technique, et notamment linguistique—telles qu'elles sont tracées par les articles 504 et 817 des Règlements de l'Air:

C'est ainsi que l'article 504 précise ce qui suit:

Avant d'entreprendre un vol quelconque, le pilote commandant de bord d'un aéronef devra étudier tous les renseignements qu'il pourra se procurer en rapport avec le vol projeté.

Et le paragraphe 817 dispose ce qui suit:

Aucune des dispositions du présent règlement n'exonérera le propriétaire, l'exploitant ou les membres de l'équipage de conduite d'un aéronef des conséquences de toute négligence dans l'emploi des feux ou signaux, dans l'exercice de la vigilance nécessaire ou dans l'observation des précautions requises par la pratique courante de l'aviation ou certaines circonstances particulières.

Le passage de cet article qui concerne l'objet du présent débat est celui où il est question de...

... négligence... dans l'observation des précautions requises par la pratique courante de l'aviation ou certaines circonstances particulières.

En outre, mon honorable collègue a parlé à cette occasion des cas où il était moins cinq et «l'accident a été frôlé», comme disent les Américains. Au Canada on emploie des termes plus techniques, on dit qu'il y a eu perte de sépara-