



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

43^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 006

Le jeudi 12 mars 2020

Président : M. Vance Badawey



Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le jeudi 12 mars 2020

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.)): Je déclare la séance ouverte.

Mesdames et messieurs les membres du Comité, je vous souhaite la bienvenue au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Nous poursuivons aujourd'hui notre étude du processus de certification des aéronefs. Nous sommes ravis de recevoir l'honorable Marc Garneau, ministre des Transports.

Monsieur le ministre Garneau, je vous souhaite la bienvenue. Nous allons commencer par votre exposé.

[Français]

L'hon. Marc Garneau (ministre des Transports): Monsieur le président, messieurs et madame membres du Comité, je vous remercie de m'avoir invité à participer à l'étude du Comité concernant la certification des aéronefs.

Transports Canada est reconnaissant envers le Comité pour son travail sur toutes les questions liées à la sécurité des voyageurs et il est prêt à apporter toute l'aide qu'il pourra.

La certification des aéronefs est essentielle à la sécurité et à la sûreté de notre réseau de transport, et elle s'inscrit dans le mandat de Transports Canada.

Le 10 mars a marqué le premier anniversaire de l'accident tragique d'Ethiopian Airlines, et presque 18 mois se sont écoulés depuis l'événement tragique de Lion Air. Nos pensées accompagnent toujours les victimes ainsi que les membres de leurs familles et leurs amis.

Comme les membres du Comité le savent, l'avion impliqué dans les deux accidents était un Boeing 737 MAX 8. Le 13 mars 2019, quelques jours après l'accident d'Ethiopian Airlines, Transports Canada a reçu et analysé de nouvelles données satellites qui lui ont permis de prendre la décision judicieuse de fermer l'espace aérien canadien à cet aéronef.

[Traduction]

Ces restrictions s'appliqueront jusqu'à ce que Transports Canada soit assuré que toutes les questions de sécurité ont été résolues par Boeing et la Federal Aviation Administration, ou FAA, et que des procédures et des formations adéquates sont mises en place pour les équipages de conduite.

L'aviation civile dépend de la collaboration des constructeurs, des exploitants et des organismes de réglementation du monde entier. Tous les intervenants, y compris les gouvernements, travaillent ensemble afin de réduire au minimum le risque d'accident d'aviation. L'Organisation de l'aviation civile internationale, ou OACI, facilite cette collaboration. En vertu de la convention de l'OACI, le

pays qui construit un aéronef — soit « l'État de conception » — est responsable de certifier la navigabilité et l'exploitation sécuritaire de l'aéronef. L'État de conception doit mener les essais nécessaires à la certification de l'aéronef et diffuser cette information à grande échelle. En vertu de l'annexe 8 de la convention de l'OACI, les pays peuvent soit accepter la certification de l'État de conception, soit utiliser les résultats des essais de performance originaux pour valider la certification.

La compagnie Boeing construit le Max 8 aux États-Unis, et la FAA est responsable de sa certification.

[Français]

La FAA est aussi responsable de certifier l'approche de Boeing quant à la résolution des problèmes relevés à la suite des accidents mettant en cause le MAX 8. De plus, la FAA doit garantir l'efficacité de tout changement recommandé à la conception et à l'exploitation de l'aéronef, ainsi qu'aux procédures et aux formations que doivent suivre les équipages.

Transports Canada continue de travailler en étroite collaboration avec la FAA dans le cadre de son examen du MAX 8. Nous continuons également à collaborer étroitement avec les administrations de l'aviation civile en Europe et au Brésil, dans l'espoir que ce modèle d'aéronef pourra être remis en service et transporter en toute sécurité des voyageurs vers des destinations du monde entier.

Depuis les accidents, Transports Canada mène un examen indépendant des changements proposés à la conception du MAX 8, lesquels n'ont pas été encore certifiés par la FAA. L'examen comprendra des vols d'essai de l'aéronef par le Canada pour valider les changements proposés. Tout changement à la conception ou à l'exploitation d'un aéronef peut également avoir une incidence sur les procédures et la formation relatives à l'équipage de conduite.

Un comité mixte d'évaluation opérationnelle, composé d'administrations de l'aviation civile internationale, dont Transports Canada, analyse actuellement les changements proposés au MAX 8, et il cernera toute répercussion éventuelle sur les procédures relatives à l'équipage de conduite et à sa formation.

• (1535)

[Traduction]

L'analyse du comité pourrait, par exemple, permettre de déterminer de nouvelles exigences en matière de formation, tel un entraînement sur simulateur, avant que le Max 8 soit remis en service. Transports Canada peut aussi exiger une formation supplémentaire pour les équipages à bord d'un Max 8 au Canada.

L'une des principales causes de l'accident de Lion Air, et possiblement de l'accident d'Ethiopian Airlines, est l'activation automatique d'un système d'amélioration des caractéristiques de manœuvrabilité, ou MCAS, à la suite de la défaillance d'un indicateur d'angle d'attaque, lequel mesure l'angle formé par l'air arrivant sur l'aéronef. Le MCAS fait partie du système intégral qui contrôle également la stabilisation de vitesse de l'aéronef.

Selon certaines conditions particulières de vol, le MCAS déplace automatiquement le stabilisateur horizontal de l'aéronef, le dispositif qui ajuste le nez de l'aéronef de façon à ce qu'il pointe vers le haut ou vers le bas.

À la suite de l'accident de Lion Air, la FAA, qui est l'État de conception responsable du Max 8, a émis une consigne de navigabilité urgente concernant le MCAS. La consigne apportait une modification aux procédures en portant l'attention des équipages sur la procédure existante en cas d'emballlement du stabilisateur, laquelle permettrait aux équipages de réussir à contrer l'activation non désirée du MCAS.

Trois exploitants canadiens comptent des aéronefs Max 8 dans leur flotte, soit Air Canada, Sunwing et WestJet. Transports Canada a immédiatement communiqué la consigne de navigabilité de la FAA à ces compagnies aériennes, puis a pris une mesure additionnelle afin d'accroître davantage la sécurité. Avec la collaboration de ces trois compagnies aériennes, Transports Canada a élaboré et mis en œuvre des exigences de formation améliorées pour les pilotes.

Les exigences, qui dépassaient les normes mises en place par la consigne de navigabilité de la FAA, ont été conçues précisément pour réduire le temps de réaction des équipages à utiliser la procédure en cas d'emballlement du stabilisateur, qui est requise pour contrer les effets de l'activation non désirée du MCAS.

[Français]

Les nouvelles mesures en matière de formation témoignent de l'engagement du Canada à se conformer aux normes de sécurité les plus strictes qui soient. Pour réussir leur formation, les équipages d'aéronef devaient mémoriser les cinq étapes requises pour appliquer la procédure en cas d'emballlement du compensateur du stabilisateur. Avant, les équipages d'aéronef ne devaient mémoriser que deux des cinq étapes, puis ils pouvaient consulter, au besoin, le manuel du poste de pilotage pour les autres étapes.

Je suis convaincu que les mesures mises en place par la FAA par l'intermédiaire de sa consigne de navigabilité, laquelle a ensuite été adoptée et renforcée par Transports Canada en collaboration avec les exploitants canadiens du MAX 8, a permis de réduire considérablement les risques que comportent des situations comme celle qui a mené à l'écrasement de l'aéronef de la compagnie Lion Air.

L'ensemble des stratégies d'atténuation mises en place a permis de mieux préparer les pilotes canadiens à intervenir en cas de défaillance comparable à celle qui a, de toute évidence, contribué aux accidents impliquant le MAX 8.

[Traduction]

L'aviation commerciale œuvre dans un milieu hautement complexe et en constante évolution. J'encourage les membres du Comité à reconnaître que le Canada possède l'un des réseaux d'aviation civile les plus sécuritaires au monde. Notre bilan de sécurité est le résultat du dur labeur, du dévouement, de l'expérience et de l'expertise technique des hommes et des femmes qui participent directement à la bonne marche du réseau.

Dans l'intérêt de la population, Transports Canada demeure résolument engagé à l'égard de la sécurité, et il fonde toutes ses décisions concernant la sécurité sur des données précises, actuelles et pertinentes.

Merci. Je tenterai de répondre au mieux à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Garneau.

Monsieur Doherty.

M. Todd Doherty (Cariboo—Prince George, PCC): Monsieur le ministre, je vous remercie d'être avec nous. Je remercie vos invités.

Le 29 octobre 2018, le vol 610 de Lion Air, un Boeing 737 Max, s'est écrasé dans la mer de Java 13 minutes après son décollage, tuant les 189 personnes qui étaient à bord. Moins de cinq mois plus tard, le 10 mars 2019, le vol 302 d'Ethiopian Airlines, un autre Boeing 737 Max, s'est écrasé six minutes seulement après son décollage, tuant 157 personnes, dont 18 Canadiens.

Nous sommes ici aujourd'hui afin de trouver des réponses pour les familles des victimes de ces accidents. Nous voulons obtenir des réponses pour les Canadiens, afin de leur expliquer comment l'aéronef 737 Max a pu être certifié par vous, monsieur le ministre.

Transports Canada réunit des professionnels techniques de calibre mondial qui sont des experts dans leur domaine. Vous avez tout à fait raison à ce chapitre. Ce sont des travailleurs vaillants, brillants et dévoués qui ont fait leur travail à toutes les étapes du processus de certification du 737 Max. Ils ont posé des questions et ont fait part de leurs préoccupations. Ils ont fait leur travail.

À la lumière de renseignements internes que nous avons obtenus auprès d'un citoyen inquiet, il semble toutefois que vous n'avez pas fait le vôtre, monsieur le ministre.

En dépit des graves problèmes de sécurité qui ont été soulevés maintes fois à chaque étape du processus par les experts techniques de Transports Canada, d'abord lors du vol d'essai, puis à nouveau juste avant la certification, vous avez quand même certifié l'aéronef. Les préoccupations ont pourtant été réitérées plusieurs fois dans le rapport de certification.

Les Canadiens méritent de savoir pourquoi, plus particulièrement les familles des victimes qui ont perdu la vie dans cet accident.

Monsieur le ministre, étiez-vous au courant des préoccupations de Transports Canada à l'égard de cet aéronef à n'importe quel moment avant ou pendant le processus de certification du 737 Max 8? Oui ou non?

● (1540)

L'hon. Marc Garneau: Le processus de certification est complexe...

M. Todd Doherty: Je comprends bien, monsieur le ministre. Vous savez que je vais vous demander de donner une réponse très succincte.

Oui ou non? Avez-vous eu connaissance de certaines préoccupations au cours du processus de certification?

L'hon. Marc Garneau: J'aimerais pouvoir répondre à la question. Un oui ou un non ne suffisent pas.

Le président: Monsieur le ministre, veuillez s'il vous plaît répondre à la question.

L'hon. Marc Garneau: Comme vous le savez, le processus de certification est un exercice complexe, et je suis très fier de dire que Transports Canada est passé maître à ce chapitre. En fait, c'est nous qui certifions les aéronefs canadiens.

M. Todd Doherty: Monsieur le ministre, j'ai besoin de vous l'entendre dire. J'ai besoin de votre réponse à ma question, qui était très directe.

À tout moment au cours de la certification du 737 Max 8, avez-vous été informé des préoccupations de vos experts techniques concernant cet aéronef?

Le président: [*Inaudible*]

M. Todd Doherty: Monsieur le président, il s'agit de mon temps.

L'hon. Marc Garneau: Je répondrai en disant que j'étais satisfait du travail réalisé par Transports Canada pour certifier cet appareil.

M. Todd Doherty: Monsieur le ministre, nous trouvons que ce n'est pas une réponse acceptable.

Je suis persuadé que cela n'apporte pas un grand réconfort aux familles des victimes. Vous êtes le ministre des Transports du pays. C'est votre ministère. La responsabilité s'arrête à vous. Je tiens à préciser que c'est votre témoignage aujourd'hui qui...

Avez-vous été informé des préoccupations exprimées par le pilote d'essai au sujet de l'identification de décrochage ainsi que des commandes automatiques de vol, au moment du vol d'essai?

L'hon. Marc Garneau: Encore une fois, j'ai une organisation très compétente qui s'occupe de la certification des aéronefs.

M. Todd Doherty: Monsieur le ministre, avez-vous été mis au courant du problème?

L'hon. Marc Garneau: Je sais qu'une lettre signalant une préoccupation a été envoyée tant à Boeing qu'à la FAA dans le cadre du processus de validation que nous avons mené à bien.

M. Todd Doherty: Monsieur le ministre, vous étiez donc au courant de la lettre signalant une préoccupation. Saviez-vous ce qu'elle contenait?

L'hon. Marc Garneau: Oui.

M. Todd Doherty: Monsieur le ministre, pourquoi avez-vous alors autorisé la certification de cet avion?

L'hon. Marc Garneau: Les lettres signalant une préoccupation sont des missives rédigées lorsque l'organisme de réglementation — Transports Canada dans ce cas-ci — qui valide la certification d'un aéronef certifié par un autre pays souhaite obtenir des précisions, ou n'est pas d'accord avec une partie de la procédure de certification. Dans le cas qui nous intéresse, nous avons exprimé notre préoccupation.

M. Todd Doherty: Malgré les tentatives répétées de votre ministère...

L'hon. Marc Garneau: Il s'agit d'une lettre signalant une préoccupation.

M. Todd Doherty: Avec tout le respect que je vous dois, monsieur le ministre, je comprends cela.

L'hon. Marc Garneau: Nous l'avons envoyée à Boeing pour dire au constructeur que nous voulions des réponses à certaines questions.

M. Todd Doherty: Monsieur le ministre, à chaque étape, la FAA et ensuite Boeing n'ont pas répondu à vos questions.

Le président: Laissez-le répondre.

L'hon. Marc Garneau: Cette étape fait partie du processus normal qui se met en place lorsque nous validons un aéronef certifié par un autre pays.

Nous avons dit avoir besoin d'obtenir les réponses aux questions que nous avons soulevées, qui portaient sur l'identification de décrochage, et nous avons continué à exercer des pressions en ce sens.

• (1545)

M. Todd Doherty: Merci, monsieur le ministre.

Qui a passé outre les préoccupations des experts de Transports Canada et a approuvé la certification du 737 Max?

L'hon. Marc Garneau: Au Canada, c'est Transports Canada qui a certifié le Max 8.

M. Todd Doherty: Monsieur le ministre, tout de suite après le premier accident — celui du vol 610 de Lion Air —, les experts techniques de Transports Canada ont de nouveau soulevé des préoccupations. Vous n'avez pourtant pas gardé ces aéronefs au sol.

Pourquoi?

L'hon. Marc Garneau: À cet égard, nous avons étudié les faits qui commençaient à être divulgués à ce moment. À l'époque, la FAA a proposé ce qu'elle appelle une consigne de navigabilité, qui permettrait selon elle d'éviter qu'un accident ne se reproduise pendant qu'elle cherchait une solution pour le MCAS.

Cette consigne...

M. Todd Doherty: Avez-vous fait part de vos préoccupations à WestJet, Air Canada et Sunwing à un moment ou à un autre?

Le président: Merci, monsieur Doherty. Monsieur le ministre, je vous remercie.

Monsieur Rogers.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je vous souhaite la bienvenue.

L'hon. Marc Garneau: Merci.

M. Churence Rogers: Comme vous pouvez le constater, et comme nous le comprenons tous à la table, l'étude que nous entreprenons est très difficile. Nous avons adressé nos condoléances aux personnes qui ont été touchées par ces tragédies.

La première question que je veux vous poser est la suivante: pourquoi le Canada n'a-t-il pas gardé au sol le Max 8 après l'accident de Lion Air? Est-ce qu'une autre autorité de l'aviation l'a fait?

L'hon. Marc Garneau: Lorsqu'un accident aussi tragique se produit, la première chose que nous voulons savoir est ce qui s'est passé, après quoi nous nous adressons à l'État de conception, dans ce cas-ci les États-Unis et la FAA. Les responsables ont proposé une consigne de navigabilité, qui prévoit ici une procédure à suivre pour les équipages, au cas où la même situation se reproduisait. Parallèlement, ces gens cherchent à corriger le problème du système MCAS.

Nous avons examiné la consigne de navigabilité émise par les États-Unis. Comme je l'ai dit dans mon exposé, nous sommes allés voir Air Canada, WestJet et Sunwing, et nous avons discuté avec leurs pilotes d'essai en leur montrant la proposition. Nous avons déterminé ensemble que ce n'était pas suffisant puisque la procédure doit être effectuée dans les meilleurs délais. Plutôt que de mémoriser seulement les deux premières étapes — la fiche de vérification rapide d'urgence se trouve à côté du pilote —, nous trouvions important de mémoriser les cinq.

Nous avons conçu une formation différente du reste du monde à ce chapitre, car nous trouvions que la consigne de navigabilité était insuffisante. Air Canada, WestJet et Sunwing étaient très satisfaits de cette solution, et c'est la procédure que nous avons mise en place au cas où une situation semblable se produirait avant que le MCAS ne soit corrigé.

En réponse à la deuxième partie de votre question, aucun autre pays n'a d'ailleurs gardé au sol le Max 8 après l'accident du Lion Air.

M. Churence Rogers: En résumé, quels facteurs avez-vous dû prendre en considération avant de décider d'immobiliser la flotte, vos collaborateurs et vous?

L'hon. Marc Garneau: Lors du tragique accident du vol 302 d'Ethiopian Airlines, nous avons immédiatement essayé de comprendre ce qui s'était passé. Je voudrais prévenir les gens de ne pas se servir de ce qu'on sait aujourd'hui, car le 10 mars, au moment où cela s'est produit, tout le monde essayait de s'expliquer ce qui était arrivé. Se pourrait-il qu'il s'agisse d'un problème mécanique ou électrique? Le pilote aurait-il pu commettre une erreur? Pourrait-il s'agir d'un acte terroriste? Personne ne savait ce qui s'était passé cette fois-ci. Nous tentions de faire la lumière sur l'événement puisque nous savions qu'il y avait des Canadiens à bord et que des Max 8 étaient en service au Canada. Nous faisons des pieds et des mains pour obtenir de l'information, et nous discutons avec nos partenaires étrangers. Nous recevions des renseignements, parfois anecdotiques, de la part d'observateurs au sol. Nous voulions savoir ce qui s'était passé du côté des communications de la tour de contrôle et du contrôle de la circulation aérienne. Nous essayions de comprendre ce qui était survenu lors de cet accident puisque nous n'en avions pas d'idée claire.

Nous savons aujourd'hui ce qui s'est produit, mais l'ignorions à ce moment, jusqu'à ce que nous obtenions les données ADS-B, qui sont des données GPS transmises de l'avion à un satellite, puis jusqu'au sol. La société qui fournit ces données s'appelle Aireon. Lorsque nous les avons étudiées, nous nous sommes demandé s'il pouvait y avoir une similitude avec l'accident de Lion Air. Lorsque nous avons comparé la modélisation 3D de l'avion en vol, nous avons constaté que c'était très semblable. C'est alors que nous avons décidé de garder les aéronefs au sol, puisque nous avions des preuves.

Que je sache, nous sommes le seul pays à avoir donné la raison pour laquelle nous avons interdit de vol cet aéronef.

• (1550)

M. Churence Rogers: Vous avez dit dans votre exposé que les restrictions demeureront en place jusqu'à ce que Transports Canada soit tout à fait certain. Si le Boeing 737 Max était remis en service après tout cela, quelles mesures Transports Canada pourrait-il prendre pour rassurer la population à propos de la sécurité de l'aéronef?

L'hon. Marc Garneau: C'est une grande priorité pour nous. Nous voulons nous assurer que les Canadiens qui monteront éventuellement à bord de cet avion se sentiront tout à fait en sécurité et sauront que nous avons réglé le problème.

La défaillance comporte quatre volets que nous devons aborder: les changements apportés au matériel, ceux apportés au logiciel, les procédures que les pilotes doivent être entraînés à suivre et la formation qu'ils doivent recevoir.

En outre, j'ai déjà dit que les pilotes d'essai canadiens vont piloter cet avion lorsque nous validerons la certification, mais c'est seulement lorsque nous serons convaincus à 100 % que le problème a vraiment été réglé que nous autoriserons cet avion à survoler l'espace aérien canadien.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Monsieur Rogers, je vous remercie.

Monsieur Barsalou-Duval, c'est à votre tour.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur le ministre, au lendemain du deuxième accident du Boeing 737 MAX, alors que 18 Canadiens étaient décédés, vous avez déclaré à la presse que vous n'hésiteriez pas à monter à bord d'un 737 MAX, alors qu'on le clouait au sol un peu partout dans le monde. Deux jours plus tard, vous avez annoncé que l'avion allait dorénavant devoir rester au sol.

Diriez-vous que les propos que vous avez émis à ce moment-là étaient irresponsables?

L'hon. Marc Garneau: Non, pas du tout. Si nous n'avions pas décidé de clouer cet avion au sol, nous aurions envoyé le message que l'avion pouvait continuer à voler, mais qu'on ne recommandait pas aux gens d'y monter. Cela n'aurait pas été un bon message.

M. Xavier Barsalou-Duval: Monsieur le ministre, vous avez dit que vous seriez prêt à embarquer dans l'avion.

L'hon. Marc Garneau: La réalité, c'est que, à ce moment-là, nous n'avions pas pris de décision, parce que nous ne savions pas quelle était la cause de l'accident. Comme je l'ai mentionné il y a quelques minutes, on ne savait pas s'il s'agissait d'un problème mécanique ou d'un problème électrique.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je comprends.

L'hon. Marc Garneau: On ne savait pas s'il s'agissait d'un acte de terrorisme. À ce moment-là, personne ne le savait.

M. Xavier Barsalou-Duval: Vous vouliez connaître la cause, mais, ailleurs dans le monde, il y a des pays qui ont tout de même décidé, par précaution, de le retenir tout de suite au sol.

J'ai plusieurs autres questions à vous poser.

L'hon. Marc Garneau: Oui, mais c'est à eux d'expliquer pourquoi ils ont pris cette décision. Au Canada...

M. Xavier Barsalou-Duval: Je comprends.

J'aimerais vous poser d'autres questions, monsieur Garneau.

L'hon. Marc Garneau: ... nous prenons nos décisions en nous basant sur l'information scientifique.

M. Xavier Barsalou-Duval: Des employés de Boeing qui travaillaient à cet avion ont affirmé que ce dernier avait été conçu par des bouffons qui étaient supervisés par des singes et que jamais ils ne laisseraient monter leur famille à bord de ces avions. La commission des Transports du Congrès américain a même jugé que le Boeing 737 MAX de Boeing était un avion fondamentalement défectueux et dangereux. Le 13 mars 2019, le Canada et les États-Unis ont été les deux derniers pays à émettre une interdiction de vol pour le Boeing 737 MAX.

Pourquoi avoir attendu aussi longtemps?

Nous, au Canada — le Québec fait encore partie du Canada pour l'instant — sommes-nous capables de penser de nous-mêmes ou nous faut-il la permission des États-Unis avant d'agir?

L'hon. Marc Garneau: Au contraire, c'est le Canada qui a pris la décision de clouer l'avion au sol, pour les raisons que je vous ai expliquées. On a communiqué avec la Federal Aviation Administration, la FAA, et les États-Unis nous ont suivis plusieurs heures plus tard. Ce ne sont pas eux qui nous ont précédés, ce sont eux qui nous ont suivis. Nous leur avons dit que nous croyions qu'il y avait des similarités très importantes entre les deux vols qui se sont malheureusement écrasés, et nous avons décidé de clouer ce type d'avion au sol. Les États-Unis nous ont suivis deux heures plus tard.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je comprends. C'est votre version des faits.

L'hon. Marc Garneau: Ce n'est pas ma version des faits, c'est la réalité. Soyons clairs sur ce point.

• (1555)

M. Xavier Barsalou-Duval: Ce sont les faits...

L'hon. Marc Garneau: Le Canada a pris une décision et les États-Unis ont pris la même deux heures plus tard. Nous avons communiqué avec eux et nous leur avons dit que nous allions prendre la décision de le clouer au sol. Ne dites pas que...

M. Xavier Barsalou-Duval: Pouvez-vous me laisser continuer, monsieur le ministre?

L'hon. Marc Garneau: ... c'est ma version des faits.

M. Xavier Barsalou-Duval: Non, vous avez raison, mais laissez-moi continuer, monsieur le ministre.

L'hon. Marc Garneau: Bon.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je l'admets, ce n'est pas simplement votre version des faits. C'est vrai, les Américains ont décidé de clouer les avions au sol deux ou trois heures plus tard, c'est un fait. Cependant, cela n'empêche pas que cela s'est produit pendant la même journée. C'était assez rapproché.

J'aimerais soulever un autre élément, mais je pense que c'est un peu tard.

L'hon. Marc Garneau: Monsieur Barsalou-Duval, je ne sais pas ce que vous essayez d'insinuer, mais je crois que c'est irrespectueux. Nous avons pris notre décision. Les États-Unis ont pris la leur quelques heures plus tard. Il ne faut pas essayer de créer l'impression qu'il y avait une entente entre les deux pays. C'est faux et...

M. Xavier Barsalou-Duval: Je n'ai pas supposé cela, j'ai simplement posé une question.

Quand vous avez déclaré être prêt à monter à bord du Boeing 737 MAX, le gouvernement américain détenait des informations qui vous ont convaincu de le clouer au sol deux jours plus tard.

L'hon. Marc Garneau: Encore une fois, ce que vous dites est faux.

M. Xavier Barsalou-Duval: En tout cas, c'est ce qui est relaté dans la presse.

L'hon. Marc Garneau: Malheureusement, les médias n'interprètent pas toujours les choses correctement.

M. Xavier Barsalou-Duval: D'accord, mais selon les médias...

L'hon. Marc Garneau: C'est d'ailleurs une des raisons pour laquelle je suis très content d'être ici. Beaucoup de choses qui ont été dites dans la presse et dans les médias sont soit fausses, soit partiellement fausses ou contiennent des omissions importantes. Je tiens à rappeler à tout le monde que c'est important de s'en tenir seulement aux faits.

M. Xavier Barsalou-Duval: C'est parfait, mais selon les médias — vous me corrigerez lorsque vous aurez l'occasion de le faire, après que j'aurai posé ma question —, les informations étaient si critiques que les avions ont été cloués au sol le jour où vous les avez obtenues. Les États-Unis avaient déjà ces informations depuis deux jours. Vous dites que ce n'était pas tout à fait le cas et qu'elles n'auraient pas été communiquées bien que nos deux pays, selon votre bureau — je pense que cela est vrai —, communiquent plusieurs fois par jour. Vous avez été en communication avec les autorités américaines au moins trois fois par jour.

Ne trouvez-vous pas que la FAA a manqué de transparence en ne vous communiquant pas ces informations?

L'hon. Marc Garneau: Je ne peux pas parler au nom de la FAA. En ce qui concerne votre question sur le fait qu'ils avaient des informations, je vous dirai que nos deux organisations étaient en communication et tentaient toutes les deux de comprendre pourquoi cet accident s'était produit.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci. J'aimerais vous poser une dernière question, puisqu'il me reste 30 secondes.

Vos fonctionnaires, dont M. Turnbull ici présent, disent qu'ils font pleinement confiance à la FAA. La semaine dernière, quand on les a convoqués, le 25 février, ils nous disaient: « Nous avons confiance en la FAA [...] ».

Non seulement les Américains semblent ne pas nous avoir donné toute l'information, mais ils laissent aussi leurs compagnies se certifier elles-mêmes. Par exemple, depuis 2005, en raison de compressions budgétaires, avec la nouvelle procédure ODA, c'est Boeing elle-même qui certifie ses propres avions. C'est donc Boeing qui a choisi les ingénieurs qui ont fait les tests sur le fameux 737 MAX, et la FAA ne faisait qu'approuver sans discussion.

Croyez-vous, comme moi, que nos fonctionnaires se sont peut-être trompés en faisant aveuglément confiance à la FAA?

L'hon. Marc Garneau: Le rapport qui a été produit récemment par un comité du Congrès parle de la façon dont la certification a été faite entre la FAA et Boeing. Je vais laisser parler le rapport de lui-même.

Cependant, je peux vous dire qu'au Canada, quand nous certifions nos appareils, nous choisissons avec beaucoup de prudence les délégués qui travaillent pour la compagnie et qui vont nous aider dans la certification. Par exemple, quand nous avons certifié la C Series de Bombardier, même si les employés de Transports Canada avaient passé 160 000 heures à faire la certification, il y avait aussi des délégués qui nous aidaient dans ce processus. D'ailleurs, ce n'était pas Bombardier qui les choisissait, c'était nous.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je ne parle pas de notre processus de certification, mais de celui des États-Unis.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Monsieur Garneau, je vous remercie.

Monsieur Bachrach, la parole est à vous.

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Je vous remercie, monsieur le président.

Je tiens à remercier le ministre d'être ici.

Le comité des transports du Congrès qui a tenu des audiences, comme vous le savez, a publié un rapport provisoire il y a quelques jours. Les membres du comité expliquent comment les pressions financières auxquelles Boeing est soumis pour soutenir la concurrence d'Airbus l'ont conduit à prendre des décisions et à émettre des hypothèses qui « ont compromis la sécurité des passagers ». La société a accordé la priorité à ses finances au détriment de la sécurité des passagers.

Les membres du comité ont également constaté la présence d'une « culture de la dissimulation » qui a amené Boeing à ne pas divulguer des informations cruciales à la FAA, notamment à « cacher l'existence même des MCAS aux pilotes des 737 Max ».

En ce qui a trait au régime de réglementation actuel, le rapport indique que « la structure de surveillance actuelle de Boeing au sein de la FAA crée des conflits d'intérêts inhérents qui ont mis en péril la sécurité des passagers ».

À la lumière de ces révélations, qui se rapportent non seulement à la certification du Max 737, mais aussi à une défaillance générale du mécanisme d'autorégulation chez Boeing, et à la priorité accordée aux intérêts financiers plutôt qu'à la sécurité, les Canadiens peuvent-ils encore faire confiance aux aéronefs certifiés par la FAA?

• (1600)

L'hon. Marc Garneau: Il n'y a pas de doute: nous avons aussi lu les rapports qui ont été publiés, et ils sont éloquentes.

Je peux vous dire qu'une des initiatives que nous avons prises après le tragique écrasement de l'avion éthiopien a été de revoir nos mécanismes de validation, pour vérifier si nous pouvions les améliorer. Depuis, nous avons pris part à de nombreux comités aux côtés d'autres organismes de réglementation, y compris la FAA; l'Agence européenne de la sécurité aérienne, ou AESA, qui est l'organisme de réglementation européen; et l'ANAC, qui est celui du Brésil. Nous faisons également partie du groupe Joint Authorities Technical Review, ce qui nous permet d'examiner l'ensemble de la question sur la manière de délivrer convenablement la certification.

Si nous nous projetons des dizaines d'années en arrière, nous savons que le Canada a possédé beaucoup d'aéronefs Boeing, à partir du 707. Il y a ensuite eu ceux qui ont suivi, de même que des appareils Airbus. Par le passé, ce processus a très bien fonctionné. La certification...

M. Taylor Bachrach: Puis-je poser ma prochaine question, monsieur le ministre?

L'hon. Marc Garneau: Nous sommes en train de revoir ce mécanisme compte tenu de ce qui s'est passé avec le Max 8.

M. Taylor Bachrach: Après le premier écrasement de Lion Air le 19 novembre, Transports Canada a signé une feuille de route pour l'amélioration de la validation avec la FAA.

Cette feuille de route avait pour objectif de prendre « des mesures progressives en vue de réduire, et même d'éliminer, les interventions techniques poussées » d'une autorité de validation telle que Transports Canada. Le ministère éliminerait « les examens techniques additionnels ou la délivrance d'autres approbations de la validation » sur un aéronef certifié par la FAA.

Êtes-vous d'accord sur cette entente conclue avec la FAA?

L'hon. Marc Garneau: Je vais demander à David Turnbull, mon responsable de la certification, de répondre à la question.

M. David Turnbull (directeur, Certification nationale des aéronefs, ministère des Transports): Je vous remercie de la question.

Non, je ne suis pas personnellement d'accord. En fait, le mandat de cette activité est en train d'être remanié. Il se trouve que ce mandat a été défini à un moment particulier. Je n'étais toutefois pas présent à la rencontre.

M. Taylor Bachrach: Le document a été signé par Transports Canada après le premier accident.

M. David Turnbull: Il a été signé, mais je vous dis ici même qu'il était prévu d'en modifier le libellé avant ces accidents.

M. Taylor Bachrach: Mais il n'a pas été modifié. Nous avons signé...

M. David Turnbull: Pas encore.

M. Taylor Bachrach: Nous avons signé une version avec cette formulation, n'est-ce pas?

M. David Turnbull: La révision est toujours en cours. Nous rencontrons chaque année la FAA. Ce sujet est à l'ordre du jour de notre prochaine rencontre.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le ministre, pouvez-vous vous engager à remettre au Comité les documents internes indiquant l'évaluation de votre ministère et les réserves de vos collaborateurs sur le fait que Transports Canada se fie à l'évaluation de la FAA pour approuver les 71 modifications techniques apportées au Boeing 737 Max?

L'hon. Marc Garneau: Nous pouvons nous engager à vous fournir tout document que Transports Canada pourrait produire entourant la validation de la certification.

M. Taylor Bachrach: Allez-vous nous remettre ces documents en particulier?

L'hon. Marc Garneau: D'accord.

M. Taylor Bachrach: En ce qui concerne les 71 modifications techniques apportées au 737 Max, aviez-vous personnellement été informé de ces changements?

L'hon. Marc Garneau: Je n'avais pas été informé des 71 changements précis, mais j'assume l'entière responsabilité de la validation de la certification du Max 8 au Canada.

M. Taylor Bachrach: Lors d'une conférence de presse que vous avez tenue le 13 mars 2019, à laquelle vous avez annoncé le maintien au sol du 737 Max, vous avez déclaré être « très, très à l'aise avec le fait que la FAA est l'organisme de certification ».

Étant donné ce qui a été mis en lumière aux États-Unis, maintenez-vous cette opinion?

L'hon. Marc Garneau: J'ai épié très attentivement ce qui s'est passé l'année dernière. Je pense que la FAA admet elle-même que certains changements doivent être apportés à son processus de certification. Il lui appartiendra d'aller de l'avant, et nous allons surveiller ce qu'elle va faire sur le plan de la certification.

M. Taylor Bachrach: Maintenez-vous vos propos?

• (1605)

L'hon. Marc Garneau: Les remarques que j'ai prononcées le 13 étaient fondées là-dessus à ce moment. C'est bel et bien ce que je croyais alors.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le ministre, Nicholas Robinson, le directeur général de l'aviation civile à Transports Canada, a déclaré en mai 2019 qu'il faisait pleinement confiance à la FAA, à la suite de la catastrophe d'Ethiopian Airlines.

Êtes-vous d'accord avec cette affirmation?

L'hon. Marc Garneau: Nous devons prendre des décisions sur ce genre de questions au moment où elles nous sont posées. À l'époque...

M. Taylor Bachrach: Mais des représentants de Transports Canada vous avaient fait part de leurs préoccupations. Il y avait eu un accident.

L'hon. Marc Garneau: Oui, mais laissez-moi vous expliquer ce qu'est une lettre signalant une préoccupation. Elle ne dit pas nécessairement que nous allons refuser l'aéronef. La missive sert à exprimer qu'il y a certaines choses que nous devons mieux comprendre et certaines avec lesquelles nous ne sommes pas d'accord. C'est un processus continu. La lettre est envoyée dans le cadre du processus normal de certification. Les communications peuvent aussi aller dans l'autre sens. Lorsque nous certifions un aéronef, il se peut qu'un autre pays ait des questions à nous poser. C'est un processus fort complexe et hautement technique.

M. Taylor Bachrach: Certains des problèmes semblent plutôt simples.

L'hon. Marc Garneau: Tout est simple en rétrospective. C'est ce que je dirais.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Monsieur Bachrach, je vous remercie.

Nous allons maintenant écouter M. Doherty.

M. Todd Doherty: Monsieur le ministre, vous avez dit à plusieurs reprises dans votre exposé que vous bénéficiez du recul nécessaire en 2020.

Or, les renseignements que nous avons reçus montrent que vous aviez une idée claire dès le premier jour: le 9 novembre 2016, le pilote d'essai a noté ses préoccupations; en mai 2017, un mois avant la certification, les pilotes ont à nouveau exprimé leurs préoccupations; puis quatre semaines après le premier écrasement, nos experts techniques ont une fois de plus soulevé des préoccupations. C'était mentionné dans la lettre signalant une préoccupation à laquelle vous faites référence.

Monsieur le ministre, vous avez eu l'occasion d'intervenir à toutes les étapes du processus. Vous avez dit que vous alliez assumer l'entière responsabilité. Il a fallu qu'une personne dise « un instant, nous n'obtenons pas les réponses à nos questions ». Vos experts techniques ont fait leur travail.

À tout moment du processus ayant précédé la certification du 737 Max, est-ce que Boeing ou la FAA vous ont fait part d'un échéancier serré pour la livraison du 737 Max aux transporteurs canadiens, et vous ont dit qu'ils voudraient que la certification soit accordée en juin 2017?

L'hon. Marc Garneau: Non, ils n'ont pas communiqué avec moi directement.

M. Todd Doherty: Vous n'avez donc pas... Monsieur le ministre, je vais me référer à...

Votre directeur vous rafraîchit la mémoire.

Vous avez parlé de la lettre signalant une préoccupation que vous connaissez bien. Voici ce qu'elle dit à la deuxième page:

Vous devez noter qu'afin de respecter ses engagements de livraison aux transporteurs canadiens, Boeing a demandé à Transports Canada d'autoriser le 737-8 Max en juin 2017. Afin d'éviter des retards de livraison à nos transporteurs, Transports Canada examinera la position de la FAA et en discutera dans la lettre signalant une préoccupation, au cours des prochaines activités de validation du 737-9. Par conséquent, la présente lettre signalant une préoccupation...

— comme vous l'avez indiqué à juste titre —

... demeurera ouverte lorsque le 737-8 Max recevra l'autorisation de Transports Canada.

Monsieur le ministre, malgré les graves préoccupations à propos de ces enjeux, votre ministère a quand même certifié l'aéronef.

Maintenant que M. Turnbull a rafraîchi votre mémoire, vous souvenez-vous maintenant que Boeing et la FAA vous ont parlé des échéances?

L'hon. Marc Garneau: Je suis au courant de la lettre signalant une préoccupation. Comme vous l'avez mentionné, je sais également que nous avons décidé de l'accepter tout en maintenant le dossier ouvert.

Je vais m'en remettre à David Turnbull...

M. Todd Doherty: J'ai une autre question à vous poser à ce sujet. M. Turnbull pourra lui aussi répondre.

L'hon. Marc Garneau: Mais vous faites...

M. Todd Doherty: Monsieur le ministre Garneau, je veux simplement savoir ceci: à tout moment au cours du processus, est-ce que vous ou M. Turnbull avez fait part de vos préoccupations à WestJet, Air Canada ou Sunwing?

M. David Turnbull: Non, nous ne l'avons pas fait. Il serait peut-être utile si j'expliquais à nouveau ce que le ministre Garneau a déjà expliqué concernant le processus relatif à l'exposé des sujets de préoccupation.

Tout d'abord, cet exposé des sujets de préoccupation que vous avez évoqué ne soulevait pas précisément un problème technique ou un problème de sécurité. Ce n'est pas ce qu'il a fait. Il posait une question. La méthodologie dans le cadre de laquelle Boeing démontre la conformité de base en matière de décrochage — article 25.201 — était en jeu. Nous ne comprenions pas complètement la méthodologie que Boeing avait utilisée. Il y avait un certain nombre de systèmes en jeu concernant le décrochage, le MCAS notamment, qui fait partie du STS, les DFU et d'autres aspects de la conception. Nous essayons d'établir et de comprendre le rôle que ces systèmes jouent pour nuire à la conformité en matière de décrochage. Il n'y avait pas de préoccupation précise à ce sujet.

Lorsque la FAA nous a répondu...

• (1610)

M. Todd Doherty: Je ne suis pas d'accord, monsieur Turnbull. Je ne suis pas d'accord...

M. David Turnbull: Eh bien, je suis celui qui signe ces documents, monsieur Doherty...

M. Todd Doherty: C'est bon à savoir, monsieur Turnbull.

M. David Turnbull: ... et je peux vous expliquer notre position.

M. Todd Doherty: Monsieur Turnbull, j'ai demandé à des conseillers techniques de parcourir le document — des pilotes de Boeing Max 737, et ils étaient tout à fait scandalisés de lire ce qu'ils lisaient. Le ministre ou vous avez certifié l'appareil, et le ministre en a assumé la responsabilité.

Je vous renvoie à la deuxième édition, où vous avez à nouveau désapprouvé les deux positions de la FAA. Vos experts techniques n'ont pas approuvé — vous avez tout à fait raison — les critères de reconnaissance d'un décrochage utilisés et la façon dont ils se rapportent à l'article 25.201 du Code of Federal Regulations.

Le président: Merci, monsieur Doherty.

Répondez brièvement, s'il vous plaît.

L'hon. Marc Garneau: Monsieur Doherty, vous venez d'affirmer que vous avez une source, un pilote, qui vous a dit que les pilotes sont « horrifiés », si c'est le terme que vous avez utilisé, par cet exposé des sujets de préoccupation. Je vous demanderais de fournir dans un premier temps le nom de cette personne et son évaluation du document, par écrit. En toute franchise, j'aimerais connaître votre source.

Le président: Merci, monsieur Doherty.

Merci, monsieur le ministre.

Monsieur Sidhu.

M. Maninder Sidhu (Brampton-Est, Lib.): J'aimerais commencer par offrir mes condoléances aux familles touchées par cette tragédie.

Merci, ministre Garneau, M. Turnbull et M. McCrorie, d'être ici aujourd'hui.

Monsieur le ministre, j'essaie seulement de comprendre la différence entre Transports Canada et la FAA. Pouvez-vous fournir des détails là où Transports Canada a pris des mesures différentes de celles de la FAA pour gérer la situation du Boeing Max 8?

L'hon. Marc Garneau: Oui, et je pense que très peu de gens le savent, mais le Canada a joué un rôle extrêmement important au cours de la dernière année pour régler le problème avec le système MCAS et collaborer avec d'autres organismes de réglementation afin de trouver une solution.

Si vous me permettez de citer la liste suivante, car elle est très longue... Nous avons joué un rôle de chef de file à l'échelle internationale pour assurer la remise en service sécuritaire du Boeing Max 8. En avril 2019, un mois après l'écrasement d'un avion éthiopien, le Canada a préparé le terrain en cernant les principaux sujets de préoccupation qui doivent être résolus avant que l'appareil puisse être remis en service au Canada.

Ces principaux secteurs incluent des niveaux acceptables de la charge de travail des pilotes — qui est un facteur extrêmement important —, l'architecture des commandes de vol et, troisièmement, la formation minimale requise pour les membres d'équipage.

En avril de l'année dernière, j'ai déclaré publiquement qu'une formation sur simulateur était requise. De plus, le Canada soutient depuis le début qu'une formation sur simulateur serait requise avant que les pilotes puissent faire voler l'appareil à nouveau. Boeing a maintenant convenu qu'une formation sur simulateur est requise. L'entreprise s'est depuis engagée à offrir une formation sur simulateur avec décrochage complet pour familiariser les membres d'équipage avec la défaillance de l'angle d'attaque qui est survenue dans les accidents des appareils éthiopiens et indonésiens.

Le Canada a également découvert qu'une mise à l'essai des signes naturels de décrochage n'avait pas été réalisée sur le Boeing Max avec le système de voyants du détecteur de proximité, le système FS et le système MCAS alors que ces systèmes n'étaient pas activés. Autrement dit, lorsque ces systèmes ne sont pas activés, l'avion peut quand même décrocher, mais aucune mise à l'essai de ces caractéristiques n'a été effectuée lorsque ces deux systèmes étaient éteints. C'est un point qui a été porté à notre attention. Nous avons convaincu la FAA que des essais de décrochage étaient nécessaires pour valider les fonctions de vol sécuritaire lorsque le système MCAS est éteint.

Le Canada a également proposé un changement procédural pour réduire les distractions excessives dans le poste de pilotage et la charge de travail pour permettre à l'équipage de désactiver l'avertissement du vibreur du manche dans le poste de pilotage, ce qui est une autre importante contribution.

Le leadership dont mon équipe a fait preuve pour collaborer avec la FAA, les Européens et les Brésiliens est manifeste, vu la façon dont nous travaillons activement à régler ce problème, et l'avis du Canada est pris très au sérieux.

• (1615)

M. Maninder Sidhu: Merci de la réponse.

Ma question comporte deux volets. Quel rôle, le cas échéant, les représentants de Transports Canada jouent-ils dans l'évaluation de la FAA d'une remise en service possible du Boeing Max 8, et quelle proportion de ces renseignements nous sont communiqués? Suivons-nous simplement le travail qu'elle fait, ou y a-t-il des échanges?

L'hon. Marc Garneau: Nous siégeons ou avons siégé à trois importants comités: l'EGC, l'Équipe de gestion de la certification des aéronefs, le CCÉO, le Comité conjoint d'évaluation opérationnelle, et le troisième, le JATR, le Joint Authorities Technical Review.

Nous faisons partie des comités qui évaluent ces aspects, alors ce n'est pas seulement un exercice américain que nous examinons à distance. Les Européens, les Brésiliens et nous participons activement à l'ensemble du processus, et nous validerons la solution finale le moment venu, y compris les pilotes canadiens qui font voler le Boeing Max 8 modifié pour nous assurer qu'ils sont satisfaits. Si nous estimons qu'il faut de la formation pour certaines procédures et qu'un simulateur est nécessaire, nous ferons en sorte que ce soit obligatoire au Canada.

M. Maninder Sidhu: Enfin, Transports Canada envisage-t-il de changer le système de validation pour l'approbation d'un aéronef fabriqué à l'étranger, et à quelle fréquence accepte-t-il l'état de la certification de la conception provenant d'autres pays plutôt que de réaliser nos propres mises à l'essai pour valider le certificat?

L'hon. Marc Garneau: Dans le passé, nous avons effectué la validation d'un aéronef certifié par les États-Unis ou les Européens, et nous avons validé leur certification. Il est indéniable qu'après les tragédies liées au Max 8 et la reconnaissance des problèmes, nous réévaluons la façon dont nous validons la certification pour l'analyser d'un œil critique et soumettre le processus de certification à une surveillance plus rigoureuse.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Merci, monsieur Sidhu.

Monsieur Doherty.

M. Todd Doherty: Je veux rappeler aux personnes présentes aujourd'hui et à ceux qui nous écoutent pourquoi nous sommes ici. C'est pour les familles des victimes: Ameen Ismail Noormohamed, Dawn Tanner, Rubi Pauls, Darcy Belanger, Stéphanie Lacroix, Angela Rehorn, Kosha Vaidya, Prerit Dixit, Ashka Dixit, Anushka Dixit, Micah Messent, Pius Adesanmi, Amina Ibrahim Odowa, Sofia Abdulkadir, Derick Lwugi, Danielle Moore, Peter DeMarsh et Jessica Hyba

Monsieur le ministre, je ne crois pas que cette réunion ait apporté de l'aide ou du réconfort aux familles des victimes. En fait, je pense qu'elle a soulevé encore plus de questions ou a peut-être validé les questions qu'elles avaient. Il a fallu près d'un an pour que vous rencontriez ces familles. En fait, à la dernière législature, lorsque la motion visant à étudier le dossier a été soulevée, la majorité libérale l'a rejetée. Nous sommes ici aujourd'hui pour ces familles. Nous sommes ici pour les familles qui écoutent chaque jour les témoignages.

Je sais que vous avez assumé pleinement la responsabilité de cet incident. Les préoccupations que nous avons et les préoccupations qui ont été soulevées par la FAA ou à l'audience devant le Congrès soulignent le fait que cet aéronef ne devrait pas être recertifié et que la FAA et l'entreprise Boeing devraient être tenues responsables de l'incident.

Monsieur le ministre, examinerez-vous ce processus à l'interne? Quel est le message, à la lumière des renseignements que nous avons communiqués aujourd'hui, que vous voulez transmettre aux familles qui nous écoutent?

L'hon. Marc Garneau: J'ai rencontré les familles et je m'excuse auprès d'elles personnellement de ne pas les avoir rencontrées plus tôt. La culture à Transports Canada, une organisation dont je suis extrêmement fier, qui est très compétente, vise à gérer les problèmes techniques. Nous aurions dû être plus sensibles au fait que des êtres humains étaient également en cause, et je me suis excusé auprès des familles. Nous avons tiré des leçons, car comme vous l'avez probablement remarqué, lorsque le vol 752 a été tragiquement abattu en Iran, nous avons réagi beaucoup plus rapidement.

J'ai présenté des excuses. Notre culture consistait à tenter de trouver la source du problème. J'assume la responsabilité de ne pas avoir rencontré, ou d'autres fonctionnaires n'ont pas rencontré, les familles juste après l'incident...

• (1620)

M. Todd Doherty: Monsieur le ministre, je vais demander...

L'hon. Marc Garneau: Pourriez-vous conclure vos remarques, s'il vous plaît?

M. Todd Doherty: Monsieur le ministre, je...

L'hon. Marc Garneau: J'ai passé trois heures et demie avec ces gens et j'ai essayé de répondre à leurs questions. Je ne peux pas imaginer la souffrance qu'ils éprouvent à cause de leurs pertes. J'ai passé trois heures et demie et je suis profondément...

M. Todd Doherty: Et vous pouvez comprendre notre...

L'hon. Marc Garneau: Est-ce que je peux terminer, s'il vous plaît?

M. Todd Doherty: ... leurs émotions également.

L'hon. Marc Garneau: Oui, bien entendu. La douleur, la perte, la souffrance... il m'est impossible d'imaginer à quel point ils ont souffert, et j'en suis sincèrement désolé.

M. Todd Doherty: Monsieur le ministre, vous comprendrez donc mon...

L'hon. Marc Garneau: Laissez-moi conclure mes remarques.

M. Todd Doherty: Non, monsieur le ministre, vous...

L'hon. Marc Garneau: Vous avez dit que cet avion, en fonction du...

M. Todd Doherty: Monsieur le ministre, vous comprendrez ma déception...

L'hon. Marc Garneau: Vous devez savoir que vous avez dit...

M. Todd Doherty: Vous comprendrez ma déception, que lorsque j'ai lu vos documents...

Le président: Monsieur Doherty, permettez-moi de répondre au reste de votre question.

L'hon. Marc Garneau: Puis-je terminer, s'il vous plaît?

M. Todd Doherty: Monsieur le président, c'est mon temps de parole.

Le président: Non, ce n'est pas votre temps.

L'hon. Marc Garneau: Non, ce n'est pas votre temps; c'est à mon tour d'avoir la parole pour répondre à votre question.

Le président: Attendez. Monsieur le ministre, si vous le permettez...

M. Todd Doherty: Monsieur le ministre, vous comprendrez...

Le président: Monsieur Doherty, si vous le permettez...

M. Todd Doherty: Monsieur le président...

Le président: ... c'est à mon tour de parler maintenant.

En tant que président du Comité, je veux que vous sachiez que ce n'est pas votre temps de parole, mais bien le temps du Comité.

M. Todd Doherty: C'est mon temps de parole.

Le président: Vous ne recevez que 10 minutes. Faites preuve de respect. Si vous posez une question...

M. Todd Doherty: Je fais preuve de respect.

Le président: ... alors ayez suffisamment de respect pour entendre la réponse.

M. Todd Doherty: Si vous voulez...

Le président: Monsieur le ministre, vous avez la parole maintenant.

L'hon. Marc Garneau: Merci.

Le président: ... pour répondre à la question. Merci.

L'hon. Marc Garneau: Et vous ne faites pas preuve de respect.

M. Todd Doherty: Je faisais preuve de respect.

L'hon. Marc Garneau: Mais vous avez dit dans vos remarques que tous les experts ont convenu que cet avion ne devrait pas être recertifié.

M. Todd Doherty: Non, ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai parlé de vos experts techniques.

L'hon. Marc Garneau: Sauf votre respect, monsieur Doherty, vous ne comprenez pas la complexité de cette situation. C'est très, très clair.

M. Todd Doherty: Comprenez-vous la complexité de la situation?

L'hon. Marc Garneau: Oui, je comprends, en fait.

M. Todd Doherty: Oh, vous comprenez. D'accord. Donc...

L'hon. Marc Garneau: Et en ce qui concerne votre déclaration selon laquelle cet avion ne devrait pas être...

M. Todd Doherty: Monsieur le ministre, vous comprendrez donc ma frustration...

Hon. Marc Garneau: ... recertifié, je ne sais pas où vous tirez ces renseignements, mais vous ne comprenez clairement pas le processus de certification et les difficultés techniques connexes, de même que les complexités.

Le président: Merci, monsieur Doherty.

Monsieur Bittle.

M. Chris Bittle (St. Catharines, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur le ministre, pensez-vous que des changements systématiques et officiels devraient être apportés au système international d'accréditation à la suite des tragédies du Boeing Max 8 et, le cas échéant, quels changements envisagez-vous?

L'hon. Marc Garneau: Je pense que nous avons tous tiré des leçons très importantes au cours de la dernière année, et croyez-moi, au sein de notre ministère seulement, nous avons consacré 8 000 heures dans le cadre du processus pour comprendre ce qui s'est passé et trouver une solution.

À l'instar de n'importe quelle autre organisation, si vous ne saisissez pas l'occasion lorsqu'une situation comme celle-là survient pour améliorer votre organisation, alors vous échouez. Je peux vous dire qu'à Transports Canada, nous sommes très conscients du fait que nous devons envisager des façons d'améliorer notre processus de validation et, si vous me permettez de parler en langage populaire, d'être plus sceptiques à l'avenir.

Cela nous a été très utile dans le passé, et le bilan du Canada en matière de sécurité aérienne est exceptionnel, mais c'est une occasion pour nous de nous améliorer.

M. Chris Bittle: Merci.

De façon plus générale, comment répondez-vous aux critiques dont Transports Canada a été la cible concernant le détournement de la réglementation et une trop grande surveillance déléguée à l'industrie?

L'hon. Marc Garneau: Dans notre cas, si nous parlons du Boeing Max 8, je pense que les exemples que j'ai donnés à votre collègue, M. Sidhu, montrent que nous contribuons très proactivement à ce dossier et à la solution.

Comme je l'ai mentionné, après l'incident de l'avion de Lion Air, nous avons dit que la directive relative à la navigabilité fournie par la FAA n'était pas suffisamment complète pour nous, et nous

l'avons modifiée, ce qui montre que nous faisons preuve d'indépendance dans le but d'assurer la sécurité.

Nous avons travaillé avec trois compagnies aériennes. Elles étaient d'accord avec nous et ont formé leur personnel. Bien entendu, nous n'avons jamais eu de problèmes avec cela.

Nous prenons nos propres décisions à Transports Canada, alors nous ne relevons de personne et nous ne sommes assujettis à aucune réglementation.

• (1625)

M. Chris Bittle: Quel est le bilan en matière de sécurité aérienne au Canada? Pouvez-vous fournir des statistiques? Des tendances peuvent-elles être observées?

L'hon. Marc Garneau: C'est un bon bilan. Nous parlons de tout le secteur de l'aviation ici. Il y a les petits avions, l'aviation générale et les gros avions.

En 2018, il y a eu au total 151 accidents d'avion, ce qui représente une baisse par rapport à 2017, où il y en a eu 190. C'est une baisse de 29 % par rapport à la moyenne des 10 dernières années de 214. Il y a eu 16 accidents mortels en 2018, ce qui représente une baisse par rapport à la moyenne des 10 dernières années de 24. En 2018, les accidents mortels ont entraîné 25 décès, ce qui est aussi une baisse par rapport au total de 27 en 2017 et par rapport aux 44 décès pour la moyenne des 10 dernières années.

Le taux d'accidents continue de baisser. Je m'empresse d'ajouter que la majorité de ces accidents mettent en cause de petits avions dans le secteur de l'aviation générale. Le taux d'accidents pour les avions commerciaux est l'un des meilleurs au monde.

M. Chris Bittle: Je pourrais peut-être, monsieur le ministre, vous accorder du temps, et je vous promets de ne pas vous interrompre. Je ne sais pas si vous voulez répondre à M. Doherty. Je suis nouveau à ce comité et j'espère qu'à l'avenir, nous n'observerons plus ce genre de comportement.

Est-ce que M. Turnbull ou vous aimeriez répondre à certaines des allégations qui ont été soulevées par M. Doherty?

L'hon. Marc Garneau: Malheureusement, M. Doherty n'a pas cité ses sources. En toute honnêteté, je pense que je peux demander pourquoi il fait certaines observations sans fournir les sources.

Il est coupable, comme certains médias, de ne pas faire ses devoirs correctement, et dans certains cas, de faire des affirmations qui ne sont pas étayées par des faits.

Je ne sais pas si M. Turnbull veut ajouter quelque chose.

M. David Turnbull: Je voudrais seulement ajouter que...

Un député: [Inaudible]

M. Chris Bittle: Désolé, monsieur Turnbull, mais j'invoque le Règlement.

Je croyais qu'il n'y aurait pas d'interruption, monsieur le ministre et monsieur le président, mais M. Doherty essaie encore de parler plus fort que nous tous lorsqu'il n'aime pas les propos qui sont tenus. C'est inapproprié...

M. Todd Doherty: Sans avoir une occasion de...

M. Chris Bittle: Merci beaucoup.

Monsieur Turnbull, je m'excuse de vous avoir interrompu.

M. David Turnbull: Je pense que nous devons comprendre que les règlements et les normes que nous utilisons pour certifier les aéronefs... Ils sont nombreux; ils sont très complexes et, dans bien des cas, ils sont très subjectifs. Il est très courant qu'une autorité de validation intervienne et pose une question. Nous approfondissons la question, nous obtenons une réponse et nous ne comprenons pas très bien. À ce moment-là, nous ne trouvons pas nécessairement les failles ou nous ne savons pas ce qui a mal tourné.

Notre objectif consiste à comprendre ce qui s'est passé et, dans certains cas, lorsque nous ne comprenons pas, nous révélons une interprétation différente, peut-être de celle des règles existantes ou des documents consultatifs qui étayaient ces règles. Nous devons prendre une décision. Je prends une décision chaque fois, à chaque aéronef que nous approuvons, pour établir si cette interprétation divergente constitue une préoccupation en matière de sécurité ou si c'est tout simplement une approche différente au même problème.

Que faisons-nous si c'est le cas? Nous examinons le problème en dehors du projet et nous faisons savoir que nous ne voulons plus argumenter sur l'interprétation à l'avenir lorsque nous validerons le prochain aéronef. Par conséquent, nous nous réunirons dans d'autres tribunes et nous enverrons nos experts techniques à diverses réunions pour essayer d'harmoniser l'approche et de convenir d'une approche commune afin d'éviter de nous heurter à ces embûches à l'avenir.

Le président: Merci.

M. David Turnbull: C'est ainsi que nous migrons vers une approche harmonisée.

Le président: Merci.

Monsieur Barsalou-Duval.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Monsieur le ministre, même si Boeing avait caché dans son manuel de l'aviation le système anti-collisions, le MCAS, et qu'il avait faussement prétendu que ce système ne nécessitait pas de formation supplémentaire, vos fonctionnaires, de leur côté, étaient au courant de l'existence du nouveau système MCAS. Ils ont quand même décidé de ne pas le tester lors de la validation. En fait, ils faisaient confiance à la FAA. De plus, le 25 février dernier, quand je leur ai demandé si c'était une erreur de ne pas avoir testé le MCAS, ils m'ont dit que non.

Depuis 2018, Transports Canada s'est engagé dans un nouveau processus d'accréditation automatique avec les États-Unis, l'Europe et le Brésil. Malgré tous les problèmes vécus par la FAA dont nous venons de parler, quand j'ai posé la question à vos fonctionnaires, ils m'ont dit qu'ils avaient l'intention d'aller de l'avant et de poursuivre ce processus.

J'ai deux questions à vous poser.

D'abord, êtes-vous d'accord avec vos fonctionnaires et croyez-vous que ce n'était pas une erreur de leur part de ne pas tester le MCAS?

Ensuite, avant de considérer un nouveau processus de certification commun, comme celui qui est envisagé en ce moment, Transports Canada va-t-il demander aux États-Unis de mettre fin au processus ODA, en vertu duquel les entreprises se certifient elles-mêmes et qui fait que, au bout du compte, on n'a pas d'assurance de qualité?

• (1630)

L'hon. Marc Garneau: Je dirais deux choses.

D'abord, nous sommes tous conscients du fait que toute l'information sur le MCAS ne nous a pas été fournie. C'est l'un des éléments importants qui sont ressortis. Cela nous fait réaliser que nous devons être très attentifs à ce genre de chose quand nous ferons une certification à l'avenir, et ce sera certainement le cas.

Dans ses relations avec Boeing, la FAA est en train de repenser — c'est l'une des choses qu'on a faites au comité de la gestion de la certification — la façon dont elle a délégué à certaines personnes la tâche de faire la certification, qui a permis à Boeing de choisir les personnes.

Dans certains cas, cela a donné lieu aux courriels que vous avez mentionnés. Franchement, c'était assez choquant de lire ces derniers.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Brièvement, monsieur le ministre, vous avez parlé plus tôt de votre compréhension de la complexité du processus de certification. Je suppose que c'est une compréhension que vous avez depuis un certain temps en tant que ministre, et dans vos fonctions précédentes. Est-ce exact?

L'hon. Marc Garneau: Oui, les avions sont très compliqués.

M. Taylor Bachrach: Je pense davantage au système de certification en soi.

L'hon. Marc Garneau: Oui.

M. Taylor Bachrach: Est-ce que je peux supposer que cela inclut le rôle de la FAA dans le processus de validation et le système de certification du Canada?

L'hon. Marc Garneau: Le processus est que nous certifions les avions canadiens, et parce que d'autres pays croient en la qualité de notre certification, ils acceptent, dans le cas des États-Unis et des pays européens, de valider notre certification.

M. Taylor Bachrach: Oui, je sais, et nous validons leurs certifications.

L'hon. Marc Garneau: Et nous procédons ainsi pour...

M. Taylor Bachrach: Je n'ai que quelques minutes, alors je veux vraiment en venir à la question.

Une chose qui m'a frappé dans le rapport du Congrès est le rôle des représentants autorisés. Ce sont des employés de Boeing dont les chèques de paie sont signés par l'entreprise Boeing...

L'hon. Marc Garneau: Oui.

M. Taylor Bachrach: ... et la FAA demande de faire leur travail...

L'hon. Marc Garneau: Oui.

M. Taylor Bachrach: ... pour veiller à ce que l'aéronef soit sécuritaire.

L'hon. Marc Garneau: Oui, et...

M. Taylor Bachrach: Étiez-vous au courant de ces représentants autorisés et de leur rôle lorsque vous avez fait l'observation le 13 mars selon laquelle vous étiez « très, très à l'aise » avec le fait que la FAA soit l'organisme de certification?

L'hon. Marc Garneau: Oui, nous le savions.

M. Taylor Bachrach: Étiez-vous au courant lorsque vous avez fait ces déclarations? Pour ma part, je n'ai pas une compréhension approfondie, et il me semble étonnant de placer des employés d'une entreprise dans une position où ils sont obligés de choisir entre deux maîtres, dont l'un signe leur chèque de paie.

L'hon. Marc Garneau: Le processus de certification est énorme. J'ai donné l'exemple des appareils C Series. Nos employés à Transports Canada consacrent 160 000 heures à la certification. Nous avons également des délégués, que vous avez qualifiés de représentants « autorisés » — nous utilisons le terme « délégués » —, et nous les sélectionnons au Canada. C'est notre façon de procéder, car nous voulons nous assurer que les personnes qui s'occupent de la certification et qui nous rendent des comptes sont des gens que nous avons approuvés.

M. Taylor Bachrach: Sont-ils des employés de l'entreprise?

L'hon. Marc Garneau: Ce sont des employés de l'entreprise, oui.

M. Taylor Bachrach: Ce sont des employés des fabricants d'aéronefs?

L'hon. Marc Garneau: Oui, car la certification d'un avion est une tâche colossale.

M. Taylor Bachrach: À la lumière du contenu du rapport du Congrès, est-ce un élément qui est réexaminé?

L'hon. Marc Garneau: Nous assurons un suivi auprès d'eux à mesure qu'ils... nous ne leur demandons pas seulement de nous fournir le rapport.

M. Taylor Bachrach: Le rapport traite de la représentation conflictuelle et du conflit d'intérêts lorsque vous avez un employé d'une entreprise de fabrication d'aéronefs qui fait le travail de l'organisme de réglementation. Est-ce quelque chose que vous envisagez de changer à l'avenir?

• (1635)

L'hon. Marc Garneau: Nous croyons que le processus que nous avons en place dans le cadre duquel nous choisissons les personnes déléguées pour aider avec la certification... Nous avons confiance qu'elles ont l'expertise voulue, et nous les surveillons dans le cadre des travaux qu'elles mènent.

Le président: Merci, monsieur Bachrach.

Merci, monsieur le ministre.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Le président: Voilà qui conclut la séance de 15 h 30 à 16 h 30 avec le ministre Garneau, le ministre des Transports.

Nous allons maintenant passer à notre deuxième séance, avec Air Canada, Sunwing Airlines et WestJet Airlines.

Je vais suspendre la séance pour cinq minutes.

• (1635)

(Pause)

• (1640)

Le président: Nous pouvons peut-être reprendre nos travaux.

M. Todd Doherty: Ce sera moi et M. Davidson.

Le président: D'accord. Nous allons entamer la deuxième partie de la réunion d'aujourd'hui.

Nous aimerions souhaiter la bienvenue à M. Murray Strom, d'Air Canada, vice-président, Opérations de vol, au capitaine John Hudson, directeur intérimaire des opérations de vol chez Sunwing Airline, et à M. Scott Wilson, vice-président, encore une fois des opérations de vol, chez WestJet Airlines.

Messieurs, bienvenue. Je suis ravi que vous ayez pu prendre le temps de venir témoigner devant le Comité. Je ne sais pas trop qui va commencer, qui a tiré la courte paille.

Monsieur Strom, la parole est à vous.

M. Murray Strom (vice-président, Opérations de vol, Air Canada): Bonjour, honorable président et membres du Comité. Je suis Murray Strom. Je suis le vice-président des opérations aériennes d'Air Canada. Je suis le vice-président des opérations désignées et le gestionnaire des opérations désignées responsable devant Transports Canada du certificat d'exploitation aérienne d'Air Canada.

Je suis pilote à Air Canada depuis 33 ans et je pilote actuellement le 777 de Boeing. J'ai participé à l'entraînement et à la certification des pilotes à Air Canada pendant la majeure partie de ces 33 ans et j'ai occupé plusieurs postes, notamment celui de chef pilote de l'A320 d'Airbus, du 787 de Boeing et du 777 de Boeing. J'étais également responsable du programme initial de mise en ligne du 737 Max de Boeing à Air Canada.

Avant d'aborder le processus de certification, je voudrais offrir, au nom d'Air Canada et de ses 36 000 employés, nos condoléances à la famille et aux amis des victimes des deux accidents tragiques ayant finalement mené à l'interdiction de vol des appareils 737 Max. Comme j'ai consacré toute ma carrière à la promotion de la sécurité dans l'industrie de l'aviation, ces événements me rappellent et rappellent à toute la famille d'Air Canada l'importance de mon travail et de notre devise, « Priorité à la sécurité, toujours ».

Mes champs d'expertise sont l'entraînement au pilotage, l'inspection et l'exploitation des appareils à Air Canada. Cette expertise n'inclut pas la certification d'un appareil, qui relève de Transports Canada et d'autres organismes de réglementation, comme la Federal Aviation Administration aux États-Unis. Cependant, j'ai participé et collaboré étroitement au groupe de certification à Transports Canada durant la mise en ligne des appareils A330 d'Airbus, 777, 787 et 737 de Boeing ainsi qu'A220 d'Airbus, anciennement connu comme faisant partie de la gamme C Series de Bombardier.

Air Canada possède actuellement 24 appareils 737 Max, dont 22 sont entreposés en Arizona et 2 sont situés à Windsor, en Ontario, où ils font l'objet de maintenance régulière et où nous les équipons de dispositifs d'affichage tête haute. Ce système de sécurité à la fine pointe de la technologie a été ajouté à cet appareil et vise à offrir aux pilotes une meilleure conscience de la situation. Air Canada utilise également ce système dans les appareils 787 et A220.

Nous avons 12 autres appareils 787 Max à l'usine de Boeing dans l'État de Washington qui sont prêts à être livrés, et 14 autres appareils actuellement au stade de l'assemblage à l'usine. La livraison de ces appareils était initialement prévue d'ici le 1^{er} juillet prochain. Cinquante appareils étaient censés être en service à compter du 1^{er} juillet de cette année.

Je peux vous assurer que le groupe de certification à Transports Canada a fait preuve d'une rigueur et d'un professionnalisme exceptionnels tout au long du processus de certification et de mise en ligne du 737 Max de Boeing. Il en va de même pour toutes les mises en ligne d'appareils auxquelles j'ai participé au cours de ma carrière. Les membres de ce groupe sont des experts dans leur domaine, respectés partout dans le monde.

L'interdiction de vol de la flotte de 737 Max de Boeing à l'échelle mondiale a été un défi opérationnel et financier immédiat, auquel nous devons encore faire face aujourd'hui. Cependant, notre priorité a toujours été la sécurité de nos clients et de notre personnel. À la suite du premier accident, les transporteurs canadiens, Transports Canada et d'autres agences se sont rassemblés immédiatement et ont collaboré afin d'assurer la sécurité de l'industrie et des voyageurs au Canada.

Transports Canada et les trois exploitants de l'appareil ont travaillé de concert afin de trouver une solution à partir des renseignements disponibles à l'époque. Le seul but de cette opération était d'assurer la sécurité du public canadien. Cette collaboration se poursuit aujourd'hui, alors que nous progressons dans ce processus. Le 737 Max de Boeing a été inspecté jusqu'au bout des ailes, du nez à la queue, par la majorité des organismes de réglementation dans le monde, ainsi que par de nombreuses agences, dont ce comité. Une fois le processus terminé, cet avion sera l'un des plus sécuritaires du monde.

Il est important de se souvenir que ce type d'accidents n'a pas une cause unique. Il découle plutôt d'un ensemble de facteurs. Le constructeur et les organismes de réglementation participent à ce processus de certification. Soyez assurés que les transporteurs aériens canadiens y participent également. Je m'assurerai que nos pilotes sont adéquatement formés sur tous les aspects du 737 Max, la nouvelle version comme l'ancienne.

Je vous remercie du temps que vous m'avez consacré, et je me ferai un plaisir de répondre à vos questions concernant les aspects du processus de certification.

• (1645)

Le président: Merci, monsieur Strom.

Monsieur Wilson, nous vous écoutons.

Capitaine Scott Wilson (vice-président, Opérations de vol, WestJet Airlines Ltd.): Bonjour, monsieur le président, mesdames et messieurs. Je vous remercie de votre invitation à comparaître devant vous en tant que fier représentant de plus de 14 000 WestJetters qui s'engagent chaque jour à assurer la sécurité et le succès de notre ligne aérienne au service du public voyageur.

L'immobilisation au sol du Boeing 737 Max au Canada, il y a 364 jours, a soulevé d'importantes questions. Je félicite le Comité de tenir des audiences et de chercher à obtenir de l'information en réponse à ses questions, et je lui sais gré de son soutien à notre industrie dynamique.

Je m'appelle Scott Wilson. Je suis en ce moment le vice-président, Opérations de vol, de WestJet, et je suis également le gestionnaire des opérations qui est responsable de la liaison avec Transports Canada. À ce titre, notre PDG et gestionnaire supérieur responsable Ed Sims et moi-même sommes les personnes désignées du ministère des Transports. Ensemble, nous avons un devoir de diligence concernant la sécurité du public voyageur et nous sommes directement responsables de la sécurité de nos 700 vols quotidiens.

Je suis également un pilote actif d'avions Boeing 737 NG et Max, et je possède 19 ans d'expérience aux commandes de cinq variantes d'avions Boeing 737.

Mes observations d'aujourd'hui vont se fonder sur la motion adoptée par le Comité visant à mieux comprendre le processus de certification des aéronefs ainsi que les diverses relations entre les organismes de réglementation. Je vais brièvement parler de nos observations et de nos interactions en tant que transporteur aérien dans le cadre de ce processus.

Au nom de la famille WestJet, permettez-moi de commencer par exprimer encore une fois nos condoléances aux familles et aux proches des passagers des vols 610 de Lion Air et 302 d'Ethiopian Airlines. Quand une tragédie frappe l'industrie aérienne, nous agissons comme une famille. Nous nous rapprochons, nous nous soutenons mutuellement et nous unissons nos efforts pour nous attaquer aux défis. Quand il est question de la sécurité du public voyageur, la concurrence n'est pas un enjeu. Nous portons toujours notre attention sur les leçons à tirer de l'accident de manière à devenir une industrie encore plus sécuritaire.

Cet engagement contribue à garantir que l'aviation commerciale demeure l'un des moyens de transport les plus sûrs. Pour atteindre cet objectif, nous travaillons en étroite collaboration avec un éventail d'organismes de réglementation et de fonctionnaires sur lesquels nous pouvons compter, notamment les inspecteurs très expérimentés des Opérations nationales de Transports Canada qui, à l'échelle du pays, interagissent avec notre compagnie aérienne pour assurer la supervision technique presque au quotidien, et les fonctionnaires de l'administration centrale, à Ottawa.

La semaine dernière, vous avez entendu Nicholas Robinson. Il faudrait que le Comité sache le travail formidable qui a été accompli sous sa direction dans les équipes des Opérations nationales et de la Certification nationale des aéronefs. WestJet a une confiance absolue en M. Robinson et son équipe. Ils méritent des éloges pour leur transparence et leur engagement au cours de la dernière année.

WestJet a pris possession du premier Max au Canada le 29 septembre 2017. En ce qui concerne le processus de certification de la FAA et de validation de Transports Canada, je ne peux que faire mes observations, car le processus se fait, comme il se doit, indépendamment de l'exploitant, lequel ne peut utiliser l'aéronef au Canada qu'une fois que le processus de validation a réussi, menant ainsi à l'attribution d'un certificat de type canadien.

D'après moi, Transports Canada a adopté une approche rigoureuse dans son examen et la validation subséquente du Max. Soulignons que la certification de la FAA date du 8 mars 2017, et qu'elle a été suivie par la validation européenne de l'AESA, le 27 mars 2017. Le processus de validation de Transports Canada n'a été complété que le 23 juin 2017.

La fiche de données de certificat de type, ou FDCT, de Transports Canada, avec l'intégration du Max, a triplé par rapport au NG sur lequel elle se fondait, ce qui met en évidence la rigueur du travail de validation de Transports Canada et le degré de détail ajouté. Transports Canada a dépassé les conventions normalisées en incluant également l'indice de blessures à la tête dans les exigences en matière de sécurité pour la validation du Max au Canada.

Peu de temps après la tragédie du vol 610 de Lion Air, Transports Canada et les trois exploitants de Max qui sont représentés ici aujourd'hui ont adopté une démarche sans précédent axée sur la transparence et l'engagement envers la sécurité en travaillant ensemble à une solution canadienne commune. Cette approche garantissait que nous pouvions nous conformer à une norme de sécurité unique pour les flottes de Max à l'échelle du Canada et cerner les caractéristiques communes des exploitants compte tenu du haut niveau d'expertise au sein de nos équipages et de la qualité de nos programmes de formation. Cela nous a aussi permis de travailler ensemble à garantir rapidement le meilleur résultat possible pour nos équipages par la formation aux nouvelles connaissances du système et par l'amélioration des listes de vérification.

Cette approche unique commune aux trois compagnies aériennes, avec l'organisme de réglementation, a été une étape charnière, et il y a maintenant près de 16 mois que nous appliquons ce solide modèle axé sur la collaboration en matière de sécurité; ce modèle va nous être utile pour garantir un retour du Max en toute sécurité une fois qu'il aura été approuvé pour le service commercial.

Si on levait aujourd'hui l'immobilisation au sol du Max, nos pilotes seraient prêts à l'opérer, en attendant que notre organisme de réglementation termine d'établir les exigences finales en matière de formation.

En ce qui concerne la formation et l'expertise, nos pilotes sont des opérateurs de 737 hautement qualifiés, puisqu'ils ont accumulé des millions d'heures de vol effectuées en toute sécurité aux commandes de cinq variantes successives de Boeing 737 en maintenant 24 ans.

Depuis l'immobilisation au sol des avions Max, l'année dernière, nos pilotes maintiennent leurs compétences aux commandes des avions 737 en continuant de faire en toute sécurité près de 400 vols de 737 par jour. Pendant cette période, nos équipages ont aussi participé activement à nos programmes de formation périodique dans le cadre desquels nos pilotes retournent au simulateur au moins une fois par six mois. Parce que notre formation évolue grâce à l'amélioration continue, nous avons déjà intégré beaucoup des apprentissages de la dernière année dans notre formation périodique sur simulateur.

• (1650)

J'aimerais souligner que WestJet reconnaît que ce sont les personnes qui sont au cœur de toutes les décisions liées à la sécurité: nos employés et nos passagers. Pour nos agents de bord et nos pilotes bien entraînés et très compétents, l'avion est un lieu de travail. Nous avons demandé au ministre de veiller à ce que les membres de notre effectif soient représentés à la table et soient perçus comme des partenaires. Il faut un effort concerté et inclusif. Nous sommes résolus à honorer ce partenariat.

Je tiens à remercier de nouveau le Comité de l'invitation. Je serai ravi de répondre aux questions avec mes collègues.

Le président: Merci, monsieur Wilson.

C'est à vous, monsieur Hudson.

Capt John Hudson (directeur intérimaire, Opérations de vol, Sunwing Airlines): Bonjour, monsieur le président, honorables membres du comité permanent.

Je tiens d'abord à vous remercier de m'avoir invité à fournir de l'information et, peut-être, à répondre à vos questions concernant la

certification des aéronefs au Canada, du point de vue de l'un des trois transporteurs aériens qui ont dans leur flotte des 737 Max.

Je m'appelle John Hudson, et je suis le directeur intérimaire des Opérations de vol de Sunwing. En plus d'être un pilote vérificateur de Transports Canada à Sunwing, j'y ai occupé depuis 2012 des postes axés sur les normes ainsi que des postes de nature technique. Je suis fier d'être un ancien combattant. Je pilote des avions Boeing depuis un peu moins de 30 ans. Je pilote en ce moment le 737 NG, comme je l'ai dit à titre de pilote vérificateur de Transports Canada, ainsi qu'à titre de pilote instructeur et de capitaine.

Mon employeur, le Groupe de voyage Sunwing, est le plus important voyageur d'Amérique du Nord. La compagnie aérienne double de volume pour passer à 40 aéronefs pendant la saison hivernale, afin de répondre à la demande des voyageurs canadiens pendant la période des fêtes, puis diminue de moitié l'été. Nos pilotes et nos avions vont alors répondre aux besoins de nos partenaires européens, et nous maintenons une plus petite flotte au Canada pendant l'été.

Sunwing est dévastée par les pertes de vie découlant des deux accidents impliquant des Max, soit le vol 610 de Lion Air, le 29 octobre 2018, et le vol 302 d'Ethiopian Airlines, le 10 mars 2019. Nous tenons encore une fois à exprimer nos plus sincères condoléances, à l'instar de mes autres collègues qui sont présents aujourd'hui. C'est un événement sans précédent au cours de ma carrière en aviation, et il restera à jamais gravé dans la mémoire de chacun des membres de la famille Sunwing. Je tiens à souligner cela.

Nous avons pris possession de nos quatre avions Max du 25 mai 2018 au 11 mars 2019, et nous avons accumulé plus de 7 000 heures de vol avec les avions Max quand nous les avons immobilisés au sol. J'ai réalisé plusieurs vols de démonstration pour des clients à Seattle, avec des pilotes de Boeing, à bord de notre premier aéronef de livraison Max. J'ai en ce moment environ 80 heures de vol aux commandes du Max 8, et j'ai réalisé plusieurs vols de maintenance de nos flottes Max depuis l'immobilisation au sol. Comme tous nos pilotes et ceux de WestJet, nous avons la double qualification pour le Max et le 737 NG.

Outre le rôle que je joue à Sunwing, j'ai l'honneur et le privilège de représenter trois transporteurs aériens canadiens qui exploitent des avions Max au sein du groupe de travail sur le Max de l'IATA, l'Association internationale du transport aérien, depuis le 23 mai de l'année dernière. Ce groupe de travail est composé de représentants de 11 compagnies aériennes internationales de l'Amérique du Nord, de l'Amérique du Sud, de l'Europe, de Singapour et de la Chine. C'est véritablement un groupe international.

On m'a demandé aujourd'hui de présenter le point de vue de la compagnie aérienne sur le processus de certification des aéronefs. Cette perspective est strictement de nature opérationnelle et n'inclut pas le point de vue de nos groupes de l'ingénierie et de l'entretien. Il ne sera pas question non plus des contraintes économiques sans précédent qui ont été infligées à chacune de nos compagnies aériennes.

À partir du début du projet de mise en service, Sunwing a interagi directement avec Boeing grâce aux services d'un représentant dédié aux mises en service. Le degré de collaboration directe avec Boeing était très élevé, mais notre initiative visant à assurer la liaison avec les compagnies aériennes américaines qui prenaient possession des premiers avions Max ainsi qu'avec notre partenaire européen, le TUI Group, a eu pour effet d'améliorer grandement notre formation. Encore une fois, cela s'est fait en collaboration. Les Opérations nationales de Transports Canada nous ont aussi accompagnés tout au long du processus de notre mise en service.

Aux fins de la formation des pilotes pour la mise en service, la conversion a été relativement facile pour le Max. Compte tenu de ce que nous savions à ce moment-là, ainsi que de nos 12 années à exploiter le 737-800, le NG, il y avait très peu de différences dans les connaissances des procédures et des systèmes pilotes qui étaient requises. Nous étions au fait des différences plus complexes des systèmes concernant l'ingénierie. Il y avait par exemple de nouveaux moteurs, de nouveaux systèmes numériques de contrôle de l'environnement et des circuits déporteurs des commandes de vol électronique. Du point de vue d'un pilote, cependant, piloter le Max dans des conditions normales était vraiment comme piloter le NG.

Après l'accident de Lion Air et la consigne de navigabilité, ou CN, qui en a découlé et qu'ont mentionnée tout à l'heure le ministre Garneau et mes collègues, nous avons établi une collaboration sans précédent sous la direction des Opérations nationales de Transports Canada et des trois transporteurs canadiens exploitant le Max. Cette collaboration est attribuable à la CN qui a mis en évidence l'activation du MCAS en cas de mesure erronée de l'angle d'attaque.

Ceux d'entre nous qui étaient dans les groupes chargés des normes et de la gestion de la flotte ont examiné la CN, et nous avons constaté qu'elle révisait un document intitulé « Manuel de vol de l'aéronef », essentiellement un manuel de certification qui n'est pas utilisé directement par les équipages de vol. Il n'y avait rien au sujet de notre propre manuel à l'intention des pilotes — le « Manuel d'exploitation de l'équipage de conduite ». Cela ouvrait la voie à diverses interprétations possibles parmi les transporteurs aériens concernant nos opérations respectives.

• (1655)

C'était le but de la collaboration. Nous trouvions extrêmement important qu'en tant que groupe, nous corrigions la procédure relative à l'emballage du stabilisateur au moment de la modifier et de l'harmoniser, de sorte qu'il n'y ait pas de différences entre les trois transporteurs aériens dans le déroulement de cet événement anormal, s'il était nécessaire. Ce que cette collaboration canadienne sans précédent a démontré, c'est l'engagement absolu des transporteurs aériens et de notre organisme de réglementation au Canada à l'égard de la sécurité.

Très tôt, le 8 novembre 2018, Transports Canada a approuvé notre solution canadienne, et nous exploitons le Max, ce jour-là, avec la nouvelle liste de vérification. Nous étions alors et sommes toujours convaincus que ces mesures ont nettement atténué tout risque résiduel entourant le MCAS et les cas d'emballage du stabilisateur du Max.

Depuis l'immobilisation au sol du Max, nous poursuivons cette collaboration et nous en étendons la portée. Cependant, nous nous heurtons à des défis de taille pour ce qui est d'obtenir des échéanciers et même pour convenir de l'élaboration de la feuille de route qui mènera à la remise en service. Les défis sont principalement

liés à de l'information divergente qui circule entre les transporteurs aériens et Boeing — nous traitons directement avec Boeing sur une base hebdomadaire —, et parfois entre les transporteurs aériens et Transports Canada ainsi que parmi les transporteurs aériens qui exploitent des Max. Nous avons des appels techniques hebdomadaires avec Boeing et des réunions périodiques avec Transports Canada, et il arrive que des renseignements contradictoires nous obligent à collaborer, à récapituler et à veiller à notre harmonisation. Je n'ai pas de solution à ce problème, mais il arrive que les transporteurs aériens aient de la difficulté à réagir à cause de cela.

L'automne dernier et la semaine dernière, les responsables de la certification nationale des aéronefs, des opérations nationales et des normes de Transports Canada ainsi que les transporteurs aériens ont tenu une réunion WebEx au cours de laquelle les gens de la certification nationale des aéronefs de Transports Canada ont décrit d'une façon convenablement détaillée leurs enjeux passés et actuels en plus de signaler plusieurs changements qui pourraient être apportés pour le Canada seulement dans les procédures et la formation quand la consigne de navigabilité annonçant la remise en service sera publiée.

Nous savons à peu près à quoi nous attendre pour la remise en service, dépendant du résultat de quelques réunions. Il faut d'abord que le Comité mixte d'évaluation opérationnelle produise son rapport, entre autres choses à accomplir d'ici là.

Ceux d'entre nous qui exploitent le NG devront aussi réagir à plusieurs changements apportés à cette flotte également, par voie de conséquence. L'enjeu dépasse maintenant le Max: à certains égards, c'est de tous les 737 qu'il est question. WestJet et Sunwing devront surmonter cela afin de veiller à ce que nous soyons tous harmonisés.

En résumé, Sunwing ne peut pas tellement se prononcer sur le processus de certification initiale du Max, mais j'espère que je vous ai donné une idée des efforts absolus déployés par Transports Canada et par les trois transporteurs aériens exploitant des avions Max qui sont présents aujourd'hui afin de mettre la sécurité au premier plan, ainsi que de la façon dont ce mouvement s'est fondé sur la collaboration et la coordination pendant notre travail visant la remise en service.

Je suis impatient de répondre à vos questions.

Merci.

• (1700)

Le président: Merci, monsieur Hudson.

Monsieur Bachrach, c'est à vous.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Nous avons brièvement discuté et j'ai indiqué vouloir proposer une motion relative à l'étude en cours. Je me demande si vous me permettez de le faire maintenant.

Le président: Nous vous écoutons.

M. Taylor Bachrach: Je propose:

Que le Comité demande officiellement que des représentants de Boeing Company comparaissent devant le Comité au sujet de l'étude en cours concernant le processus de certification des aéronefs.

Je propose cette motion en raison du rapport cinglant rédigé par le comité du Congrès sur le transport que j'ai mentionné précédemment dans mes questions, et parce que je crois que Boeing joue un rôle central dans les problèmes que nous étudions et que les familles et tous les Canadiens méritent des réponses directement de Boeing.

Le président: Merci, monsieur Bachrach.

Est-ce qu'il y a une date limite ou une date précise à laquelle vous voudriez que Boeing compareisse?

M. Taylor Bachrach: Je voudrais que ce soit dès que possible. Je me ferais à la greffière pour suggérer une date.

La greffière du comité (Mme Caroline Bose): Dans de tels cas, il est généralement bon d'avoir une date ou une échéance, si vous voulez que les représentants compareissent avant une certaine date.

M. Taylor Bachrach: Les circonstances sont très inhabituelles en ce moment, alors il pourrait être difficile de préciser une date. Disons d'ici deux mois.

Le président: Merci, monsieur Bachrach.

Monsieur Barsalou-Duval, vous aimeriez dire quelque chose aussi, je crois.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Si M. Bachrach n'avait pas proposé cette motion, j'en aurais déposé une assez semblable. J'appuie donc tout à fait sa motion.

J'espère fortement que les gens de Boeing comprendront que des gens de partout au monde voyagent à bord de ces avions et que les conséquences ne se vivent pas seulement aux États-Unis, mais partout dans le monde. C'est simplement une question de respect de venir répondre aux questions des membres du Comité.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Monsieur Doherty, nous vous écoutons.

M. Todd Doherty: Monsieur le président, nous pourrions mettre cette motion aux voix, puis je pourrais proposer ma motion, car je pense que cela pourrait être utile.

Le président: Qu'est-ce que vous vouliez faire? Vouliez-vous envisager la possibilité d'amender la motion?

M. Todd Doherty: Vous êtes au courant de ma motion.

Bien respectueusement, je suis d'accord avec M. Bachrach. Il serait pertinent, pour cette conversation et pour l'étude, que nous essayions d'obtenir que Boeing compareisse...

Le président: Donc, ce que vous dites, c'est que vous ne voulez pas proposer un amendement à la motion, mais que vous voulez présenter une motion distincte.

M. Todd Doherty: J'ai en effet une motion distincte.

Le président: Merci, monsieur Doherty.

Monsieur Bittle.

M. Chris Bittle: J'ai une suggestion. Nous pourrions garder cela pour la partie de la réunion qui est réservée aux travaux du Comité, puisque nous avons prolongé cette période, et plutôt écouter les témoins. Les membres de l'opposition ont demandé avec insistance que nous prévoyions plus de temps, parce qu'ils voulaient désespérément entendre ces témoins. Cependant, en ce moment, nous sommes en train de gruger ce temps. Nous pourrions donc déposer

cela en vue de le faire pendant la période réservée aux travaux du Comité.

Le président: Merci, monsieur Bittle.

Quelqu'un d'autre a des commentaires à faire?

Monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Je propose que nous déposions la motion pour qu'elle soit traitée au début de la partie de la réunion réservée aux travaux du Comité.

Le président: Est-ce que vous êtes d'accord pour que nous traitions la motion pendant la période réservée aux travaux du Comité?

Des députés: D'accord.

Le président: Merci, monsieur Bachrach, et merci à vous tous.

Monsieur Doherty, vous avez la parole.

M. Todd Doherty: Merci, monsieur le président.

Je tiens à souligner pour le compte rendu que j'ai travaillé dans le secteur de l'aviation pendant 22 ans, tant du côté des lignes aériennes... J'ai été un fier WestJet — désolé, Air Canada — et j'ai eu une entreprise qui travaillait avec d'autres transporteurs également. J'ai aussi travaillé dans les aéroports et à Transports Canada.

J'accorde toujours une importance primordiale à la sûreté et à la sécurité, comme vous l'avez si bien dit, messieurs Wilson, Strom et Hudson. Si une erreur est commise, c'est une mauvaise journée, et c'est ce qui explique que les émotions soient vives, compte tenu de certains renseignements que j'ai reçus.

Je ne suis pas un spécialiste de la certification. Je m'en remets à M. Turnbull et au ministre pour cela.

Ma question s'adresse aux trois transporteurs et se fonde sur l'information fournie dans le témoignage précédent.

Est-ce qu'à un moment donné, de l'information a été transmise à vos transporteurs à propos des préoccupations de Transports Canada concernant principalement l'identification de décrochage que la FAA utilisait pour le 737 Max?

• (1705)

M. Murray Strom: Non. Je n'occupais pas mon poste actuel à ce moment-là, mais on ne m'en a jamais informé. Cependant, pour la plupart des certifications, d'après mon expérience de travail avec le groupe de certification, ce n'est pas une information qui nous serait normalement transmise.

M. Todd Doherty: Est-ce que quelqu'un d'autre...?

Capt Scott Wilson: Je suis d'accord avec cela. J'occupais mon poste actuel quand le Max est arrivé à WestJet.

Encore une fois, nous sommes indépendants du processus de certification, ce qui fait que quand un aéronef est validé et que nous avons un certificat d'exploitation, nous pouvons essentiellement aller de l'avant.

Nous n'avons pas accès à cette information.

M. Todd Doherty: Monsieur Wilson, le 737 est depuis très longtemps le principal avion de WestJet. Est-ce que la compagnie se serait attendue à ce que les critères d'identification de décrochage appliqués au 737 Max soient les mêmes que pour tous les autres avions qu'elle avait?

Capt Scott Wilson: C'est une question complexe. Quand vous regardez les exigences relatives à la validation d'un type, de la base du 800 NG au Max, l'objectif d'une grande partie des points dont nous avons discuté, y compris le MCAS, était essentiellement de veiller à ce qu'ils répondent fondamentalement aux exigences de certification.

M. Todd Doherty: Merci.

Connaissez-vous l'expression « piqué ne pouvant pas facilement être arrêté »?

Capt Scott Wilson: Oui.

M. Todd Doherty: Les experts techniques de Transports Canada ont soulevé cette question dès le début, ainsi que le fait que Boeing utilisait cela comme critères pour l'identification de décrochage.

Est-ce que vous trouveriez préoccupant que des experts techniques de Transports Canada signalent ce problème à répétition à la FAA, sans que la FAA et Boeing acceptent d'indiquer les critères relatif à l'identification de décrochage appliqués au 737 Max?

Capt Scott Wilson: Sans accès complet et facile aux détails concernant ce que vous voulez savoir, monsieur, je ne peux pas répondre efficacement.

M. Todd Doherty: D'accord.

Je vais vous lire un extrait:

Dans CPC FT 03, on soulève encore la compréhension de l'interprétation que fait la FAA de la disposition 14 CFR 25.201.

C'est la mesure de conformité canadienne concernant l'identification de décrochage pour le 737 Max.

L'approche utilisée par la FAA pour le 737 8 MAX est différente de celle qu'utilise l'Aviation civile de Transports Canada, ou TCAC, pour ses programmes intérieurs et même de l'approche utilisée par la FAA pour d'autres programmes, comme le 787. Cet exposé de sujets de préoccupation n'empêchera pas la délivrance d'autorisations de Transports Canada, car TCAC va utiliser sa validation du 737 9 pour résoudre cet enjeu avec la FAA.

Est-ce que cela vous préoccupe?

Capt Scott Wilson: Les exposés de questions de fond et les exposés de sujets de préoccupation forment un processus normal d'aller-retours. Nous sommes maintenant inclus de manière transparente dans le processus actuel, en ce qui concerne le renouvellement de la certification du logiciel MCAS, le logiciel de commande de vol.

Nous comprenons et nous constatons que des préoccupations sont soulevées et qu'il y a un processus évolutif visant à obtenir une compréhension commune ou un terrain d'entente. Sans savoir sur quoi se fondait véritablement la compréhension, en particulier pour ce qui concerne les intervenants de Transports Canada, je ne pourrais pas en dire plus à ce sujet.

M. Todd Doherty: Merci.

Je vais céder la parole à M. Davidson.

M. Scot Davidson: Je vous remercie d'être venu pour paraître aujourd'hui. Nous applaudissons tous votre engagement à l'égard de la sécurité aérienne au Canada.

Ma question porte sur ce que j'appellerai l'alarme AOA — ou *Angle of Attack* — « *Disagree* ». Elle a été installée dans le 737 Max et les vendeurs de Boeing en ont fait la promotion comme étant une option de sécurité pour laquelle les transporteurs aériens pourraient payer. Je crois que WestJet avait cette option, l'indicateur d'angle d'attaque.

Il semble difficile à croire que Boeing insistait sur une option de sécurité pour un angle d'attaque.

• (1710)

Capt Scott Wilson: Je crois que vous parlez de l'indicateur d'angle d'attaque.

M. Scot Davidson: En effet, oui.

Capt Scott Wilson: Il y a l'alarme *AOA Disagree*.

M. Scot Davidson: Oui.

Capt Scott Wilson: L'alarme *Disagree* est courante dans les 737. Nous l'avions dans le NG et nous étions censés l'avoir dans le Max.

Je crois que ce que vous dites plus particulièrement, c'est que l'alarme *AOA Disagree* était une option...

M. Scot Davidson: C'est juste.

Capt Scott Wilson: ... mais c'était une option dans le NG également.

Au bout du compte, pour cette indication, il n'y a pas de liste de vérification et de formation qui est associée. Présenter cela comme une option de sécurité en soi, c'est un peu de la poudre aux yeux.

M. Scot Davidson: Et est-ce que vous...?

Le président: Merci, monsieur Wilson.

Merci, monsieur Davidson.

Madame Jaczek, c'est à vous.

Mme Helena Jaczek (Markham—Stouffville, Lib.): Merci beaucoup d'être venus. De toute évidence, nous tenons à souligner votre engagement à l'égard de la sécurité du public et de vos équipages.

Peu importe votre expertise et ce que nous avons entendu dans vos déclarations liminaires concernant la collaboration, deux événements tragiques se sont malheureusement produits.

J'aimerais explorer un peu plus la question de la collaboration entre les transporteurs aériens et le fabricant d'un produit nouveau ou modifié.

Pouvez-vous nous donner un aperçu...? Boeing a une idée qui va lui permettre d'améliorer un produit en particulier. On présume que cette idée vient des pilotes, des personnes qui utilisent l'avion. Est-ce qu'il y a alors des discussions immédiates avec les transporteurs aériens sur les façons de procéder à cette présumée amélioration?

La question s'adresse à n'importe lequel d'entre vous.

M. Murray Strom: Je suis intervenu dans l'introduction de plusieurs nouveaux avions, et Transports Canada a fait savoir très clairement qu'il n'y a pas de certification d'un avion pour un transporteur particulier; la certification s'applique à l'ensemble du Canada.

Nous n'intervenons généralement pas dans les discussions qui concernent la certification. Ils s'entendent sur la certification d'un avion. Boeing produit les manuels, Transports Canada produit son supplément, puis nous utilisons cette information et déterminons comment nous allons exploiter notre avion.

Mme Helena Jaczek: J'ai peut-être mal compris le capitaine Hudson.

Votre témoignage donnait à croire que vous aviez beaucoup participé à ces modifications, et ce, dès le début.

Capt John Hudson: Eh bien, l'essentiel de la participation ou de la collaboration a suivi la mise en service. Comme nous l'avons expliqué, nous n'avons pas normalement l'occasion de collaborer ou de participer à la mise en service comme telle — le volet certification du rôle de Transports Canada concernant la validation ou la certification des avions.

Dans le cas de cet événement extraordinaire, cependant, comme j'essayais de l'expliquer, les trois transporteurs aériens ont collaboré ensemble, parce que nous avons entrepris, sous la direction des Opérations nationales de Transports Canada, de...

Pour commencer, nous réagissions tous au moyen d'un appel commun quand l'injonction ministérielle a été publiée, et ceux d'entre nous qui étaient un peu plus des experts techniques ou des experts en la matière ont pensé à ce moment-là que nous pourrions aller plus loin. Je répète qu'il y avait des restrictions de temps.

Cela nous a lancé dans le processus lié à l'injonction ministérielle émise dans le sillage de l'accident de Lion Air, processus par lequel nous voulions nous assurer, quand nous modifions une opération ou que nous avons une idée ou quelque chose de ce genre, que nous...

Nous collaborons régulièrement avec Transports Canada de toute façon sur le plan opérationnel. Mes observations visaient donc la période suivant la mise en service et non la certification.

Mme Helena Jaczek: Je vous remercie de cette précision. Je trouve que c'est très important.

J'ai également été vraiment impressionnée par le rapport du comité des transports et de l'infrastructure du Congrès américain. Dans ce rapport, on mentionne, en fait, que certains transporteurs étrangers ont demandé à Boeing d'offrir une formation sur simulateur à leurs pilotes qui faisaient la transition vers le 737 Max et, semble-t-il, Boeing s'est opposé à une telle formation.

On peut présumer qu'aucun d'entre vous n'a joué un rôle dans cette demande de formation sur simulateur. Étiez-vous au courant?

• (1715)

M. Murray Strom: Je vais commencer et je laisserai MM. Hudson et Wilson terminer.

Chez Air Canada, nous ne faisons voler que les appareils Max, de sorte que nous n'avons participé à aucune discussion sur la transition des pilotes du NG au Max, contrairement à Sunwing et à WestJet. Je vais donc m'en remettre à eux.

Capt Scott Wilson: L'avantage, lorsqu'on passe d'un type commun d'appareil, comme le 737 NG — ou le 800, dans notre cas —, au Max 8, c'est que la formation et les systèmes ont des points communs, et on apprend les différences.

Je crois que l'objet de votre question, c'était que Boeing disait que certaines formations n'étaient pas nécessaires. Nous n'avons participé à aucune de ces discussions. Ce qui se passe, c'est que lorsque l'appareil est certifié au Canada, nous examinons les choses. Il s'accompagne d'exigences en matière de formation, que nous respectons et souvent, dans certains cas, nous les dépassons lorsque nous mettons l'avion en service.

Il est important de s'assurer que la formation est adaptée à l'expérience des pilotes, qu'ils essaient pour la première fois un type d'ap-

pareil donné ou qu'ils soient en transition après de nombreuses années d'expérience.

Mme Helena Jaczek: En tant que transporteurs, aimeriez-vous participer plus tôt dans le processus, c'est-à-dire avant que l'État de conception ait certifié l'aéronef? Je pense que nous étions assez confiants quant à ce que nous avons entendu au sujet de Transports Canada lorsque c'est le Canada qui produit la conception, mais évidemment, ce que nous lisons ici, concernant le rapport du Congrès sur la FAA, semble vraiment remettre en question la confiance de Transports Canada envers la FAA.

Y a-t-il un rôle que les transporteurs pourraient jouer plus tôt dans le processus, dans la certification ou la validation?

Capt John Hudson: C'est une très bonne question. Il y a toujours une certaine communication, certainement dans notre cas, avant l'arrivée de notre premier avion. Nous collaborions bien avec Boeing à cet égard. Cependant, il faut savoir quelle est notre expertise, et nous ne sommes pas des pilotes d'essai pour la certification des avions; nous sommes des exploitants. Il y a un ensemble de compétences très différentes et une très grande différence d'expertise. Je pense qu'il faut être prudent si l'on commence à trop faire intervenir l'exploitant dans la certification initiale d'un aéronef.

Dans le cadre de son processus de certification, Transports Canada a des pilotes d'essai, et ils font du travail de certification. Dans l'aviation commerciale, toutefois, il y a une importante séparation entre la précertification et l'après-mise en service. Nous sommes des exploitants.

Dans mon témoignage, au début, j'ai dit que j'avais effectué des « vols de livraison au client » et des « vols d'essai », mais je parlais de la postproduction; c'est du point de vue de l'exploitant. Je tiens à préciser que nous voulons maintenir l'expertise telle qu'elle est. Nous sommes bons pour ce qui est de l'exploitation de l'avion, mais je n'ai certainement pas d'expertise sur le plan de la certification d'un avion, à bien des égards.

Le président: Merci, monsieur Hudson, merci, madame Jaczek.

M. Barsalou-Duval.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

D'après ce que je comprends, vous avez tous les trois été pilotes avant d'occuper vos postes actuels. Ma question s'adresse donc à vous trois.

J'imagine que, comme pilotes, comme anciens pilotes ou même dans le cadre de vos fonctions, vous avez souvent discuté avec des pilotes, d'anciens pilotes ou même avec d'autres collègues. Avant l'écrasement du premier Boeing 737 MAX ou du deuxième, avez-vous tenu des conversations ou des collègues vous ont-ils fait part, à propos de cet avion, de problèmes particuliers sur lesquels il faudrait se pencher? Ce genre de commentaires ou d'informations vous ont-ils été communiqués?

[Traduction]

Capt Scott Wilson: Je vais commencer.

Nous avons examiné les choses concernant la livraison du premier aéronef en 2017, puis l'entrée en service a été très facile.

Selon notre expérience d'exploitation de l'avion, jusqu'à il y a un an, nous n'avions vu aucun problème technique, aucun problème de formation et vraiment aucun effet négatif; l'exploitation du Max a été un succès.

Capt John Hudson: Je suis d'accord avec lui. Nous avons pris notre première livraison en juin 2018. Nous avons une certaine expérience avant le tragique accident de Lion Air et nous n'avions eu aucun problème technique. Il y a toujours de petits pépins ici et là, mais il n'y avait rien qui rendait le Max différent par rapport au NG que nous faisons voler actuellement.

M. Murray Strom: Immédiatement après l'écrasement de l'avion de Lion Air, nous sommes retournés à notre programme d'analyse des données de vol, soit le programme qui envoie des données de l'appareil à nos ordinateurs, et nous avons analysé ces données en plus des rapports de pilote pour déterminer si nous avions eu des problèmes de commandes de vol afin d'essayer de mieux comprendre. Nous avons examiné tous les rapports des pilotes, nous avons essayé de voir s'il y avait des tendances, et nous n'avons rien trouvé. Nous avons fait la même chose après le deuxième écrasement, et une fois de plus, ni l'avion, ni les pilotes ne nous ont indiqué des problèmes similaires à ce que nous avons vu dans les deux accidents d'avion.

• (1720)

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Si vous aviez été au courant du problème présenté par le logiciel MCAS de cet avion, est-ce que vos compagnies aériennes respectives auraient quand même fait l'acquisition de ces appareils?

[Traduction]

M. Murray Strom: Si nous avons pensé qu'il y avait le moindre problème, il est certain que nous ne l'aurions pas fait. Nous n'aurions pas fait l'acquisition de l'appareil si nous avions su qu'il y avait un problème.

Nous rendons tous les trois des comptes au ministre concernant la sécurité des voyageurs. Peu importe qui nous paye, nous prenons tous les trois ce travail extrêmement au sérieux. Nous n'enverrons jamais un pilote, un agent de bord ou un passager dans un avion qui n'est pas sécuritaire.

Capt John Hudson: Lorsque la FAA a émis la consigne de navigabilité urgente, nous avons dû réagir, quant à la façon dont, dans la consigne de navigabilité urgente, le processus avait été suivi et... Essentiellement, dans la consigne, il était question de ce système et de certains des risques qu'il pouvait comporter.

Je reviens ici à mes observations initiales. Il y a des moments où il faut être décidé. C'est à ce moment-là que les trois transporteurs se sont réunis. Nous parlions des problèmes du logiciel MCAS. Nous avons vu qu'il s'agissait peut-être — avec le recul — d'un problème.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Auriez-vous acheté l'avion si vous aviez su que ce problème existait?

[Traduction]

Capt John Hudson: Eh bien, il est certain que nous aurions laissé Transports Canada mener son processus de certification, de sorte qu'il vaudrait mieux poser la question aux membres du groupe de certification de Transports Canada. S'ils avaient été au courant du

problème que présentait le logiciel MCAS, qu'est-ce qui aurait changé dans leurs processus?

Comprenez-vous ce que je veux dire? Nous réagissons parce que tout le système se base sur...

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je comprends votre réponse.

La présence du logiciel MCAS n'était pas indiquée dans le manuel fourni au départ par la compagnie Boeing. Les pilotes n'ont pas non plus reçu de formation sur ce système, si ce n'est une heure sur un iPad.

D'une part, est-il courant d'omettre dans les manuels d'instruction des informations sur les nouveautés des avions?

D'autre part, est-il courant de n'offrir qu'une formation d'une heure sur un iPad dans le cas d'un nouvel avion?

[Traduction]

Capt Scott Wilson: Concernant le fait que l'exploitant n'a pas pu bien comprendre le logiciel MCAS et que l'information n'a pas été diffusée comme il se doit dans les publications, c'est inhabituel. Je n'en ai certainement jamais fait l'expérience moi-même, à l'heure actuelle.

Pour ce qui est de la formation, il est important de comprendre que nous offrons de la formation continuellement et avec divers niveaux de fidélité. Il y a l'école de formation au sol. Nous utilisons nos organisateurs électroniques de poste de pilotage, qui sont nos iPad et qui nous donnent la possibilité de donner de la formation sur les systèmes de façon différente. Un système d'une heure, de deux heures ou de trois heures, ce n'est pas exceptionnel.

Bien entendu, nous sommes tous, grâce à des programmes de formation périodique qui suivent un programme de formation initiale comprenant de nombreuses heures dans le simulateur, bien en mesure de nous assurer que nous avons le niveau de fidélité qu'il faut pour garantir le résultat voulu, soit la sécurité de tous nos pilotes en formation.

Alors, il n'est pas inhabituel d'utiliser un iPad pour un système. La plupart d'entre nous sont allés beaucoup plus loin que ne l'exigeait la réglementation dans le cadre d'un cours de transition pour ce qui est des différences concernant le Max.

Le président: Merci, monsieur Wilson.

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président. Je remercie nos témoins de comparaître devant notre comité aujourd'hui.

J'aimerais tout d'abord poser une question sur les travailleurs qui volent à bord du 737 Max, qui travaillent pour vos compagnies et qui, chaque jour, sont montés dans ces avions. Je me demande s'ils vous ont parlé. Je suis sûr que les pilotes vous ont parlé, mais est-ce que les agents de bord ou les syndicats qui les représentent vous ont parlé officiellement? Quelles préoccupations ces travailleurs vous ont-ils exprimées jusqu'à présent?

• (1725)

Capt Scott Wilson: La bonne nouvelle, c'est que nous avons des réponses relativement fortes, cohérentes et collaboratives. Concernant les travailleurs qui ont volé à bord du Max — tant les pilotes que l'équipage de cabine —, ils ont, en effet, des questions également et, évidemment, il nous incombe de faire en sorte qu'avant que l'avion soit remis dans la flotte en toute sécurité, nous soyons en mesure d'y répondre.

Le syndicat participe. Notre dirigeant de l'Air Line Pilots Association pour le Canada est avec nous aujourd'hui. Nous collaborons également avec le SCFP, qui est le syndicat des agents de bord de l'ensemble des transporteurs aériens. Nous nous sommes engagés à les tenir au courant, et même ensemble, présentement, comme l'a mentionné le ministre, qui était ici, nous avons tous proposé que des pilotes de ligne fassent partie du comité mixte d'évaluation opérationnelle, qui validera la formation du point de vue des pilotes de ligne en accord avec Transports Canada et avec son aide.

M. Taylor Bachrach: Pouvez-vous décrire les questions et les préoccupations que ces groupes ont soulevées?

Capt Scott Wilson: Pour ce qui est des gens qui ont piloté des avions Boeing en particulier — et nous sommes tous les trois des capitaines de Boeing pour des avions Boeing actuels —, Boeing a un engagement de longue date envers le groupe de pilotes. Il est très actif. On connaît l'appareil de Boeing à un niveau différent; on y est beaucoup plus lié.

Il est regrettable que nous n'ayons pas compris certains des renseignements qui étaient accessibles. On se demande surtout pourquoi ils ne nous ont pas été fournis, car un pilote prend très au sérieux sa responsabilité de comprendre l'avion et le système pour être en mesure de gérer n'importe quoi dans l'avion de façon sécuritaire.

Capt John Hudson: Si vous me le permettez, j'aimerais seulement ajouter que sur le plan de la communication, je suis sûr qu'aucun d'entre nous ne pensait devenir un spécialiste en communication au sujet du MCAS. Nous sommes des techniciens et nous exploitons des avions.

L'une des mesures que notre compagnie aérienne a prises très tôt — et on nous a donné une excellente rétroaction à cet égard —, c'est qu'elle a tenu des séances de discussion ouverte et a fourni des renseignements factuels à ses employés. C'est que, si les employés ne comprennent pas ce qui se passe et ne peuvent poser des questions, comment peut-on aller expliquer cela aux voyageurs. Les faits sont importants. Voilà les efforts que nous avons déployés et nous continuerons à le faire avant la remise en service.

M. Taylor Bachrach: J'aimerais poser une brève question sur l'option de sécurité qu'on appelle l'alarme Angle of Attack Disagree. Vous en avez parlé tout à l'heure. Je crois que vous avez dit que c'était de la « poudre aux yeux ».

Je suis un profane. Il semble qu'il s'agit d'une fonction de sécurité optionnelle que le fabricant avait offerte aux transporteurs aériens qui achetaient l'appareil.

Pourquoi avez-vous décidé de ne pas acheter cette fonction? C'est ce que j'ai compris d'après vos observations précédentes. De plus, n'a-t-on jamais soulevé des questions sur les raisons pour lesquelles cette fonction de sécurité avait été offerte en premier lieu? Je crois comprendre qu'elle a alerté les pilotes sur le problème que Boeing connaissait et avait caché.

Capt Scott Wilson: Je crois que vous confondez cet élément avec un autre. L'alarme liée à l'angle d'attaque s'appelle « Angle of Attack Disagree », et c'était un élément commun de l'appareil NG. C'était essentiellement disponible et configuré sur les trois...

M. Taylor Bachrach: Veuillez m'excuser. C'est l'alarme AOA Disagree.

Capt Scott Wilson: Oui. Nous l'avions.

M. Taylor Bachrach: Vous aviez acheté cet élément. D'accord.

Capt Scott Wilson: Oui, mais je veux m'assurer que l'on comprend bien qu'il y a un élément secondaire, soit l'indicateur d'angle d'attaque. C'est celui-là qui est optionnel. De plus, il ne s'accompagne ni de formation, ni de liste de vérification correspondante. Par conséquent, ce n'est pas considéré comme une véritable amélioration de la sécurité comme les médias l'ont dépeint.

M. Taylor Bachrach: Si vous me le permettez, très brièvement, puisqu'il ne me reste que 30 secondes, le rapport du comité du Congrès indique que dans un grand nombre d'avions, l'alarme AOA Disagree ne fonctionnait pas. Est-ce que certains de ces avions faisaient partie de vos flottes? Avez-vous reçu des...

Capt Scott Wilson: Tout à fait. L'avion était configuré... Encore une fois, il devait être configuré exactement comme un avion NG, muni d'une alarme AOA Disagree, soit d'un bouton d'alerte situé au bas du CDS, à droite. Sur l'avion NG, le bouton d'alerte est à part. Sur le Max, il était combiné à l'indicateur d'angle d'attaque, donc sans l'option, on ne pouvait pas savoir qu'on n'avait pas reçu le signal d'alerte signifiant un dysfonctionnement, et les exploitants n'étaient pas...

Capt John Hudson: Très rapidement, sur le plan technique, l'indicateur d'angle d'attaque n'est pas le seul mécanisme d'alerte à intervenir dans le genre de défaillance dont vous parlez. Il y a d'autres signaux d'alerte que l'équipage reçoit, pour signifier un dysfonctionnement touchant la mesure de la vitesse indiquée ou de l'altitude, notamment. Il y a de nombreuses alertes qui se déclenchent en même temps.

Bien que l'alarme AOA Disagree soit utile, ce n'est pas la seule information qu'on reçoit dans ce genre de situation anormale.

• (1730)

M. Taylor Bachrach: La culture du secret décrite dans ce rapport a-t-elle eu une incidence sur vos entreprises et vos pilotes? Les éléments cachés ont-ils eu une incidence sur les avions que vous avez achetés et les pilotes qui les dirigent?

M. Murray Strom: Nos pilotes ont-ils porté le problème à notre attention? Oui. C'est la raison pour laquelle nous avons pris des mesures extraordinaires et nous travaillons tous les trois ensemble à assurer la sûreté de nos aéronefs avec Transports Canada, Boeing et les experts techniques, pour bien rectifier le tir. Le problème a été soulevé.

Le président: Merci, monsieur Strom. Merci, monsieur Bachrach. Et vous, messieurs, je vous remercie de votre participation à notre séance de cet après-midi. Je vous remercie d'avoir pris le temps de venir nous voir pour témoigner devant nos membres, devant le public et devant toutes les personnes qui nous regardent.

Je vais maintenant suspendre la séance cinq minutes, après quoi nous prendrons le temps de planifier un peu les travaux du Comité.

• (1730) _____ (Pause) _____

• (1730)

Le président: Mesdames et messieurs, nous nous réunissons au-delà de 17 h 30, en vertu d'une motion adoptée lors de la dernière réunion, sur proposition de M. Doherty, afin de nous pencher sur les travaux du Comité.

Monsieur Rogers, allez-y.

M. Todd Doherty: Il y a en fait une motion qui est soumise au débat.

M. Churence Rogers: La proposition est de nous pencher sur les travaux du Comité, donc que nous le fassions...

M. Chris Bittle: Nous pourrions peut-être nous prononcer rapidement sur la motion de M. Bachrach. Nous pourrions ensuite peut-être convenir par motion de poursuivre nos délibérations à huis clos, parce que je pense que...

Le président: Je donne la parole à M. Bachrach. Nous entendons sa motion. Si vous le voulez bien, j'aimerais ensuite laisser place à la discussion sur cette motion, après quoi nous verrons.

Monsieur Bachrach, la parole est à vous.

• (1735)

M. Taylor Bachrach: Il s'agit d'une motion que j'ai déjà déposée au moyen d'un rappel au Règlement:

Que le comité demande officiellement que des représentants de Boeing Company comparaissent devant le comité au sujet de l'étude en cours concernant le processus de certification des aéronefs.

Je pense que les raisons pour lesquelles c'est si important sont évidentes pour tout le monde, compte tenu de ce que nous avons lu et entendu. Vous en avez tous reçu copie. Je serai heureux d'écouter ce que les autres membres du Comité ont à dire à ce sujet. Je crois comprendre que mon collègue, M. Barsalou-Duval, souhaite proposer un amendement.

Le président: Merci, monsieur Bachrach.

Monsieur Barsalou-Duval.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Voici l'amendement que je voudrais apporter. Quand les représentants de Boeing comparaitront devant le Comité, j'aimerais que la séance soit télévisée et diffusée sur les canaux de la Chambre des communes.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

De même, je tiens à insister sur la procédure à suivre, monsieur Bachrach. Elle tient en deux parties. Je laisserai la greffière nous parler de la nécessité d'y inscrire une date.

Madame la greffière.

La greffière: Comme certains d'entre vous le savent peut-être, Boeing a déjà été invitée à comparaître dans le cadre de cette étude. Ses dirigeants n'ont pas répondu à notre correspondance jusqu'à maintenant, donc en ajoutant une date à cette motion, une date précise à laquelle ils seraient invités, nous nous donnerons la possibilité de prendre d'autres mesures s'ils ne se présentent pas à la date convenue.

Le président: Monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Il serait peut-être acceptable que j'ajoute une date au moyen d'un amendement...

Le président: Absolument.

M. Taylor Bachrach: ... lorsque nous aurons voté sur l'amendement déjà à l'étude, à moins que vous ne souhaitiez un amendement à l'amendement.

Le président: Merci. Non.

M. Taylor Bachrach: Je me doute bien qu'à titre d'ancien maire, vous détestez probablement cela autant que moi.

Le président: Je le mentionne maintenant pour vous laisser le temps d'y réfléchir.

M. Taylor Bachrach: Je me ferai un plaisir de proposer un amendement après le vote.

Le président: Y a-t-il des questions ou des observations sur l'amendement afin que la séance soit télévisée?

(L'amendement est adopté.)

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Monsieur Bachrach, concernant votre motion, souhaitez-vous proposer un amendement pour ajouter une date?

M. Taylor Bachrach: Je propose que nous leur demandions de comparaître à notre séance du 26 mars.

Le président: Merci, monsieur Bachrach.

Y a-t-il des questions ou des observations sur cet amendement?

Monsieur Barsalou-Duval.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Monsieur le président, j'ai entendu des rumeurs voulant qu'il se pourrait que l'horaire des travaux de la Chambre soit modifié. Si c'est le cas, il sera difficile de nous réunir le 26 mars.

Je vais présenter une autre proposition et elle sera débattue comme un deuxième amendement par la suite. Ce pourrait être plutôt d'ici la fin avril. Cela aurait du sens.

[Traduction]

M. Taylor Bachrach: Cela me convient. Je l'accepte.

Le président: Madame la greffière, est-ce que cela suffit?

La greffière: Oui.

Le président: Y a-t-il d'autres questions ou commentaires?

(L'amendement est adopté.)

Le président: Avant de céder la parole à M. Bittle...

Oh, je m'excuse. Vous vouliez prendre la parole sur la motion principale, allez-y, monsieur Berthold.

[Français]

M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC): Je tiens à préciser une chose. Quand la motion sera adoptée, j'aimerais que la version française passe par la révision linguistique, s'il vous plaît.

[Traduction]

Le président: Absolument, merci, monsieur Berthold.

Revenons à la motion modifiée, y a-t-il des questions ou des observations?

(La motion modifiée est adoptée. [Voir le procès-verbal])

Le président: Nous avons une autre motion de M. Doherty.

M. Todd Doherty: Monsieur le président, je serai bref. Je suis d'accord avec M. Bachrach. Je propose:

Que le Comité prolonge son étude sur le 737 Max 8 avec deux rencontres additionnelles devant être tenues après le 24 mars 2020 afin d'entendre d'autres témoignages.

J'ai la motion en anglais et en français.

Le président: Merci, monsieur Doherty.

Y a-t-il des questions ou des observations sur cette motion?

Oh, oui.

M. Todd Doherty: Je souligne moi aussi, dans la même veine que M. Barsalou-Duval, après en avoir discuté un peu avec M. Bittle de façon informelle, que si le calendrier de la Chambre est modifié, le Comité devra en tenir compte.

• (1740)

Le président: Oui, c'est très bien.

Y a-t-il des questions ou des observations?

Monsieur Bittle.

M. Chris Bittle: Je propose d'ajouter à la motion les mots « deux rencontres additionnelles », parce que je sais que l'une de ces plages horaires n'est pas nécessairement déjà comblée, donc...

Le président: Est-ce que cela vous convient, monsieur Doherty?

M. Todd Doherty: Oui, cela me convient.

Je suis certain que tous nos collègues reçoivent des demandes de gens qui veulent comparaître devant nous. Nous en recevons, en tout cas. Nous nous efforcerons d'avoir... Nous pourrions peut-être nous fixer une date, comme comité, monsieur le président, pour déterminer quand nous devons fournir à la greffière la liste des témoins.

Le président: Merci, monsieur Doherty.

Commençons par voter sur l'amendement.

(L'amendement est adopté.)

Le président: Concernant la motion modifiée, à ce sujet — vous avez raison, monsieur Doherty — si nous voulons ajouter de nouveaux témoins à la liste, nous devons nous fixer une date limite pour cela.

M. Todd Doherty: Nous pourrions viser la fin avril.

Je m'excuse. Vous voulez dire pour soumettre des propositions de témoins?

Le président: La fin mars?

M. Todd Doherty: Tout dépendra du fait que la Chambre siège ou non.

De notre côté, nous nous efforcerons d'avoir une liste de témoins. Je n'ai pas mon calendrier avec moi...

Le président: D'ici le 20 mars?

M. Todd Doherty: ... d'ici le 20 mars.

Le président: Est-ce que cela vous va, madame la greffière?

Très bien, nous établirons la liste des témoins d'ici le 20 mars. Cela vous convient? Je vois que les membres du personnel hochent la tête. C'est bon signe.

Y a-t-il d'autres questions sur la motion modifiée?

La greffière me demande si nous pouvons établir l'ordre de priorité des témoins.

M. Todd Doherty: Oui, nous le ferons autant que possible.

Le président: Très bien, comme il n'y a pas autre chose, vous plaî-t-il d'adopter la motion?

(La motion modifiée est adoptée. [Voir le procès-verbal])

Le président: Monsieur Bittle.

M. Chris Bittle: Mes préoccupations ont déjà été mentionnées. Je ne crois plus qu'il soit nécessaire d'en débattre à huis clos maintenant.

Le président: C'est bon.

Monsieur Rogers.

M. Churence Rogers: Pour revenir à quelques résolutions déjà déposées ici, notamment à celle sur le Fonds de la taxe sur l'essence, j'aimerais proposer ma motion aujourd'hui pour que le Comité passe au vote. Nous l'avons modifié à la lumière des propositions de M. Doherty et de quelques autres personnes. J'aimerais que cette motion soit adoptée.

J'aimerais aussi mentionner la motion de M. Barsalou-Duval sur le contrôleur. Je pense qu'il proposait de tenir deux séances à ce sujet.

Je propose que nous votions sur ces deux motions aujourd'hui, monsieur le président.

Le président: D'accord. Voulez-vous nous les distribuer?

M. Churence Rogers: Avez-vous besoin d'en avoir une copie?

Elles ont déjà été distribuées, mais nous...

Le président: Très bien.

Je présume, monsieur Rogers, que vous déposez la motion sur la taxe sur l'essence. Allez-vous déposer les deux autres aussi ou est-ce M. Barsalou-Duval qui va le faire?

M. Churence Rogers: M. Barsalou-Duval voudra peut-être le faire lui-même, mais je propose que nous en discutons pour pouvoir bien structurer nos travaux futurs.

Le président: Nos travaux futurs?

M. Churence Rogers: Oui.

Le président: Très bien.

J'accueillerai cette motion tout de suite, après quoi je donnerai la parole à M. Barsalou-Duval. Je donnerai ensuite la parole aux conservateurs, parce que M. Davidson avait deux motions à proposer aussi.

Concernant cette motion-ci, nous en avons tous reçu copie. Elle a été distribuée un peu plus tôt, mais le personnel est en train de la redistribuer.

La motion a été déposée. Y a-t-il des questions ou des observations?

Que tous ceux qui sont en faveur de la motion se manifestent.

Des députés: Oh, oh!

Le président: Monsieur Rogers, quand vouliez-vous que cette réunion ait lieu, pour commencer?

M. Churence Rogers: Je n'ai pas de date précise à proposer, mais je pensais que nous pourrions nous pencher sur cette question tout de suite après étude sur les Max 8, ce qui nous porte à quelle date?

Un député: Je ne suis pas certain, parce qu'il pourrait y avoir encore deux autres séances.

Le président: Tout dépendra de la Chambre

M. Churence Rogers: Ce serait la suivante, alors.

Le président: Très bien.

M. Churence Rogers: Cette étude suivrait donc notre étude sur les Max 8. Quand nous aurons terminé, c'est ce que j'aimerais que nous fassions.

Le président: Monsieur Barsalou-Duval, avez-vous quelque chose à dire?

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je suis d'accord pour que nous fassions rapidement une étude sur le Fonds de la taxe sur l'essence. Cependant, il y a une question très importante dont on a commencé à discuter lors d'une réunion précédente et qui touche la sécurité. Je parle de la décision du CN de transférer en Alberta ses contrôleurs ferroviaires de Montréal.

J'aimerais que cette étude, qui prend juste deux réunions, soit terminée avant de commencer l'autre étude, étant donné que cela se passe en ce moment et que les décisions pourraient être irréversibles après une certaine période.

• (1745)

[Traduction]

M. Churence Rogers: Monsieur le président, cela ne me pose pas problème. Nous pourrions tout à fait effectuer notre étude sur le contrôleur d'abord, puis celle sur la taxe sur l'essence ensuite.

Le président: Prononçons-nous sur la motion telle qu'elle est rédigée, après quoi nous pourrions entendre M. Barsalou-Duval, parce que je ne peux que présumer qu'il a aussi une motion à proposer, dont il nous a déjà donné avis. Nous pourrions établir un calendrier, après quoi je donnerai la parole à M. Davidson.

Y a-t-il des questions ou des observations sur cette motion?

Monsieur Berthold.

[Français]

M. Luc Berthold: Nous n'avons pas déterminé le nombre de rencontres. Ce sera en fonction des témoins que nous voudrions entendre. Nous pourrions fixer la première rencontre, et nous verrons pour la suite.

[Traduction]

Le président: Oui.

M. Churence Rogers: C'est très bien. Au départ, nous proposons de tenir quatre ou six rencontres à ce sujet, mais tout dépendra de la liste des témoins, entre autres.

Le président: C'est parfait.

Monsieur Barsalou-Duval.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Monsieur le président, nous avons adopté la motion de M. Rogers. Nous allons donc faire une étude sur le Fonds de la taxe sur l'essence. Si je comprends bien, nous nous apprêtons à voter sur la date à laquelle nous allons faire cette étude.

[Traduction]

Le président: Je serai honnête. Je sais que vous souhaiteriez vous attaquer à cette étude tout de suite. Je pense que nous le comprenons tous et que M. Rogers est prêt à retarder un peu sa propre étude pour vous laisser la place, après quoi nous étudierons la taxe sur l'essence.

Je vous propose que nous passions au vote sur cette motion d'abord, qui sera déposée à l'instant. Elle n'a pas encore été déposée, contrairement à la vôtre. Votons sur celle-ci d'abord, puis je vous donnerai la parole, avant de la redonner à M. Rogers, puis de la donner à M. Davidson.

Que tous ceux qui sont pour que cette motion soit déposée se manifestent.

(La motion est adoptée. [Voir le Procès-verbal])

Le président: Monsieur Barsalou-Duval.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Voici ma motion:

Que l'étude relative à la délocalisation des contrôleurs du CN de Montréal vers Edmonton soit la prochaine étude considérée par le Comité.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Y a-t-il des questions ou des observations à ce propos?

(La motion est adoptée.)

Le président: Entendons-nous maintenant sur la liste de témoins.

Quand voudriez-vous que la liste des témoins soit établie?

Monsieur Bittle.

M. Chris Bittle: Compte tenu des circonstances, pouvons-nous mettre de côté cette question jusqu'à notre retour? Nous disposons quand même de quelques jours supplémentaires, en plus de la période prévue pour la rédaction d'un rapport. Il nous reste encore beaucoup de temps avant de devoir fixer une date pour les listes de témoins.

Le président: Allez-vous parler de cette question, monsieur Berthold?

[Français]

M. Luc Berthold: Si des partis ont déjà des listes de témoins à faire parvenir à la greffière, rien ne nous empêche de procéder immédiatement.

[Traduction]

Le président: Absolument. Très bien. Je vous remercie.

Allez-y, monsieur Rogers.

M. Churence Rogers: Je n'avais pas de date précise en tête pour l'étude sur la taxe sur l'essence, mais nous l'entamerions après l'étude sur les contrôleurs. Je suppose donc que ce serait le même processus.

Le président: Très bien.

Y a-t-il des questions ou des observations?

(La motion est adoptée. [Voir le Procès-verbal])

Le président: La parole est à vous, monsieur Davidson.

M. Scot Davidson: J'ai deux motions à proposer, monsieur le président.

Je propose:

Que, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité étudie le Règlement de l'aviation canadien concernant la gestion de la fatigue des membres d'équipage de conduite.

Une copie de la motion a déjà été distribuée.

Deuxièmement, je propose:

Que, conformément au paragraphe 108(20) du Règlement, le Comité étudie l'emploi du sifflet de train aux passages à niveau publics et les procédures relatives à son abolition dans les collectivités.

Le président: Merci, monsieur Davidson. Passons à la première motion. Y a-t-il des questions ou des observations sur la première motion? C'est celle qui porte sur la gestion de la fatigue des membres d'équipage de conduite.

(La motion est adoptée.)

Le président: Y a-t-il des questions ou des observations sur la deuxième motion à propos des sifflets de train?

M. Scot Davidson: Dans les collectivités rurales, les choses ont changé, et on voudrait que ce dossier fasse l'objet d'une étude.

Le président: Y a-t-il des questions ou des observations à ce sujet?

(La motion est adoptée.)

Le président: Nous passons à un autre point. Allez-y, monsieur Berthold.

• (1750)

[Français]

M. Luc Berthold: Monsieur le président, je voudrais présenter la motion suivante:

Que, conformément à l'article 108(1), le Comité demande à Infrastructure Canada de fournir la liste complète des plus de 52 000 projets fédéraux avec un financement approuvé et engagé dans le cadre du Plan Investir dans le Canada, avec tous les détails disponibles, y compris titre, volet, nom du programme, province ou territoire, municipalité, le financement associé, et autres informations disponibles, et que la liste soit remise au Comité d'ici le 14 avril 2020.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Berthold.

Y a-t-il des questions ou des observations?

Monsieur Bittle, vous avez la parole.

M. Chris Bittle: Encore une fois, compte tenu de la situation actuelle, et s'il doit y avoir des ententes sur les services de la fonction publique et leur accessibilité, y a-t-il lieu d'accepter un autre délai, par exemple, « 30 jours après la prochaine séance de la Chambre »? Vu l'incertitude qui plane, je ne veux pas que nous nous trouvions en situation d'outrage.

M. Luc Berthold: Qu'en savez-vous, monsieur Bittle?

M. Chris Bittle: Je n'en sais rien. Je me fie simplement à ce que j'entends dire, et ce point a également été mentionné par M. Barsalou-Duval.

M. Todd Doherty: Bien sûr, c'est l'équipe « bloquiste-libérale ».

Des députés: Ha, ha!

M. Todd Doherty: Voilà — c'est reparti.

M. Chris Bittle: Sérieusement, si nous savons qu'en Ontario, on procède à la fermeture des écoles et à l'annulation des événements sportifs et des grands rassemblements, il n'est pas exclu que la fonction publique fédérale ou la Chambre des communes elle-même emboîtent le pas. Par conséquent, si nous fixons un délai ferme pour la remise de ces documents, je ne veux pas que le député ait affaire à une question de privilège, au cas où cette échéance ne serait pas respectée à notre retour.

Le président: Pouvons-nous mettre un point après le mot « Comité » et supprimer la date?

[Français]

M. Luc Berthold: Je propose que la liste soit remise au Comité « le plus vite possible ».

[Traduction]

Le président: Est-ce que l'expression « dès que possible » vous convient? D'accord.

Y a-t-il d'autres questions ou observations?

M. Luc Berthold: Si les choses traînent, je présenterai une autre motion.

Le président: Nous n'en doutons pas, monsieur Berthold.

Monsieur Doherty, vous avez la parole.

M. Todd Doherty: Pour faire suite à ces observations, nous traversons en ce moment une période sans précédent. Il ne faut pas oublier d'ajouter, dans la foulée des propos de notre collègue, que nos pensées accompagnent tous ceux qui sont aux prises avec un éventuel diagnostic de coronavirus, y compris notre premier ministre et son épouse. En temps de crise, il est vraiment important que nous mettions de côté nos épées partisanes. Cela envoie un message plus fort aux Canadiens, à savoir que nous travaillons tous ensemble. Qu'il s'agisse de l'étude sur les appareils 737 ou des autres motions qui ont été présentées pour la tenue d'études, il nous incombe de souligner qu'étant donné l'ajustement possible du calendrier, nous ferons de notre mieux, au Comité, pour reconnaître l'importance de toutes ces motions et des délais que nous avons fixés.

Le président: C'est bien dit, monsieur Doherty, et je suis d'accord. En collaboration avec la greffière, ainsi qu'avec notre équipe ici présente, nous allons faire le nécessaire pour tenir compte des intentions énoncées dans les motions.

Je vous suis également reconnaissant, monsieur Doherty, d'avoir mentionné que nous devons — et j'entends par là les 338 députés qui siègent à la Chambre — mettre de côté le sectarisme politique et la partisanerie. Nous travaillons ensemble au nom de tous les Canadiens pour faire face à cette crise et, bien sûr, pour en venir à bout.

Sur ce, je vous remercie tous. Je sais que nous allons passer une semaine dans nos circonscriptions respectives, et j'espère que nous pourrions rentrer chez nous et nous occuper de questions plus locales.

Monsieur Berthold, vous avez la parole.

M. Luc Berthold: Je veux seulement que la motion soit mise aux voix.

Des députés: Ha, ha!

Le président: Vous pensiez que nous allions en rester là. Cela ne vous a pas échappé.

Monsieur Bachrach, la parole est à vous.

M. Taylor Bachrach: J'aimerais soulever une toute petite question liée aux travaux du Comité une fois que nous aurons voté sur la motion.

Le président: D'accord. Je vous en remercie.

Y a-t-il d'autres observations ou questions sur la motion de M. Berthold?

M. Luc Berthold: Je vais d'abord ajouter l'amendement « dès que possible ».

Le président: « Dès que possible »... Nous allons d'abord nous occuper de l'amendement.

Merci, monsieur Berthold.

(L'amendement est adopté.)

Le président: Au sujet de la motion modifiée, y a-t-il des questions ou des observations?

(La motion modifiée est adoptée. [Voir le Procès-verbal])

Le président: Merci.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole.

M. Taylor Bachrach: Quelqu'un m'a fait part de sa frustration de ne pas pouvoir obtenir les bleus de nos délibérations peu après la tenue des séances. Je n'ai peut-être pas suivi d'aussi près que j'aurais dû les motions de régie interne présentées au début en ce qui concerne les bleus, mais je pense que cette question mérite une discussion afin que nous sachions si nous voulons apporter des modifications ou présenter une autre motion de régie interne en vue de rendre les bleus accessibles plus rapidement.

La seule autre option, je crois, c'est d'écouter l'enregistrement audio, ce qui prend beaucoup de temps. On ne peut pas vraiment faire une recherche de mots dans un fichier audio.

Je ne sais pas si je peux présenter cette motion verbalement. Je propose que nous mettions les bleus à la disposition du public dans les plus brefs délais suivant les réunions de notre comité.

• (1755)

Le président: Y a-t-il des questions ou des observations à ce sujet, chers collègues?

Ma seule réserve, c'est que les bleus ne sont pas toujours exacts.

M. Todd Doherty: J'en conviens.

Le président: Une fois qu'ils sont présentés au public, si vous y repérez des inexactitudes...

M. Todd Doherty: Oui.

Le président: ... et que vous les corrigez en conséquence, il n'en demeure pas moins que le tout est déjà rendu public. C'est ma seule réserve.

M. Taylor Bachrach: Je comprends cela, monsieur le président. Selon moi, étant donné que nous avons déjà l'enregistrement audio, les gens ont un moyen de savoir ce qui s'est passé à la réunion, et c'est un risque, mais je pense que nous devons trouver un équilibre entre ce risque et notre objectif d'assurer la transparence et de donner au public un accès à nos délibérations.

Le président: L'enregistrement audio sera exact. Ce sont les bleus — la version écrite — qui comportent parfois des inexactitudes.

M. Taylor Bachrach: Il y a parfois un écart entre ce que les gens pensent que j'ai dit et ce que je voulais dire.

Le président: Je m'en remets au Comité.

Monsieur Bittle, nous vous écoutons.

M. Chris Bittle: Je partage les préoccupations concernant l'exactitude des transcriptions, car il est très facile d'en faire un copier-coller, et je parle en connaissance de cause. Parfois, il est beaucoup plus facile d'en publier des bribes sur les médias sociaux, et cela devient alors la vérité.

Je ne sais pas si c'est une question qui relève du comité de la procédure, car il s'agit de décisions qui doivent être prises pour l'ensemble de la Chambre, et non seulement pour notre comité. Puisqu'il ne nous reste que quelques minutes, nous pourrions peut-être en discuter avec nos whips et nos leaders parlementaires, au lieu de prendre une décision tout de suite. En tout cas, si nous devons nous prononcer là-dessus maintenant, je m'y opposerais, mais je serai heureux de renvoyer la question à nos leaders parlementaires.

Le président: Monsieur Bachrach, c'est à vous.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le président, si je peux me le permettre, il s'agit là d'une observation pertinente. D'après la personne qui a communiqué avec moi, les bleus des autres comités sont plus facilement accessibles que les nôtres. La greffière pourrait peut-être nous dire ce qu'elle en pense. Si c'est effectivement le cas, je ne vois pas pourquoi notre comité devrait rendre l'information moins accessible que les autres comités.

La greffière: Décidément, les membres du Comité aiment me faire parler. Je préfère être vue plutôt qu'être entendue.

Cela dépend complètement de la culture propre à chaque comité. Certains comités publient rapidement leurs bleus, et d'autres non. C'est entièrement à votre discrétion, car c'est vous qui choisissez comment procéder. Certains comités ont des listes spéciales.

Je me plierai donc aux volontés du Comité.

Le président: Encore une fois, voici ce qui me préoccupe. L'enregistrement audio sera tout à fait exact. On ne peut pas le manipuler; on ne peut pas faire d'erreur à cet égard puisqu'il s'agit d'un enregistrement des délibérations. Cependant, lorsque les bleus sont publiés, ils peuvent comporter des inexactitudes. Il m'est arrivé parfois — pas souvent, mais parfois — de repérer une erreur dans un mot ou une phrase, auquel cas il faut la corriger. Ensuite, bien sûr, le tout est révisé et consigné au compte rendu.

Je le répète, ce qui m'inquiète, c'est que la partie écrite — et les gens peuvent toujours écouter l'enregistrement audio, qui est la version exacte — comporte parfois des erreurs, ce qui peut tomber entre de mauvaises mains. Voilà ce qui me préoccupe.

M. Taylor Bachrach: Je ne veux pas m'éterniser sur la question, monsieur le président. Peut-être que les membres du Comité ont des avis différents là-dessus. J'en fais la proposition sous forme de motion, et je pense que nous pouvons la mettre aux voix. Qu'elle soit adoptée ou rejetée, je serai satisfait dans les deux cas.

Le président: Monsieur Doherty, vous avez la parole.

M. Todd Doherty: J'abonde dans le sens de M. Bittle. Je pense que c'est une question que nous pouvons renvoyer à nos partis respectifs, puis nous verrons pour la suite. J'invite nos nouveaux collègues ici présents à s'assurer de toujours vérifier les bleus, car j'ai vu les médias utiliser des citations totalement inexacts de mes discours. J'ai tendance à marmonner, semble-t-il, et je ne suis pas clair, mais vous devriez toujours vérifier ce qu'il en est.

Je suis d'accord avec M. Bachrach pour dire que les bleus devraient être facilement accessibles, mais nous devrions avoir la possibilité, ou notre bureau devrait avoir la possibilité, de les passer en revue, à tout le moins, et de nous assurer qu'ils sont exacts. C'est tout ce qui m'importe.

Bref, je suis d'avis que nous devrions reporter l'étude de cette question. Comme il est 18 heures, je vous laisse le soin d'en décider, monsieur le président.

• (1800)

Le président: D'accord, merci.

Souhaitez-vous en discuter avec notre whip...?

M. Taylor Bachrach: J'en serai ravi.

Le président: ... au lieu de voter là-dessus? C'est très bien, monsieur Bachrach.

D'accord, monsieur Baldinelli, à vous la parole.

M. Tony Baldinelli (Niagara Falls, PCC): Je n'ai qu'une petite question à poser, car je suis nouveau au Comité. Dans quel délai l'enregistrement audio est-il accessible, et combien de temps faut-il pour que nous obtenions des copies de la transcription du harsard?

Le président: Celui du Comité?

M. Tony Baldinelli: Les bleus, oui.

Un député: L'enregistrement audio devrait être accessible en ce moment même.

La greffière: L'enregistrement audio est immédiatement accessible. Quant aux bleus, ils sont généralement disponibles dans les 24 à 48 heures. Enfin, la transcription est disponible dans un délai de deux semaines.

M. Tony Baldinelli: D'accord, c'est donc un délai de deux semaines.

Un député: Il faut s'assurer de passer le texte en revue.

M. Tony Baldinelli: Je vois.

Le président: Oui. Il m'est déjà arrivé d'y repérer des inexactitudes.

M. Todd Doherty: J'ai les bleus, monsieur le président.

Le président: Chers collègues, y a-t-il d'autres observations?

Voilà qui met fin à la séance. Passez une bonne semaine dans vos circonscriptions. À bientôt.

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la Loi sur le droit d'auteur. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre des communes.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la Loi sur le droit d'auteur.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante :
<https://www.noscommunes.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the Copyright Act. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the Copyright Act.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>