



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

43^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION

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

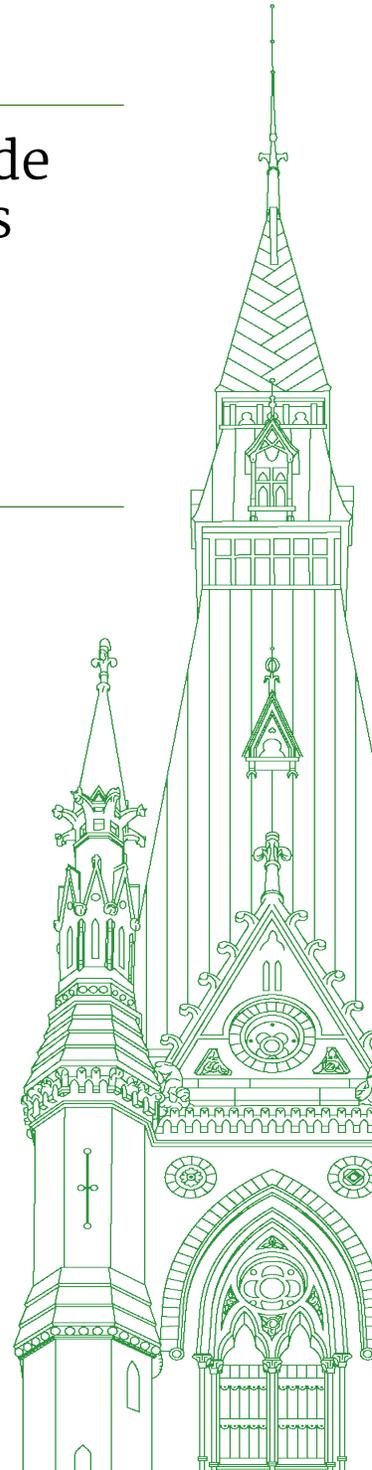
TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 007

PARTIE PUBLIQUE SEULEMENT - PUBLIC PART ONLY

Le jeudi 26 novembre 2020

Président : M. Vance Badawey



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

Le jeudi 26 novembre 2020

• (1535)

[Traduction]

Le président (M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.)): J'ai le plaisir de vous souhaiter à toutes et à tous la bienvenue à la septième réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

La réunion d'aujourd'hui se déroule selon une formule hybride, conformément à l'ordre de la Chambre adopté le 23 septembre 2020. Les travaux seront diffusés sur le site Web de la Chambre des communes. Pour votre gouverne, la diffusion Web montrera toujours la personne qui s'exprime, plutôt que tout le Comité.

Pour le bon déroulement de la réunion, je vais expliquer quelques règles à suivre.

Les membres du Comité et les témoins peuvent s'exprimer dans la langue officielle de leur choix. Des services d'interprétation sont disponibles pour cette réunion. Vous avez le choix au bas de votre écran entre « anglais » et « français ».

Les membres du Comité présents en personne font comme d'habitude quand le Comité se réunit en personne dans une salle de comité, en gardant à l'esprit les directives du Bureau de régie interne relatives au port du masque et aux protocoles sanitaires.

Avant de parler, veuillez attendre que je vous donne nommément la parole. Si vous êtes en vidéoconférence, veuillez cliquer sur l'icône du microphone pour rétablir le son. Quant aux membres du Comité qui se trouvent dans la salle, leur microphone sera contrôlé comme normalement par la procédure et l'agent chargé de la vérification,

Je vous rappelle que tous les commentaires des membres du Comité et des témoins doivent être adressés au président. Veuillez couper votre micro quand vous ne vous exprimez pas. Pour ce qui est de la liste des intervenants, le greffier du Comité et moi-même, nous ferons de notre mieux pour maintenir l'ordre de passage de tous les membres du Comité, qu'ils participent à la réunion virtuellement ou en personne.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité se réunit aujourd'hui pour reprendre son étude sur le processus de certification des aéronefs. Je vais maintenant présenter, et accueillir, les témoins. Nous avons, du ministère des Transports, Nicholas Robinson, directeur général, Aviation civile, et David Turnbull, directeur, Certification nationale des aéronefs.

Messieurs, soyez les bienvenus.

Je ne sais pas qui veut commencer.

M. Nicholas Robinson (directeur général, Aviation civile, ministère des Transports): Je commencerai, monsieur le président.

Le président: Monsieur Robinson, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Nicholas Robinson: Monsieur le président, je vais présenter les observations préliminaires, puis nous répondrons aux questions.

Le président: Je vous remercie.

M. Nicholas Robinson: Bonjour, monsieur le président, messieurs les vice-présidents et mesdames et messieurs les membres du Comité.

Je m'appelle Nicholas Robinson et je suis le directeur général de l'Aviation civile à Transports Canada, qui est responsable de la sécurité aéronautique. Je suis accompagné aujourd'hui de mon collègue David Turnbull, directeur de la Certification nationale des aéronefs au ministère. Nous sommes heureux d'être de nouveau parmi vous pour participer à cette étude sur la certification des aéronefs.

Le Canada dispose d'un des réseaux aériens civils les plus sûrs au monde. Le niveau exceptionnel de compétence et d'expérience technique de notre ministère vaut à notre pays d'être considéré comme l'un des quatre leaders mondiaux en matière de certification des aéronefs. Nous sommes arrivés à ce résultat grâce à un engagement inébranlable à l'égard de la sécurité et à la ferme volonté de prendre, en matière de sécurité, des décisions fondées sur des données probantes dans l'environnement très complexe de la certification des aéronefs.

Comme je l'expliquais au Comité en février dernier, la certification d'un aéronef suppose un examen minutieux de la conception pour vérifier que l'appareil est conforme aux normes et à la réglementation de navigabilité aérienne; en un mot, tout ce que nous attendons d'un aéronef pour garantir sa sécurité en vol.

[Français]

Dans le cas d'une compagnie canadienne qui construit un aéronef ou un produit aéronautique, tel qu'un moteur, Transports Canada est l'autorité de certification. Lorsqu'il s'agit de produits qui ne sont pas fabriqués au Canada, le rôle de Transports Canada consiste à valider les décisions...

[Traduction]

Mme Helena Jacek (Markham—Stouffville, Lib.): Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

J'ai un problème. Le volume de l'intervenant et de l'interprète semble aussi fort l'un que l'autre.

Le président: Je vous remercie, madame Jacek.

Monsieur le greffier.

• (1540)

Le greffier du Comité (M. Michael MacPherson): Nous allons regarder cela tout de suite.

M. Nicholas Robinson: Je suis désolé. Est-ce que le volume était bon en anglais?

Le président: Oui.

Si vous voulez poursuivre, monsieur Robinson.

[Français]

M. Nicholas Robinson: Je vais recommencer en anglais.

[Traduction]

Le président: Allez-y.

M. Nicholas Robinson: Lorsqu'il s'agit d'un produit qui n'est pas conçu au Canada, le rôle de Transports Canada consiste à valider les décisions de certification prises par l'État où il a été conçu, afin de s'assurer qu'il est conforme à la réglementation et aux attentes de notre pays.

En ce qui concerne le Boeing 737 MAX, Boeing, qui est le constructeur, a défini des modifications pour remédier aux risques pour la sécurité identifiés à la suite des accidents survenus en 2018 et 2019. Les États-Unis, en tant qu'État où l'avion a été conçu, sont l'autorité de certification de l'aéronef. Comme il a été annoncé le 18 novembre, la FAA a terminé sa certification des modifications en question et approuvé la reprise de service de l'aéronef.

En tant qu'autorité de validation, Transports Canada déterminera, par son propre examen indépendant, s'il convient de valider les modifications proposées, en s'assurant que les attentes du ministère en matière de certification sont satisfaites et que les normes canadiennes sont respectées.

J'aimerais prendre quelques instants pour parler plus en détail de l'examen indépendant auquel procède Transports Canada. Nous avons commencé à prendre des mesures au sujet du Boeing 737 MAX peu après l'accident de Lion Air en Indonésie, le 29 octobre 2018. À la suite de cette tragédie, le Canada a défini et mis en œuvre, en collaboration avec ses exploitants, des exigences renforcées quant à la formation des pilotes, exigences qui dépassaient les normes mises en œuvre dans d'autres pays. Cela a été fait dans les deux semaines qui ont suivi l'accident de Lion Air et, à notre connaissance, le Canada et ses exploitants du MAX sont les seuls à avoir imposé ses exigences supplémentaires.

Je vous rappelle que ces exigences sont directement liées à l'emballement du compensateur horizontal impliqué dans les deux catastrophes, celle de Lion Air et celle d'Ethiopian Airlines. Après l'accident d'Ethiopian Airlines, survenu le 10 mars 2019, Transports Canada a évalué les risques et la nécessité de mesures supplémentaires, en gardant à l'esprit les mesures particulières originales prises en novembre 2018.

Après avoir reçu et analysé de nouvelles données satellitaires, Transports Canada a fermé l'espace aérien canadien à cet aéronef le 13 mars 2019. Cette mesure montre que le Canada prend des décisions fondées sur des données probantes pour donner la priorité à la sécurité, et que nous n'hésitons pas à agir quand des problèmes de sécurité se posent.

Depuis notre dernière rencontre en février, Transports Canada a beaucoup progressé dans son travail de validation du Boeing 737 MAX et a terminé de nombreuses étapes importantes dans le processus. Le ministère travaille en étroite collaboration

avec la FAA et d'autres autorités de certification clés, notamment l'Agence européenne de la sécurité aérienne et l'Agence nationale de l'aviation civile brésilienne, ainsi qu'avec les trois exploitants canadiens de l'appareil et leurs syndicats de pilotes, pour prendre en compte tous les facteurs nécessaires à une reprise de service sécuritaire de l'aéronef.

Plus important encore, en août dernier, dans le cadre du processus de validation, Transports Canada a réalisé avec succès une série d'essais techniques sur le nouvel appareil. Les essais portaient sur la validation des modifications proposées et sur les procédures supplémentaires jugées nécessaires par Transports Canada. En septembre, le ministère a participé à un comité d'évaluation opérationnelle appelé RCEO. Ce comité est composé de représentants d'autorités de certification internationales, et les résultats de l'évaluation sont utilisés pour établir les exigences minimales en matière de formation pour la reprise de service du Boeing 737 MAX.

En plus des experts du ministère qui étaient présents, les pilotes de ligne des compagnies canadiennes qui volent sur le MAX appuient les efforts du Canada. Je tiens à profiter de cette occasion pour remercier les exploitants canadiens et les syndicats de pilotes de leur immense soutien dans cette activité extrêmement importante.

Nos experts en sécurité mettent la dernière main à leur processus de validation indépendant pour décider d'approuver ou non les modifications proposées à l'aéronef. Je suis fier du leadership dont notre équipe fait preuve jusqu'à présent, particulièrement en ce qui concerne les modifications à la conception de l'avion qu'ils ont beaucoup contribué à définir.

• (1545)

Je suis en mesure d'annoncer aujourd'hui au Comité que notre décision quant à la validation est imminente. La collaboration entre les autorités internationales a permis une convergence importante de nos décisions indépendantes. Il ne faudrait toutefois pas considérer qu'il s'agit d'un processus d'approbation automatique. La collaboration mondiale est certes sans précédent, comme nous le disions la semaine dernière, mais il y aura des différences entre ce que la FAA a approuvé et ce que le Canada exigera de ses exploitants. Ces différences porteront notamment sur l'ajout de procédures relatives au poste de pilotage et sur des différences dans la formation.

Nous voulons souligner qu'en imposant des procédures distinctes au Canada, Transports Canada ne sous-entend pas que les normes de sécurité de la FAA pour cet avion sont inférieures. Comme nous l'avons mentionné précédemment, le ministère a réalisé un examen indépendant et est par conséquent arrivé à des conclusions différentes sur quelques points.

Je voudrais également souligner que même après notre décision de validation, il restera des mesures à prendre avant la reprise de service de cet appareil au Canada, notamment la publication de la consigne de navigabilité et des directives de formation pour les exploitants canadiens. Ces consignes et directives ne devraient pas être prêtes avant janvier 2021. En attendant, Transports Canada s'en tient à sa décision de ne pas autoriser le Boeing 737 MAX à voler au Canada jusqu'à ce qu'il puisse confirmer que les modifications ont été apportées à l'avion et que les procédures et la formation adéquates sont en place.

Je dois parler d'un dernier point avant de terminer. Je manquerais à mon devoir si je ne soulignais pas que Transports Canada a tiré des leçons importantes de l'accident du vol 302 d'Ethiopian Airlines en ce qui concerne la façon dont le gouvernement réagit en cas d'accidents aériens majeurs. Je reconnais volontiers que ni le ministère ni moi-même n'avons communiqué avec les familles des victimes dans un premier temps. Nos experts en certification et en aviation se concentraient sur les questions de sécurité à régler. C'est leur travail. Malheureusement, nous avons omis, dans ces circonstances tragiques, de reconnaître les conséquences humaines de ces accidents.

Nous avons tiré des leçons de cette erreur et avons fait en sorte de la réparer au cours de la dernière année. Le 8 janvier 2020, j'ai rencontré personnellement les membres des familles des victimes canadiennes. Cette rencontre a été l'occasion pour Transports Canada d'entendre leurs préoccupations et leurs questions. Nous n'oublions et n'oublierons pas ce que nous ont confié les familles et nous sommes restés en contact avec elles depuis.

Nous essayons maintenant de les tenir informées des nouveaux éléments du processus de validation par des communications directes et régulières, et en répondant à d'autres besoins qu'elles ont exprimés à la suite de cette terrible tragédie. Ces leçons ont permis au Canada de mieux réagir après que le vol PS-752 d'Ukraine International Airlines a été abattu en janvier dernier.

Nous continuons d'apprendre et de nous améliorer en écoutant ce que ces familles et ces groupes nous disent. Le Canada continuera de travailler pour que d'autres familles n'aient pas à subir pareille tragédie sans le soutien et la communication à laquelle elles s'attendent de la part de leur gouvernement.

J'espère que les renseignements que je vous ai fournis vous éclairent sur ce que fait le Canada jusqu'à ce jour en réponse à ces deux terribles accidents, et qu'ils montrent le rôle qu'il joue.

Je répondrai volontiers à vos questions ou commentaires.

Le président: Je vous remercie, monsieur Robinson.

Je vais passer à la première série de questions

Madame Kusie, je vais laisser votre tour à M. Kram, qui a la parole pour six minutes.

Mme Stephanie Kusie (Calgary Midnapore, PCC): En fait, monsieur le président, les services de TI me disent que je peux parler.

Le président: Vous avez leur feu vert?

Mme Stephanie Kusie: Oui.

Je vais prendre la parole, mais je remercie M. Kram de s'être tenu prêt.

Le président: Excellent.

Mme Stephanie Kusie: Nous essayons de régler les problèmes de l'autre système et je suis autorisée à utiliser celui-ci en attendant.

Le président: Parfait.

La parole est en premier à Mme Kusie pour six minutes. Ce sera ensuite le tour de M. Bittle, puis de M. Barsalou-Duval et de M. Bachrach.

Madame Kusie, vous avez la parole.

Mme Stephanie Kusie: Je vous remercie, monsieur le président.

Merci beaucoup, monsieur Robinson, d'être des nôtres aujourd'hui et de nous avoir fait part de tous ces renseignements utiles.

Tout d'abord, dans l'exposé des sujets de préoccupation C-FT-04 de Transports Canada, que le ministère a fourni au Comité à la séance précédente, la partie analyse est tirée de la note de débriefage des essais en vol RDIMS 12460809.

Pouvez-vous fournir au Comité un exemplaire de la note de débriefage intégrale des essais en vol?

• (1550)

M. Nicholas Robinson: Nous pouvons vérifier si c'est possible.

Le président: Je vous remercie.

Mme Stephanie Kusie: Je vous remercie, monsieur le président, et merci beaucoup, monsieur Robinson de vérifier si nous pouvons l'obtenir.

Dans l'exposé des sujets de préoccupation C-FT-04, sous « Position de Transports Canada – Édition 1 », on lit:

Afin d'éviter que nos exploitants subissent des retards de livraison, Transports Canada examinera et commentera la position de la FAA en réponse au présent exposé des sujets de préoccupation dans le cadre de la validation ultérieure du 737-9. Par conséquent, le présent exposé des sujets de préoccupation demeurera ouvert lorsque le CTM du 737-8 MAX sera délivré par Transports Canada.

Monsieur Robinson, ce que je comprends, c'est que Transports Canada a cédé à des pressions commerciales et certifié cet aéronef avec ces problèmes qui n'étaient pas réglés. Comment est-il possible que ce soit permis quand on certifie un aéronef?

M. Nicholas Robinson: Je pense que ce que nous allons faire en ce qui concerne cette question... Il est important de comprendre le processus entrepris par rapport aux exposés des sujets de préoccupation, qui sont en fait de pratique très courante et qui servent aux autorités de validation à repérer les éléments à propos desquels elles chercheront à obtenir plus de précisions de la part de l'autorité de certification.

Je vais laisser la parole à mon collègue, Dave Turnbull, qui vous expliquera le processus des exposés des sujets de préoccupation et, comme vous mentionniez la première édition, il vous dira comment cet exposé des sujets de préoccupation en particulier a évolué tout au long du processus que nous avons eu avec la FAA et Boeing.

Mme Stephanie Kusie: Merci beaucoup, monsieur Robinson.

Je pense que nous avons eu un très bon aperçu du processus, mais comme je le disais, le document semble clairement dire que Transports Canada a cédé à des pressions commerciales et certifié un aéronef qui posait encore des problèmes. Je me demandais comment il était possible qu'il en soit ainsi. Je voulais savoir si c'est une justification courante pour certifier un aéronef visé par un exposé des sujets de préoccupation toujours ouvert et si Transports Canada a utilisé cette justification pour approuver d'autres appareils. Avez-vous déjà rencontré ce genre de cas auparavant?

M. David Turnbull (directeur, Certification nationale des aéronefs, ministère des Transports): La réponse est oui. Je signale que, d'après mes dossiers, il s'agit de l'exposé des sujets de préoccupation C-FT-03. Vous vous trompez peut-être. Je ne voudrais pas qu'il y ait une erreur dans le compte rendu.

Mme Stephanie Kusie: D'accord. Je vous remercie de votre réponse.

M. David Turnbull: Cependant, la question reste valide.

Comme M. Robinson l'expliquait, nous utilisons ces documents pendant tout le processus de validation pour chercher à comprendre comment l'autorité de certification est arrivée à ses conclusions. Notamment dans ce cas, la question, et ce n'était qu'une question, était de confirmer et de comprendre une méthodologie que Boeing utilisait pour se conformer à une exigence fondamentale en matière de décrochage, je dirai la partie 25 du paragraphe 201.

Ce qui est cité au comité des transports aujourd'hui revient à se concentrer sur une certaine partie de ce document où nous remettons, de fait, la clôture de l'exposé des sujets de préoccupation à une activité ultérieure. Ce n'est pas inhabituel de notre part. Dans chaque situation particulière où nous avons choisi délibérément de ne pas clore une question, nous devons décider tout aussi délibérément si la laisser ouverte constitue un problème sur le plan de la sécurité. Ce n'était pas le cas en l'espèce. Nous l'avons très délibérément laissée ouverte, en sachant pertinemment que nous n'avions pas découvert de problème, mais que nous ne comprenions pas encore parfaitement comment Boeing avait effectué l'essai et comment on était arrivé à la conclusion de conformité.

Pourquoi devons-nous le savoir en premier lieu? Le résultat de cet échange, qui figure dans le même document, révèle que, pour finir, nous avons compris qu'en fait, le système de l'aéronef en question, autrement dit, le système de compensation de régime qui comprend le MCAS, joue un rôle d'identificateur de décrochage plutôt que de système de prévention des décrochages.

Mme Stephanie Kusie: Je vous remercie, monsieur Turnbull. Au fait, vous aviez raison. Il s'agit du document C-FT-03.

Vous avez clarifié ce qui s'est passé auparavant et précisé que, dans certaines situations, des exposés des sujets de préoccupation sont restés ouverts.

Je vais passer à ma dernière question dans ce tour de table. Elle porte sur le même exposé des sujets de préoccupation dont vous avez, à juste titre, dit qu'il s'agit, en fait, du document C-FT-03, qui est resté ouvert. Nous avons vu un désaccord entre la FAA et Transports Canada, et même dans les autres exposés des sujets de préoccupation qui ont pour finir été clos, nous voyons qu'il est difficile d'obtenir des renseignements précis auprès de Boeing et de la FAA.

Cela étant, et étant donné les nombreux témoignages assurant que le Canada a les compétences nécessaires et l'approche voulue pour certifier indépendamment des aéronefs, pourquoi devrions-nous continuer de suivre une approche harmonisée?

• (1555)

M. David Turnbull: Je dirai qu'une approche harmonisée des conclusions de conformité est essentielle pour l'industrie. Si chaque autorité adopte une interprétation différente de la même règle, le demandeur, le constructeur, finira par devoir faire recertifier l'aéronef chaque fois que quelqu'un pose une question différente.

C'est caractéristique de notre activité de toujours chercher à interpréter la réglementation de la même manière dans nos comités internationaux et avec nos partenaires dans le monde pour les questions de navigabilité. C'est essentiel pour être en mesure d'avoir des règles du jeu équitables pour les différents produits sur le marché mondial.

Le président: Je vous remercie, monsieur Turnbull.

Mme Stephanie Kusie: Je vous remercie, monsieur le président.

Je remercie les témoins.

Le président: Je vous remercie, madame Kusie.

La parole est maintenant à M. Bittle.

M. Chris Bittle (St. Catharines, Lib.): Je vous remercie infiniment, monsieur le président.

Certains demandent une enquête indépendante avant d'autoriser le Boeing MAX à voler de nouveau.

Est-ce que d'autres autorités de l'aviation ou d'autres pays ont opté pour une enquête?

M. Nicholas Robinson: Je vous remercie de votre question.

Monsieur le président, je voudrais revenir en arrière pour souligner que notre système repose sur un modèle international avec des experts, des États qui sont des chefs de file mondiaux de la certification. Le système repose sur l'importance de la collaboration entre ces chefs de file, sur la communication de l'information et sur un système de validation solide.

Il est essentiel que nous examinions ce qui est arrivé au Boeing 737 MAX. C'est pourquoi le Canada participe aux multiples examens qui ont déjà eu lieu et qu'il les étudie.

Permettez-moi de parler de quelques-uns de ces examens. Il ne s'agit pas d'une liste exhaustive.

Nous avons, au début, l'audit de l'Office of Inspector General des États-Unis qui porte sur l'historique des activités qui ont abouti à la certification du Boeing 737 MAX et dont les conclusions seront examinées par les quatre autorités de certification afin de voir quels changements s'imposent. Nous avons le conseil consultatif technique, avec un examen par plusieurs organismes de la mise à jour proposée du logiciel MCAS et des évaluations de la sécurité faites afin de déterminer si elle est suffisante. À ce sujet aussi, nous étudierons les conclusions afin de décider des changements.

Nous avons le Joint Authorities Technical Review, examen par plusieurs autorités du processus et des procédures utilisés par la FAA dans la certification du circuit de commandes de vol du MAX. Le Canada était un partenaire particulier de cet examen, ainsi que des pays comme l'Australie, le Brésil, la Chine, l'Union européenne, l'Indonésie, le Japon, Singapour et les Émirats arabes unis. Il en est également ressorti des recommandations, et nous réfléchissons à leur adaptation et à leur intégration dans notre système.

Nous avons le Blue Ribbon Panel des États-Unis, qui fait examen des procédures de certification des nouveaux aéronefs de la FAA et aboutit, lui aussi, à des recommandations et des conclusions que nous devons étudier et prendre en compte.

Il y a un rapport récent du Congrès américain sur la transparence du processus de certification dont on a parlé. Ses auteurs ont découvert qu'en raison de ce qui s'est passé, les autorités de validation n'avaient pas toute l'information nécessaire pour arriver à une décision de validation, et ils posent des questions ardues sur le processus qu'ont mené ensemble Boeing et la FAA. Nous avons également l'examen du NTSB. C'est l'équivalent américain de notre Bureau de la sécurité des transports. Il a examiné le processus d'évaluation de la sécurité et l'approbation de la conception originale du MCAS et du 737 MAX de Boeing.

Nous avons les examens des accidents de Lion Air et d'Ethiopian Airlines. Il s'agit d'enquêtes de sécurité. Elles ont également abouti à des conclusions et à des recommandations qui doivent être prises en compte en ce qui concerne cet aéronef. Évidemment, nous avons aussi l'examen du comité dont nous étudierons les conclusions ou les résultats.

Je voudrais également vous informer qu'après l'accident, Transports Canada a aussi lancé un examen dont il a confié le soin aux services de vérification du ministère. Il s'agit d'examiner en interne et d'évaluer la pertinence et l'efficacité de l'approche de l'aviation civile de Transports Canada pour ce qui est de certifier des produits aéronautiques, y compris la conception, la mise en œuvre et la surveillance de son programme de certification des aéronefs.

Beaucoup d'examen ont été et sont menés. En tant qu'autorité de l'aviation civile canadienne, mais aussi en tant qu'équipe de gestion de la certification composée de quatre principaux États en matière de certification des aéronefs, nous examinons tous les résultats de ces rapports et nous veillons à ce que les recommandations soient prises en compte et mises en œuvre, le cas échéant.

• (1600)

M. Chris Bittle: Je vous remercie.

Savez-vous si des experts ou des organisations possédant des compétences techniques en matière de certification demandent qu'il y ait une enquête publique et, dans l'affirmative, de qui s'agit-il?

M. Nicholas Robinson: Nous avons parlé à beaucoup de Canadiens qui cherchent à se renseigner sur notre examen, et nous leur avons fourni les renseignements qu'ils cherchaient. Je n'ai pas connaissance d'experts ou d'organisations canadiennes du secteur de l'aéronautique qui demandent un examen. Je vous renverrai à la principale association qui représente les concepteurs et les constructeurs, l'AIAC, qui n'a pas demandé d'examen, pas plus que le vaste secteur canadien de l'aérospatiale.

M. Chris Bittle: En va-t-il de même des syndicats de pilotes?

M. Nicholas Robinson: Pour ce qui est des syndicats de pilotes, nous communiquons avec l'ALPA, l'APAC et Unifor. Ce sont les trois syndicats de pilotes des trois exploitants canadiens.

Nous sommes en communication avec eux depuis le début du processus et nous continuons de les tenir informés. Nous leur fournissons un exposé complet. Ils sont déjà au courant des décisions auxquelles nous allons mettre la dernière main. À ma connaissance, aucun des trois ne demande d'examen indépendant.

Le président: Monsieur Bittle, vous pouvez poser une question brève.

M. Chris Bittle: Y a-t-il déjà eu auparavant des enquêtes indépendantes dans des domaines relevant de la compétence de Transports Canada, en dehors de certains des types d'enquêtes que vous avez mentionnés?

Le président: Vous pouvez répondre brièvement, monsieur Robinson.

M. Nicholas Robinson: Je suis désolé, mais juste pour confirmer, est-ce que cela concerne l'aérospatiale ou l'aviation?

M. Chris Bittle: Si c'est le seul domaine à propos duquel vous pouvez faire des commentaires, alors oui, il s'agit de l'aviation.

M. Nicholas Robinson: En ce qui concerne l'aviation, non, je ne suis pas au courant d'un examen indépendant de ce type.

Le président: Merci, monsieur Robinson, et merci, monsieur Bittle.

Nous allons maintenant passer au Bloc Québécois, avec M. Barsalou-Duval.

[Français]

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

Dans les témoignages que nous avons reçus précédemment au Comité, plusieurs témoins s'intéressaient beaucoup à la question de la certification et aux experts qui ont travaillé là-dessus. M. Primeau et son collègue, M. Alarie, deux ingénieurs spécialisés dans les systèmes critiques sont venus témoigner. Monsieur Robinson et monsieur Turnbull, je crois que votre témoignage s'est fait très peu de temps après la leur, si je me le rappelle bien. Vous avez d'ailleurs peut-être eu l'occasion d'y assister.

Parmi les recommandations qui ont été faites, deux d'entre elles ont retenu mon attention.

Selon la première, dans le cas de toute réglementation applicable aux produits modifiés, toutes les dispositions de droits acquis par lesquelles on fonctionne habituellement n'accordaient plus de privilège de droit acquis, surtout si quelque chose était nouveau ou avait été modifié à un système critique qui avait été précédemment certifié.

En deuxième lieu, dans le cas d'une mise à l'essai, tout nouveau système critique ou tout système critique devraient obligatoirement être testés de façon intégrée avec tous les systèmes reliés. C'est donc dire que, dès qu'il y a des modifications à un système, on teste l'ensemble de l'aéronef et tout ce qui est relié à un système critique, plutôt que de tester seulement l'élément critique en tant que tel et d'éliminer la classe des droits acquis.

J'aimerais savoir si Transports Canada compte mettre en place ces deux recommandations.

[Traduction]

M. David Turnbull: Je vais répondre à cette question.

• (1605)

Le président: Allez-y, monsieur Turnbull.

[Français]

M. David Turnbull: Merci pour votre question.

[Traduction]

Comme vous l'avez mentionné, monsieur Barsalou-Duval, nous avons rencontré les deux personnes et nous avons discuté avec elles plus d'une fois, je crois, et nous sommes informés en détail de leurs questions. Elles ont soulevé des questions très intéressantes. En règle générale, nous avons examiné les questions auxquelles nous ne pouvions répondre tout de suite, et nous en avons approfondi plusieurs.

Nous avons fait les vérifications. À mon avis, M. Primeau a exprimé certaines préoccupations d'ordre technique à propos du système du vérin de compensation du stabilisateur horizontal. Nous avons creusé la question au nom de M. Primeau. Je ne crois pas que nous avons posé cette question précise auparavant, et nous sommes heureux que vous l'ayez posée. Nous nous sommes adressés à Boeing et avons obtenu une réponse satisfaisante à nos préoccupations.

Je ne suis pas absolument certain d'avoir bouclé la boucle avec M. Primeau, mais nous sommes convaincus que les recommandations et les préoccupations qu'il a soulevées ont été réglées à notre satisfaction.

Le président: Merci, monsieur Turnbull.

Continuez, monsieur Barsalou-Duval.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: J'ai beaucoup aimé la réponse que vous avez donnée à ma question, monsieur Turnbull, voulant que vous ayez examiné en profondeur les éléments qui vous ont été soumis par M. Primeau.

Je suis content de l'apprendre, mais j'aurais aimé connaître la réponse à ma question, à savoir si les deux recommandations dont vous nous avez fait part vont être implantées par Transports Canada pour la suite des choses, c'est-à-dire pour les prochains avions-certifiés.

[Traduction]

M. David Turnbull: La réponse est oui. Je crois que l'une des recommandations, comme vous l'avez décrite brièvement... Elle a une influence sur ce que nous appelons la règle applicable aux produits modifiés qui nous indique dans quelle mesure le système complet doit faire l'objet d'une réévaluation, lorsqu'un produit est modifié. Il s'agit de l'une des principales recommandations du rapport du Joint Authorities Technical Review (JATR). Et le réexamen de l'interprétation de cette règle particulière, quant à la façon dont nous effectuons la certification et établissons les normes à l'égard de produits modifiés, est l'une des principales enquêtes ou activités que nous mènerons dorénavant de concert avec nos partenaires des autres autorités de navigabilité.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie de vos réponses.

J'ai encore quelques questions à vous poser.

Je me rappelle que, lors de votre dernier témoignage, je vous avais demandé pourquoi vous n'aviez pas testé le MCAS, soit le Maneuvering Characteristics Augmentation System, alors que c'est un nouveau système qui a été implanté dans l'avion. Normalement, la logique veut qu'on teste les nouveaux systèmes.

Vous m'aviez répondu que vous n'aviez pas de raisons de vous poser des questions, qu'on vous avait expliqué les fonctionnements du MCAS et que cela vous avait satisfait. Vous n'êtes pas allé chercher plus loin.

Toutefois, par la suite, on a appris que, dans des documents internes de Transports Canada, des pilotes d'essai avaient exprimé des préoccupations quant au système clé du MCAS, soit l'antidécrochage, sur les 737 MAX. J'aimerais savoir si c'était la vérité, lors du témoignage au cours duquel vous m'avez dit ne pas avoir fait de tests.

Le document souligne l'inverse, et même, qu'il y aurait eu des inquiétudes.

[Traduction]

M. David Turnbull: Suivant les accidents, c'était bien sûr une grave préoccupation pour nous. Au cours de notre validation initiale tout au long de 2016, nous avons posé des questions sur le système de renforcement des caractéristiques de manœuvrabilité (MCAS). On nous a informés de son fonctionnement, mais malheureusement, à l'époque, nous n'avons pas reçu une explication détaillée de sa fonctionnalité. Nous avons approfondi cette perspective, mais nous étions satisfaits de la réponse obtenue. Je crois que c'est déjà du domaine public que certains aspects du fonctionnement du MCAS, en particulier, n'étaient pas mis à la disposition par Boeing. Je ne vais pas m'avancer pour dire à quel point la Federal Aviation Administration (FAA) en était au courant, mais c'est une question connue officiellement.

C'est malheureusement après les accidents que nous avons approfondi cet aspect et que nous sommes revenus à la question. Nous avons alors appris que le MCAS devait faire l'objet d'un examen supplémentaire plus approfondi. Il s'agit ici de l'une des questions centrales des études qui sont en cours aux États-Unis et dont fait état M. Robinson, parce que les États-Unis sont l'État de conception de l'aéronef.

Nous avons beaucoup appris depuis; cela ne fait aucun doute.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je me pose la question suivante. La dernière fois, je vous ai demandé si c'était une erreur de ne pas avoir testé le MCAS. Vous m'aviez répondu que non, parce que vous ne pouviez pas tout tester. Or c'était quand même un nouvel élément. Nous apprenons maintenant qu'il y avait des inquiétudes chez les pilotes d'essai de Transports Canada.

J'aimerais savoir si c'était une erreur de laisser aller la certification et l'approbation de l'aéronef, alors qu'il y restait des questions non réglées à ce sujet.

[Traduction]

Le président: Veuillez répondre brièvement, monsieur Turnbull.

M. David Turnbull: Avec le recul, nous pouvons analyser la situation et reconnaître que c'était un aspect de la certification initiale qui n'a pas été fait correctement. En tant qu'autorité de validation, notre décision se fonde sur les renseignements obtenus et qui sont disponibles à ce moment-là.

• (1610)

Le président: Merci, monsieur Turnbull. Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Nous entendrons maintenant M. Bachrach pendant six minutes.

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Merci, monsieur le président. Je vous remercie, messieurs, d'avoir comparu devant le Comité encore une fois.

Monsieur Robinson et monsieur Turnbull, en tant que directeur général de l'Aviation civile et directeur de la Certification nationale des aéronefs à Transports Canada, est-il juste de dire qu'après le ministre des Transports, messieurs, vous avez la responsabilité de la certification de l'aéronef Boeing 737 MAX?

M. Nicholas Robinson: Je vais répondre à cette question.

En ce qui a trait à la validation du Boeing 737 MAX, c'est l'équipe de la Certification nationale des aéronefs au sein de l'Aviation civile, dirigée par David Turnbull, qui effectue un examen complet. L'équipe formule la recommandation et fournit l'évaluation en fonction de nos règlements afin de déterminer si l'aéronef répond aux exigences minimales que nous avons, et qui sont énoncées dans les normes et les règlements. M. Turnbull décide s'il y a lieu de valider cet aéronef, après quoi nous informons l'État qui certifie l'aéronef ainsi que le transporteur.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur Robinson.

Je considère que la réponse est oui. J'ai utilisé le terme certification de façon inappropriée. Il devrait s'agir plutôt de validation. Vous êtes tous deux, messieurs, responsables de la certification de cet aéronef au Canada. Occupez-vous ces postes au moment de la validation du Boeing 737 MAX comme un aéronef qui peut être utilisé en toute sécurité au Canada?

M. Nicholas Robinson: M. Turnbull occupait le poste de directeur de la Certification nationale des aéronefs. Je n'occupais pas le poste de directeur général.

M. Taylor Bachrach: Monsieur Turnbull, éprouvez-vous le regret de la validation de cet aéronef particulier comme un aéronef qui peut être utilisé en toute sécurité au Canada, étant donné ce que vous savez maintenant?

M. David Turnbull: Non, je n'ai pas de regret.

Or, je regrette profondément ce qui est arrivé et j'offre mes sincères condoléances aux familles, évidemment, pour ces accidents tragiques. Je suis ici aujourd'hui parfaitement convaincu que nous avons pris la bonne décision compte tenu des renseignements à notre disposition. Nous avons fait en effet notre diligence raisonnable habituelle grâce à notre processus de validation normal et éprouvé que nous avons appliqué à de nombreux aéronefs construits à l'étranger. Nous avons fait notre travail.

Nous sommes ici aux prises avec un problème qui ressort suivant la constatation de certaines fonctionnalités du système et de son comportement dans certaines conditions de défaillance, qui ne nous étaient pas évidentes d'emblée, malgré nos efforts, pendant notre processus de validation.

M. Taylor Bachrach: Monsieur Turnbull, nous avons le présent exposé des sujets de préoccupation, qui signale la situation vécue dans le poste de pilotage et a fait l'objet d'une consignation de la part des pilotes d'essai de Transports Canada — à moins que quelque chose m'échappe. En lisant cet exposé, il me semble que Transports Canada a reçu cet exposé des sujets de préoccupation, puis n'y a pas donné suite. Transports Canada a plutôt procédé à la validation de la certification.

Est-ce que je comprends mal?

M. David Turnbull: J'affirme respectueusement qu'en effet vous n'avez pas toute l'information. Je vous remercie de me donner l'occasion de revenir sur le sujet parce que je n'avais pas terminé mon explication précédente à Mme Kusie.

L'exposé des sujets de préoccupation pose une question pour nous aider à comprendre la méthodologie dans le cadre de laquelle Boeing démontre la conformité à une exigence particulière. Cet exposé ne révèle pas en soi ni ne fait la preuve d'une découverte d'un problème lié à l'aéronef. Les résultats de cette enquête nous indiqueront si les systèmes impliqués représentent un système anti-décrochage ou un système d'identification de décrochage. C'est l'es-

sentiel de la question. Si vous lisez le document jusqu'à la fin, vous verrez que nous avons obtenu la réponse qui nous a satisfaisait; le système est en effet seulement un système d'identification de décrochage.

S'il s'était agi d'un système anti-décrochage, l'intégrité de la conception des systèmes visés aurait été portée à un niveau beaucoup plus élevé. Nous étions satisfaits de la réponse. À ce moment-là, nous étions parfaitement au courant de la façon dont les essais avaient été menés. Cet exposé des sujets de préoccupation ne représente pas en soi et en aucun cas un problème. En raison de la nature de la question qui consistait à essayer de comprendre la méthode selon laquelle le système avait été certifié, cela ne révélait en soi aucune préoccupation. Je relis l'exposé et je n'ai aucun regret. Nous avons posé la question. Nous avons en effet reporté la réponse à plus tard.

Au bout du compte, nous avons obtenu la réponse et elle confirmait ce que nous voulions connaître, mais la réponse n'était pas directement liée aux problèmes qui ont causé les accidents.

• (1615)

M. Taylor Bachrach: Monsieur Turnbull, je crois que vous avez rencontré M. Primeau, l'ingénieur en aérospatiale indépendant qui compte des années d'expérience dans la conception de ces systèmes de contrôle. Avez-vous trouvé que les renseignements qu'il vous a présentés étaient crédibles?

M. David Turnbull: Oui. Je pense que M. Primeau a les compétences voulues, il n'y a aucun doute. Nous avons pu parler avec lui en toute connaissance de cause sur un certain nombre de niveaux, notamment sur le plan technique. Cependant, M. Primeau a été mal informé sur quelques points et nous avons dû le corriger sur certaines lacunes quand nous lui avons parlé. Comme je l'ai mentionné plus tôt, nous avons examiné quelques-unes de ses hypothèses et, en fin de compte, puisque nous avions obtenu une rétroaction de Boeing, nous avons pu répondre à sa question. De notre point de vue, il ne restait pas de préoccupation.

Dans l'ensemble, il était un témoin crédible, et ses questions ont été bien accueillies.

M. Taylor Bachrach: M. Primeau a comparu devant le Comité mardi, et il semble que ses questions n'ont pas toutes reçu une réponse adéquate. Je lui ai demandé s'il remonterait à bord d'un Boeing 737 MAX comme passager, et il m'a dit que ce ne serait pas le cas. Je me demande simplement dans quelle mesure vous avez répondu à la préoccupation qu'il semble encore exprimer en tant qu'ingénieur spécialisé dans ces systèmes. Il ne croit pas qu'on s'occupe comme il se doit des questions de sécurité.

M. David Turnbull: Il a évidemment droit à son opinion. C'est toutefois regrettable. Avec tout le respect qu'on doit aux compétences de M. Primeau, il faut reconnaître qu'il n'était pas au courant des milliers d'heures que mon équipe a consacrés à l'enquête, de façon explicite, sur les modes de défaillance et le système comme cela a été le cas, et comment nous avons mis au point une série de solutions en collaboration avec la FAA. Il ne savait rien de tous ces renseignements. Mais mon équipe est au courant.

Le président: Merci, monsieur Turnbull.

Merci, monsieur Bachrach.

Nous passons au deuxième tour qui comporte des tranches de cinq minutes.

Monsieur Kram, vous avez la parole.

M. Michael Kram (Regina—Wascana, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Robinson et monsieur Turnbull, de vous joindre à nous aujourd'hui.

En juin 2017, Transports Canada a certifié le Boeing 737 MAX 8. Cet avion s'est révélé non sécuritaire plus tard. Qu'est-ce qui a nui au processus de certification et que peut-on faire pour éviter que des erreurs de ce genre ne se reproduisent plus jamais?

M. Nicholas Robinson: Je vais revenir à différents rapports et examens qui ont été entrepris afin d'étudier la question posée: que s'est-il passé?

Mon collègue, M. Turnbull, a déjà souligné un aspect qui s'est mal déroulé et qui doit changer en ce qui concerne l'intégration des changements à l'appareil et comment ceux-ci interagissent ou touchent le produit en amont — la règle applicable aux produits modifiés. Nous devons en tenir compte. Nous verrons certainement des changements sur cet aspect.

Nous devons également examiner l'interaction entre les différentes autorités et leurs constructeurs. Comme l'a mentionné mon collègue, M. Turnbull, l'information n'était pas disponible en ce qui avait trait aux aspects particuliers de cet aéronef, c'était du domaine public. C'est ce qui explique que les autorités de validation ne pouvaient pas prendre une décision éclairée ou comprendre parfaitement les incidences d'un système en particulier dans l'aéronef. Cela doit changer. C'est justement ce que signale précisément le rapport du Congrès aux États-Unis.

Nous examinerons aussi notre engagement à l'égard de la validation. Comme nous l'avons dit au début, le système... Afin de donner une idée de grandeur approximative, lorsque le Canada est allé de l'avant et a certifié l'appareil C Series de Bombardier, au moment où il était un produit de Bombardier — il est devenu un produit d'Airbus depuis — la certification a nécessité environ 160 000 heures. Au Canada, environ 160 000 heures de travail y ont été consacrées et l'expertise du Canada en matière de certification a été investie dans l'examen et la certification de l'aéronef. Nous comptons sur les états pour qu'ils appliquent la même rigueur à leur norme de certification. À cet égard, je tiens à préciser, en tant qu'autorité de validation, qu'à compter de l'immobilisation au sol de l'avion jusqu'à aujourd'hui, nous avons contribué environ 15 000 heures uniquement aux modifications qui sont proposées pour ce système.

Nous verrons une plus grande participation à la validation, mais nous devons respecter le système lorsque l'État de conception certifie l'aéronef et que les autres autorités principales vont de l'avant et valident l'aéronef de manière indépendante.

• (1620)

Le président: Merci, monsieur Robinson.

Monsieur Kram.

M. Michael Kram: J'ai cru comprendre que Transports Canada a ce qu'on appelle des « exposés des sujets de préoccupation ». Quand des pilotes d'essai rencontrent des problèmes au cours de la certification d'un aéronef, ces problèmes sont consignés dans des exposés des sujets de préoccupation qui sont envoyés au constructeur. Que fait Transports Canada pour s'assurer qu'il soit répondu à toute question sérieuse en suspens figurant dans les exposés des sujets de préoccupation avant que l'aéronef soit certifié comme étant sécuritaire?

M. Nicholas Robinson: Avant de vous répondre, je reviendrai sur ce que M. Turnbull a dit il y a quelques instants. L'exposé des sujets de préoccupation est une note. Il vise à faire savoir qu'il y a un élément sur lequel des précisions supplémentaires sont nécessaires pour que l'autorité de validation comprenne entièrement comment l'autorité de certification est arrivée à la conclusion que le constructeur est parvenu à la conformité. Il ne s'agit pas de signaler qu'il y a un problème de sécurité particulier, mais de demander plus de précisions.

Tout au long des différentes versions de l'exposé des sujets de préoccupation, l'autorité de validation aura à décider. S'agit-il d'une question à clore avant de délivrer une validation ou d'une question qui ne pose pas de risque de sécurité, mais qui peut être problématique et pour laquelle les quatre autorités de certification doivent se réunir pour voir comment harmoniser la norme après avoir comparé comment les uns et les autres procèdent en la matière?

Le président: Merci, monsieur Robinson, et merci, monsieur Kram.

Monsieur Rogers, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Je remercie nos invités, M. Robinson et M. Turnbull, de leur présence aujourd'hui.

Messieurs, vous pouvez répondre aux questions l'un ou l'autre. Il semblerait qu'après l'accident de Lion Air, la FAA a procédé à une analyse de la méthodologie d'évaluation des risques des avions de transport. Quand est-ce que Transports Canada a-t-il été informé de cette analyse de la FAA? Je crois savoir que le ministère n'en a reçu un exemplaire qu'après le deuxième accident. Pourquoi ne l'a-t-il pas demandé plus tôt?

M. Nicholas Robinson: La méthodologie d'évaluation des risques des avions de transport, également appelée TARAM, est un outil d'analyse que la FAA utilise pour quantifier les incidents dangereux quand des incidents liés à la sécurité sont signalés. Transports Canada a appris l'existence de l'analyse de la TARAM de la FAA, mais n'a reçu l'analyse elle-même qu'après l'avoir demandée à la FAA, après l'accident d'Ethiopian Airlines, en 2019.

Transports Canada n'a pas pour habitude de demander cette analyse détaillée que fait la FAA, mais il demande l'information et ses conclusions. C'est ce qui a été demandé et qui a été examiné après l'accident de Lion Air. Après l'accident d'Ethiopian Airlines, nous nous sommes aperçus qu'il nous manquait quelque chose, à savoir l'information qui était absente pendant l'exercice de validation. C'est alors que nous avons demandé à la FAA de nous communiquer l'analyse intégrale, ce qu'elle a fait après l'accident d'Ethiopian Airlines.

M. Churence Rogers: Vous avez souligné, monsieur Robinson, dans vos observations préliminaires, que les experts en certification de Transports Canada ont joué un rôle déterminant dans la définition des modifications à la conception du Boeing 737 MAX à présent approuvées par la FAA. Pouvez-vous, ou M. Turnbull peut-il, nous donner un aperçu des modifications sur lesquelles Transports Canada a eu une influence et nous expliquer leur incidence sur la sécurité de l'appareil?

M. Nicholas Robinson: Je suis très fier de l'équipe de la certification nationale des aéronefs et de l'équipe de l'évaluation opérationnelle dans ce processus. Dès le début, en avril 2019, nous avons exposé les principaux éléments que la FAA et Boeing devaient nous aider à connaître parfaitement. Il s'agissait de la charge de travail acceptable des pilotes, de l'intégrité des commandes de vol, de l'architecture ou de la composition des commandes de vol, des processus d'évaluation de la sécurité et d'assurance conception qui étaient en place, des procédures et de la formation que devaient recevoir les équipages. Nous devions comprendre ces éléments et en avoir une absolue confirmation. Dès le départ, comme le Comité le sait probablement, nous étions les premiers à préconiser qu'une formation sur simulateur fasse partie de la formation des équipages.

Je vais laisser la parole à mon collègue, M. Turnbull, qui vous expliquera dans quels autres domaines nous avons aidé à façonner le produit qui est en cours d'examen et que propose aujourd'hui Boeing.

• (1625)

M. David Turnbull: Je vous remercie.

Pour ajouter à ce que disait M. Robinson, c'est Transports Canada qui, par sa rigueur et son enquête minutieuse, a découvert que les simulateurs originaux utilisés pour la formation n'étaient en fait pas programmés pour permettre aux pilotes de s'entraîner aux procédures liées aux incidents d'emballage du compensateur horizontal. Autrement dit, le système était conçu d'une manière qui exigeait une intervention du pilote, mais nous avons découvert que les simulateurs n'étaient pas équipés pour permettre aux pilotes de suivre ces scénarios de formation particuliers. Il a donc été remédié à ce problème.

Nous avons beaucoup insisté pour que l'accent soit mis sur les procédures de manière à s'assurer que les interventions du pilote qui étaient nécessaires soient bien précisées. Ainsi, quand la conception dépendait d'une intervention du pilote pour atténuer un problème particulier, les procédures connexes devaient suffire à amener le pilote à un niveau de connaissances suffisant pour qu'il puisse maîtriser l'appareil.

Nous avons également découvert que les essais de l'aéronef sans le système de compensation de régime, sans le MCAS, n'ont pas été effectués. C'est sous notre influence que la FAA a décidé de réévaluer les caractéristiques de l'aéronef sans ses systèmes. Heureusement pour tous, nous avons découvert qu'il est, en fait, assez maîtrisable même privé de ces systèmes.

En outre, même si la modification de conception fondamentale qui sera validée est identique, d'un point de vue technique, à celle que la FAA a approuvée, nous ajoutons un autre élément de procédure qui permet de désactiver un avertisseur de décrochage en cas de vibrations du manche activé par erreur. Nous avons conclu dans notre propre évaluation qu'il constituait une distraction considérable pour le pilote dans les scénarios de panne. C'est également consigné dans les rapports d'accident.

Notre participation est très importante et je pense que mon équipe a fait un excellent travail dans l'étude JATR. Nous avons joué un rôle central en donnant très clairement notre opinion sur la nature des préoccupations relatives à l'application de la règle de produit modifié, ce qui, soit dit en passant, préoccupait aussi M. Primeau, entre autres.

De plus, nous avons insisté sur la nécessité de reconnaître que, même si nous avons validé ou si nous sommes sur le point de valider un changement de conception qui rend l'aéronef parfaitement sûr, nous avons demandé si Boeing pouvait apporter d'autres modifications qui viendraient après l'autorisation de mise en service pour encore renforcer la sécurité de l'aéronef. Je pense que nous avons contribué à faire que Boeing mette sur la table un certain nombre de modifications futures qui devraient être considérées comme des améliorations de produit.

Le président: Merci, monsieur Turnbull et monsieur Rogers.

Je donne maintenant la parole à M. Barsalou-Duval pour deux minutes et demie.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie, monsieur le président.

C'est probablement la dernière fois que j'ai l'occasion de m'adresser à vous, messieurs Turnbull et Robinson puisque nous arriverons bientôt à la conclusion de cette étude.

Les grandes lignes de ce que je retiens pour le moment, dans le cadre de l'étude du Boeing 737 MAX, c'est que l'administration américaine de l'aviation civile, la FAA, n'a pas fait son processus de certification de façon adéquate, et c'est peu dire. Nous avons été plutôt complaisants parce que nous n'avons pas l'habitude de faire des validations approfondies et importantes sur ce qui se fait comme travaux aux États-Unis. Malheureusement, il y a des failles dans notre système.

Seriez-vous d'accord pour dire que, du côté des organismes responsables de la sécurité, que ce soit Transports Canada ou du côté de la certification, de votre côté, monsieur Turnbull, il serait nécessaire que nous en fassions davantage pour assurer la sécurité des gens qui prennent l'avion ici?

• (1630)

[Traduction]

M. David Turnbull: De nouveau, de toute évidence, personne ne nie qu'on n'est pas passé à côté de quelque chose. La réglementation de l'OACI, et la signature d'une convention de l'OACI, qui a commencé en 1939, énonce clairement la responsabilité de l'État de conception. À mon avis, les États-Unis font ce qu'il faut pour enquêter sur ce qui est arrivé. En tant qu'autorité de validation, nous sommes tout à fait prêts à collaborer, nous collaborons et nous continuerons de collaborer avec eux pendant qu'ils enquêtent sur les nombreux aspects, qui sont inclus dans la liste de choses que M. Robinson a énumérées.

Je suis persuadé que notre processus est adéquat en ce qui concerne la validation. Nous examinons les nouveaux éléments. Nous examinons les risques, les problèmes de sécurité, mais une autorité de validation dépendra toujours des renseignements qu'on lui fournit lorsqu'elle mène une enquête. Nous avons obtenu les renseignements. Tous les détails concernant le système d'aéronef et sa certification doivent être fournis à l'autorité de validation. C'est un principe que nous devons défendre.

C'est pourquoi dans ce cas particulier, c'est la FAA qui réexamine ce qui s'est passé et qui mettra ensuite en oeuvre des changements, que nous adopterons aussi parce que, comme nous l'avons mentionné, par exemple, au sujet de la règle du produit modifié et de son interprétation, tout le monde l'utilise.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur Turnbull.

Je veux être certain de bien comprendre. Vous me dites que le problème se situe à l'étape de la conception, que, de notre côté, nous avons tout fait comme il faut et que nous n'avons rien à nous reprocher.

Je pense qu'il y a des choses à changer. N'êtes-vous pas d'accord avec moi?

[Traduction]

M. David Turnbull: Les choses ont changé à quel égard? Je vous demande pardon.

Le président: Monsieur Barsalou-Duval, votre temps de parole est épuisé.

Messieurs, si vous voulez répondre, vous pourrez peut-être le faire au prochain tour avec M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Je vous remercie, monsieur le président.

À propos du comité des transports de la Chambre des représentants, au Congrès, je suis certain que vous êtes tous deux au courant de son rapport préliminaire et de son rapport final plus récent.

Dans le rapport préliminaire, le comité des transports de la Chambre des représentants constatait des choses très préoccupantes au sujet de la culture de la certification aux États-Unis. Il expliquait comment les pressions financières qui pesaient sur Boeing dans sa concurrence avec Airbus avaient conduit à des décisions et à des hypothèses qui avaient menacé la sécurité des voyageurs, pour reprendre ses termes. Il disait aussi qu'une culture de la dissimulation avait amené Boeing à ne pas communiquer des renseignements cruciaux à la FAA, y compris le fait d'avoir caché l'existence même du MCAS aux pilotes du 737 MAX, je cite encore.

À propos de la culture que décrit le rapport, vous êtes chargés de valider le processus américain. Avant la publication de ce rapport préliminaire, étiez-vous au courant de cette culture de la dissimulation dans le processus de certification américain?

M. Nicholas Robinson: Cet incident nous a permis de beaucoup mieux comprendre le processus entre la FAA et Boeing.

Comme on l'a mentionné, le rapport du Congrès a rendu publics les problèmes que posait cette relation, mais je soulignerai que si nous regardons les relations que nous entretenons avec nos entreprises de certification, des entreprises comme Bell, Bombardier, Pratt & Whitney et Diamond, entre autres — je sais que le Comité a pu rencontrer nombre d'entre elles pour discuter du processus de certification —, les échanges de renseignements que nous avons avec elles ne sont pas les mêmes que ceux dont il est question dans le rapport du Congrès américain.

Les renseignements que nous échangeons et les relations que nous avons avec ces entreprises... Quand nous repérons un problème par rapport à un produit qu'elles certifient, nous nous asseyons avec elles pour trouver une solution, pour être certains que les produits en question respecteront notre réglementation quand ils voleront...

M. Taylor Bachrach: Monsieur Robinson, il me reste une question, mais très peu de temps. Je suis désolé.

M. Bittle vous a fait passer en revue toute une liste d'organisations qui n'ont pas demandé d'enquête publique sur la participation canadienne au processus de validation.

Connaissez-vous quelqu'un d'autre que moi qui a demandé une enquête publique? Dans l'affirmative, de qui s'agit-il?

• (1635)

M. Nicholas Robinson: Je peux dire que j'ai vu que deux membres de familles, des représentants clés des familles touchées par l'accident du vol 302 d'Ethiopian Airlines, ont demandé une enquête publique. Ils l'ont fait mardi. Ils en ont parlé avant aussi. Ce sont les deux que j'ai retenus plus particulièrement.

M. Taylor Bachrach: Je vous remercie, monsieur Robinson.

Le président: Je vous remercie, monsieur Bachrach.

Nous passons maintenant au troisième tour de table.

Monsieur Shipley, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Doug Shipley (Barrie—Springwater—Oro-Medonte, PCC): Je vous remercie, monsieur le président.

J'apprends beaucoup de choses sur les exposés des sujets de préoccupation. Je suis nouveau au Comité et, comme ma connaissance de l'industrie est limitée, les exposés des sujets de préoccupation sont nouveaux pour moi. J'aimerais revenir sur la raison pour laquelle ces exposés contiendraient des références aux échéances ou aux objectifs de ventes des constructeurs.

Pourriez-vous me donner des précisions à ce sujet?

M. David Turnbull: Nous ne certifions pas les produits indépendamment de la conjoncture commerciale. Nous devons tenir compte du moment où certains constructeurs souhaitent vendre et exploiter leurs aéronefs. Même pour un programme de certification qui commencerait et durerait cinq ou six ans, comme cela a été le cas par exemple de la certification de la série C au Canada, nous travaillons toujours en fonction d'une date cible qui est précisée par le client. Cela n'a rien d'inhabituel.

Cela étant, nous nous efforçons d'atteindre cette date cible, même si nous n'y sommes pas forcément contraints. Il est arrivé que nous ne respections pas la date cible fixée par le constructeur car nous n'avions tout bonnement pas terminé le travail. Cela fait tout simplement partie du jugement porté par mon équipe et moi-même, tandis que nous approchons de ces dates cibles afin de déterminer, au cas où il y aurait des problèmes en suspens, s'ils donnent matière à préoccupation.

Dans certains cas, comme l'a mentionné plus tôt mon collègue, M. Robinson, certains des désaccords qui existent au sujet d'une validation se rapportent plus à une désharmonisation générique dans la façon dont nous abordons la règle, que nous réglerons délibérément en dehors du projet et tenterons de résoudre par une méthode d'harmonisation au lieu de prendre en otage le destinataire de l'aéronef. Dans certains cas, il peut falloir plusieurs années avant d'éliminer ces différences, mais en définitive, notre décision de valider un aéronef repose sur le niveau de confiance que nous avons dans la sécurité de l'aéronef, et pour prendre cette décision, nous nous fions à l'état de conception.

M. Doug Shipley: Vous dites en réalité qu'il y a certaines modifications structurales qui doivent se produire au sein de Transports Canada pour que des pressions commerciales ne s'exercent pas sur le processus de certification?

M. Nicholas Robinson: Je ne pense pas que des pressions commerciales s'exercent sur la procédure au Canada. Nous fixons l'ordre de priorité, comme l'a si bien dit M. Turnbull. Pour ce qui est d'une validation, nous devons savoir quand un produit est censé être utilisé au Canada ou quand on souhaite qu'il le soit. C'est ce qui nous permet d'établir l'ordre de priorité. Nous nous employons à certifier de même qu'à valider un certain nombre de produits. Si nous savons pertinemment qu'un produit ne sera pas utilisé au Canada pendant un certain nombre d'années, cela a pour effet d'abaisser son niveau de priorité dans l'immédiat, et nous nous pencherons plus sur une compagnie qui tient à mettre le produit en service tout de suite.

Il y a eu deux cas durant la pandémie de COVID-19 où une entreprise a voulu mettre en service un produit qui n'était pas à l'origine certifié. Il s'agissait d'une certification de type spécial, et non pas d'une certification complète, mais la compagnie tenait absolument à mettre en service un produit non validé pour être utilisé au Canada. Nous avons établi l'ordre de priorité car nous voulions le savoir. Mais c'est un élément qui a un rapport avec la COVID. Ce n'est pas vraiment la raison, mais nous savons que ce projet mérite l'investissement d'un certain nombre de ressources immédiatement par opposition à un autre produit dont nous estimons qu'il devra entrer en service dans un certain nombre d'années, car la compagnie entend mettre en service un produit de ce type.

D'un point de vue commercial, nous devons connaître les dates de livraison afin d'établir l'ordre de priorité de nos ressources, même si ce n'est pas le point décisif de notre processus. Notre processus est dicté par les règlements et les normes que nous établissons.

M. Doug Shipley: Au cours de mes recherches, je suis tombé sur certaines notes selon lesquelles il existait des courriels internes et des problèmes avec Boeing qui sont loin d'être positifs. Le processus de Boeing qui consiste à s'occuper des problèmes qui sont signalés par les effectifs vous donne-t-il satisfaction?

M. Nicholas Robinson: Du point de vue de l'information, il s'agit d'un problème auquel l'état de conception devra s'attaquer, pour ce qui est de savoir comment ces questions sont mises de l'avant par le personnel. Lorsque nous examinons un produit, nous l'examinons par rapport à un ensemble de règlements. La dynamique interne de Boeing est un élément auquel nous ne sommes pas partie prenante.

● (1640)

M. Doug Shipley: S'il y a un message ou un dénonciateur chez un constructeur, que faites-vous en pareil cas?

M. Nicholas Robinson: Nous devons être au courant des renseignements pour certifier un produit, et nous avons besoin du jeu complet de renseignements. Comme nous l'avons dit ici aujourd'hui, lorsqu'une autorité responsable de la validation ignore certaines données, les choses peuvent aller de travers, et en l'occurrence, quelque chose est allé de travers. L'attente que nous avons à l'égard d'un constructeur est que nous devons connaître la portée intégrale du projet.

Le président: Merci, monsieur Robinson et merci à vous, monsieur Shipley.

Nous allons maintenant céder la parole à Mme Jaczek pendant cinq minutes

Mme Helena Jaczek: Merci, monsieur le président, et je remercie également les deux témoins.

Beaucoup d'entre nous se préoccupent réellement de certains documents préoccupants. Essentiellement, je dirais que c'est l'emploi de l'expression « document préoccupant » qui aboutit à des préoccupations, ce qui s'est manifestement produit avec les familles des victimes dont nous avons entendu le témoignage mardi.

Fondamentalement, examinez-vous ces documents préoccupants de façon progressive en quelque sorte? Selon ce que votre poste vous autorise à faire, examinez-vous une note rédigée par un pilote inquiet ou par une autre personne qui éprouve des préoccupations? Diriez-vous que cela est absolument essentiel dans certains cas, et que si vous n'obtenez pas la réponse, vous refuserez de valider le produit? Vous avez indiqué en l'occurrence que cela ne compromettrait pas la sécurité.

Menez-vous un type d'enquête « qu'il est réconfortant de savoir », par opposition à une enquête cruciale? Disposez-vous d'un système pour vous assurer que, lorsque vous recherchez des réponses, vous agissez de cette façon?

M. Nicholas Robinson: Absolument.

Je reprends l'argument présenté, monsieur le président. La terminologie « document préoccupant » doit faire l'objet d'améliorations, et il se peut que vous soyez témoin de modifications à ce sujet.

Un document préoccupant, s'il a un rapport avec un sérieux risque pour la sécurité, ne restera pas ouvert au cas où ce risque pour la sécurité ne serait pas supprimé. Toutefois, comme l'a fait observer M. Turnbull, un document préoccupant qui a décelé une sorte de désharmonisation des règlements à laquelle il fallait remédier dans le cadre d'une EGC, ou d'une équipe de gestion de certification, peut dans son ensemble, rester ouvert, et la validation du produit peut se poursuivre. Ce genre d'évaluation a lieu constamment.

Mme Helena Jaczek: Après coup, je suis certaine que vous avez analysé tous les renseignements que vous avez reçus de la part des pilotes, à propos des simulateurs, etc. Y avait-il quoi que ce soit qui, comme vous l'avez dit, constituait sans doute le facteur déterminant, en d'autres termes, une technologie nouvelle, le système MCAS, et l'effet que cela a eu sur la sécurité de l'aéronef dans son ensemble, ou l'interaction avec l'aéronef existant? Si vous revenez en arrière, avez-vous vu quoi que ce soit qui aurait dû vous inciter à éprouver une préoccupation vraiment importante et à publier un autre document préoccupant?

M. Nicholas Robinson: Si, au cours du processus de validation, nous avons découvert quoi que ce soit de préoccupant, relatif à un risque pour la sécurité qui n'avait pas été résolu ou n'avait pas connu une conclusion valable dans notre processus de validation, l'aéronef n'aurait jamais été validé au Canada.

Mme Helena Jaczek: Manifestement, vous avez procédé à beaucoup d'examen. Nous savons également que le Congrès des États-Unis a mené ses propres enquêtes. Il est clair que la FAA va devoir modifier un certain nombre de ses processus en fonction de ce que fait le Congrès des États-Unis.

À l'avenir, quels autres éléments de validation allez-vous adopter pour assurer la sécurité des Canadiens qui voyagent en avion?

M. David Turnbull: Je vous remercie de cette question.

La bonne nouvelle est que les processus fondamentaux qui existent depuis des années et que nous avons peaufinés au fil des ans n'ont pas besoin d'être modifiés.

Le processus proprement dit est évolutif. Ce que je veux dire par là, c'est que nos activités de validation peuvent s'adapter à la situation, tout comme elles l'ont fait durant la validation des changements de conception. Compte tenu du profil de ces deux accidents en particulier et de la complexité du problème, le processus de validation de ce changement de conception a été manifestement plus notoire que cela est normalement le cas, mais il s'agit toujours du même processus. Ce dernier suit les mêmes protocoles. Il fonctionne toujours de la même façon.

À l'avenir, avec d'autres demandeurs, dans le cas des futurs aéronefs, nous continuerons de faire ce que nous avons toujours fait. Manifestement, nous avons appris certaines leçons ici, tout comme la FAA. Nous allons mettre ces leçons en pratique, et ces leçons deviendront des secteurs de risque à l'avenir qui nous amèneront sans doute à procéder à un examen plus approfondi dans certains secteurs, ce que nous n'aurions peut-être pas fait autrement. Étant donné que le processus est flexible, il nous permet d'effectuer un examen au niveau que nous jugeons nécessaire.

• (1645)

Mme Helena Jaczek: J'ai une dernière question. Mardi, le SCFP est venu nous parler des problèmes qu'il éprouve à l'égard de la sécurité du personnel navigant commercial. D'après ce que le témoin nous a raconté, il semble qu'on n'ait pas prêté suffisamment d'attention à certaines de ces préoccupations. Êtes-vous au courant des préoccupations du SCFP et avez-vous la moindre idée de la façon de les incorporer dans vos examens?

Le président: Messieurs, veuillez répondre rapidement à cette question.

M. Nicholas Robinson: Nous avons eu une rencontre avec le SCFP au début de ce processus. Je peux affirmer devant le Comité que nous aurons une autre rencontre avec le SCFP — laquelle rencontre était déjà fixée avant la comparution du syndicat mardi — pour savoir exactement... et les conclusions que nous avons tirées de notre validation et de ce à quoi il faut s'attendre. Nous nous attendons à ce que le SCFP mette ces questions de l'avant. À l'instar de ce que j'ai déclaré au début de ma comparution devant ce comité, nous collaborons avec les exploitants canadiens, tous les syndicats, les syndicats du personnel navigant commercial avant de décider des prochaines mesures à prendre, d'émettre une consigne de navigabilité et des directives sur l'entraînement, lesquels devraient être en place en janvier 2021.

Mme Helena Jaczek: Je vous remercie.

Le président: Merci, madame Jaczek.

Merci à tous les membres.

Mais surtout, je tiens à remercier les deux témoins, M. Robinson et M. Turnbull.

Ce débat a été édifiant. Nous avons reçu de nombreuses réponses à des questions essentielles. Je tiens à vous remercier de votre temps. Je vous en suis reconnaissant, tout comme le Comité.

Sur ce, nous allons passer à huis clos.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le président, avant de siéger à huis clos, pourriez-vous m'accorder la parole pour un moment?

Le président: Allez-y, monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Je suis très reconnaissant aux témoins d'aujourd'hui d'avoir comparu devant le Comité, et je vous suis reconnaissant de m'accorder un bref moment pour déposer ma mo-

tion, pour laquelle un avis a été publié. Je crois que le greffier dispose d'exemplaires traduits pour tous les membres du Comité, qu'il pourra vous envoyer par courriel.

Je propose:

Que le comité appelle le gouvernement fédéral à lancer, le plus rapidement possible, une enquête publique sur le processus de certification des aéronefs au Canada et sur son rôle dans la certification du Boeing 737 Max 8 ainsi que sur les mesures prises par Transports Canada à l'issue de l'accident survenu à un appareil de Lion Air en 2018; et que le président du comité adresse une lettre au ministre pour l'en informer.

Le président: Je vous remercie, monsieur Bachrach.

Je vais solliciter des remarques ou des questions à ce sujet, en faisant observer bien entendu que cela empiètera sur le temps dont nous disposons pour donner des consignes de rédaction, mais je ne m'y oppose pas.

Pour commencer, monsieur le greffier, la motion est-elle suffisamment claire à votre avis? A-t-on besoin d'autres éclaircissements?

Merci.

Je vais maintenant m'adresser aux membres du Comité. Si vous tenez à formuler quelques remarques sur la motion, rendez-vous sur le mot « Participants » au bas de votre écran et appuyez sur le bouton « Lever la main ». J'ai la queue ici devant moi. En premier lieu, je donne la parole à Mme Jaczek.

Madame Jaczek, vous avez la parole.

Mme Helena Jaczek: Merci, monsieur le président.

Je remercie M. Bachrach d'avoir soulevé cette question, d'autant plus que nous avons entendu les témoignages des familles des victimes il y a à peine deux jours dans lesquels celles-ci ont déclaré qu'elles voulaient quelque chose de plus, à savoir « une enquête publique ».

Honnêtement, j'ai longuement réfléchi à la question ces deux derniers jours. J'ai examiné les notes d'information que nous avons reçues au sujet des activités, comme les audiences du Congrès des États-Unis, les activités qui se déroulent aux États-Unis et le fait que nous, en tant que comité, examinons cette question maintenant depuis janvier. Nous avons tous posé des questions pointues. Je crois réellement que nous disposons d'assez de renseignements. À mon avis, une enquête publique n'ajouterait rien de vraiment utile.

Nous avons tenu des réunions publiques. Nos délibérations ont été publiques. Les témoignages ont été francs et à mon avis, très instructifs. Dans le fond, je ne crois pas qu'à ce stade, une enquête publique présente une valeur ajoutée particulière, comme l'affirme la motion de M. Bachrach.

• (1650)

Le président: Je vous remercie, madame Jaczek.

Monsieur Rogers, je vous cède la parole.

M. Churence Rogers: Je suis fermement convaincu que cette motion est prématurée. Avec tout le travail que nous avons accompli en tant que comité, tous les témoins que nous avons entendus et les renseignements que nous avons reçus de multiples sources différentes, nous devons commencer par recueillir ces données, mener l'étude à terme, rédiger notre rapport et si, en fin de compte, cela devient partie intégrante du rapport ou que cela constitue une recommandation de notre rapport, alors qu'il en soit ainsi. Je ne crois pas toutefois que cette motion doive être adoptée aujourd'hui. Elle est prématurée. C'est quelque chose qui fera partie de notre rapport global.

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

J'ai sur ma liste M. Bittle, Mme Kusie, M. Barsalou-Duval et M. Bachrach.

Monsieur Bittle, c'est à votre tour.

M. Chris Bittle: Je n'entrerai pas trop dans le détail à ce sujet. Je tiens à me faire l'écho de ce que mes collègues ont affirmé, tout en ajoutant que cette motion est trop vague et qu'elle ne fournit pas vraiment de directives.

Je sais que M. Bachrach est nouveau. Je pense qu'il serait nettement préférable de discuter de tout cela, d'examiner le rapport et de formuler des recommandations de fond, au lieu d'essayer de faire la une des journaux avec une motion, ce qui ne signifie pas grand-chose car cette motion est trop vague et susceptible de diverses interprétations.

Je ne l'appuie donc pas, car elle est à mon avis trop vague. La meilleure façon de procéder est de faire comme nous agissons normalement, soit d'en discuter entre les membres du Comité, et si telle est la volonté du Comité, c'est alors la meilleure façon d'agir.

Le président: Madame Kusie, vous avez la parole.

Mme Stephanie Kusie: Nous sommes résolument d'avis que la question n'est pas entièrement réglée. D'après les témoignages entendus hier, il est clair que plusieurs membres des familles estiment que le problème n'est toujours pas réglé, tout comme certaines des personnes qui ont comparu durant la deuxième heure des témoignages. Cependant, à l'instar des réflexions de M. Rogers, nous estimons qu'il serait prématuré d'ouvrir une enquête publique à ce stade. Nous devons laisser l'étude se conclure et attendre de connaître la décision du gouvernement en fonction des renseignements qu'il a acquis d'après l'étude.

Nous estimons que certaines mesures sont nécessaires pour assurer le règlement complet non seulement de notre travail, mais aussi de nos consciences, en ce qui concerne les familles et tous les autres Canadiens qui pourraient voler à bord de cet aéronef à l'avenir.

Nous espérons alors que le gouvernement prendra une décision, dont M. Robison a indiqué au début qu'elle était imminente; nous pourrions faire venir le ministre afin de l'interroger sur son approbation définitive, sa justification de la décision, et s'il y a lieu, prolonger l'étude si nous estimons qu'elle n'est pas satisfaisante, de manière à pouvoir regarder de près les visages de ces familles qui sont venues hier nous raconter leur histoire.

Nous ne pensons pas que la question soit réglée. Toutefois, en ce moment, en particulier dans le contexte d'une pandémie, où nous constatons l'échec de tout un secteur — à propos duquel je suis fort déçu qu'il n'y ait aucun plan de prévu et nous devons en discuter le plus rapidement possible ainsi que des solutions —, le moment

n'est pas venu d'ouvrir une enquête publique. Nous devons voir les résultats des travaux du Comité, déterminer ce que le ministère et le ministre ont appris de ces travaux et les décisions qu'ils prendront à ce moment.

• (1655)

Le président: Je vous remercie, madame Kusie.

Je cède la parole maintenant à M. Barsalou-Duval.

Vous avez la parole.

[Français]

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

J'aimerais remercier M. Bachrach d'avoir déposé sa motion. Je pense que la question qui est soulevée est importante: devrait-il y avoir une enquête publique sur le sujet? Je ne cacherai pas aux membres du Comité que je n'ai pas été vraiment satisfait par les réponses qui ont été données sur le processus de certification canadien.

En fait, j'ai m'inquiète beaucoup de cette espèce de complaisance ou de manque de volonté d'aller en profondeur, surtout après les révélations que nous avons entendues. J'ai été très déçu de voir qu'il n'y avait pas de remise en question ni de volonté de changer les processus. Cela me préoccupe beaucoup, parce que si les Américains ou une autre nation nous envoient un citron, on va l'approuver, on va faire deux ou trois petits tests, on va l'envoyer en vol une fois et ce sera tout.

J'ai beaucoup de difficulté, sachant cela, à dire qu'on rendrait justice à ces appareils et qu'on a géré cela de façon responsable. Je pense aux victimes qui sont venues ici, au Comité, qui m'ont beaucoup touché et qui n'ont pas encore fait leur deuil. Nous ne pouvons pas ne pas nous poser plus de questions que ça.

Je suis donc très sympathique à la motion déposée par M. Bachrach pour ces raisons. J'aurais aimé voir une volonté sincère de réformer ou de remettre en question le processus actuel qui, selon moi, est problématique. Des rapports ont été soumis par des pilotes. Ce n'étaient pas des rapports critiques, mais, quand même, certains systèmes critiques n'ont pas été testés. Or c'étaient de nouveaux systèmes. Il me semble qu'il y a eu des manques à certains égards. Je me trompe peut-être, mais une enquête nous permettrait de savoir si je me trompe, malgré mon intuition. En effet si notre processus est trop relâché lui aussi, nous devenons aussi responsables que l'autorité originale.

Je pense qu'il serait important de ne pas être complaisant envers les autorités, surtout à la suite d'expériences qui nous disent que nous devrions être plus vigilants.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Je cède la parole à M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, la parole est à vous.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Je suis reconnaissant au Comité d'avoir ouvert ce débat à propos de ma motion. Pour vous expliquer pourquoi j'estime que ma motion est justifiée, je tiens à reprendre certains des arguments avancés par mes collègues.

Mme Jaczek a déclaré qu'elle était d'avis que le Comité avait suffisamment de données, mais je tiens à préciser que l'enquête publique ne vise pas à répondre aux besoins du Comité; l'enquête vise à répondre aux besoins de tous les Canadiens. Mardi, nous avons entendu le témoignage de M. Njoroge et de M. Moore et franchement, ces deux témoignages m'ont littéralement bouleversé. Manifestement, ils n'ont pas obtenu les réponses qu'ils voulaient. Je pense qu'en tant que comité, il nous appartient de tout faire pour les aider à obtenir les réponses et à éprouver le sentiment de clôture dont ils ont besoin. Honnêtement, comme M. Barsalou-Duval l'a dit dans ses remarques, je ne pense pas que le Comité ait reçu des réponses satisfaisantes à toutes nos questions. Il y a des questions sur le processus, sur la façon dont le Canada a certifié ces aéronefs ou validé leur certification, qui restent sans réponse. C'est pourquoi je pense que la chose à faire est d'ouvrir une enquête publique. Cette motion invite tout simplement le gouvernement à ouvrir une telle enquête.

L'autre argument avancé par ma collègue, Mme Kusie, a trait au calendrier de l'enquête et au fait qu'à son avis, une enquête publique est prématurée. Avec tout le respect que je lui dois, je comprends parfaitement que la période que nous traversons est difficile pour notre pays, mais très bientôt, le gouvernement remettra ces avions en service. Le 18 novembre dernier, le ministre Garneau a déclaré qu'il s'attendait à ce que le processus de validation prenne fin « très prochainement ». Les délais sont donc extrêmement courts et ce type d'enquête me semble fort à propos, car il se peut que ces appareils reprennent leurs vols avant longtemps alors que les gens continueront de se demander s'il n'est pas dangereux de voler à bord de ces Boeing. Nous avons entendu notre témoin, l'ingénieur indépendant, déclarer mardi qu'il n'était pas d'accord. À son avis, ces avions sont dangereux.

C'est un dossier à propos duquel les Canadiens méritent des réponses, et je suis d'avis qu'une enquête publique est en mesure de découvrir ces réponses qui dépassent les simples pouvoirs de ce comité.

Nous avons invité la compagnie Boeing à comparaître devant nous et à répondre à nos questions sur le contexte canadien et sur la façon dont ce qui s'est produit aux États-Unis affecte notre processus de validation, et à fournir des réponses aux citoyens canadiens, et Boeing a refusé de comparaître devant le Comité. À mon avis, une enquête permettrait d'obtenir des réponses à toutes ces questions.

Je mettrai fin à mes propos ici, et je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de discuter de ma motion.

Merci.

• (1700)

Le président: Monsieur Bachrach, je vous remercie.

Sans autres orateurs, je vais demander au greffier de procéder à l'appel nominal.

(La motion est rejetée par 9 voix contre 2.)

Le président: Je vous remercie, monsieur le greffier.

Je remercie M. Bachrach et les membres du Comité.

Si vous le voulez bien, nous allons maintenant passer à huis clos pour terminer l'ordre du jour d'aujourd'hui.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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>