



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 006

Le mardi 24 novembre 2020

Président : M. Vance Badawey



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

Le mardi 24 novembre 2020

• (1535)

[Traduction]

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

Bienvenue à la sixième réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes. La réunion d'aujourd'hui se déroule dans un format hybride, conformément à l'ordre adopté par la Chambre des communes le 23 septembre 2020. Les délibérations seront diffusées sur le site Web de la Chambre des communes.

Sachez que la diffusion sur le Web montre toujours la personne qui parle plutôt que l'ensemble du Comité.

Afin d'assurer le bon déroulement de la réunion, je vais énoncer quelques règles à suivre.

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

Pour les membres qui participent en personne, procédez comme vous le feriez habituellement lorsque tous les membres du Comité siègent en personne dans une salle de réunion. Gardez à l'esprit les directives du Bureau de régie interne concernant les protocoles relatifs au port du masque et à la protection de la santé.

Avant de prendre la parole, veuillez attendre que je prononce votre nom. Si vous êtes en vidéoconférence, veuillez cliquer sur l'icône du microphone pour réactiver le son. Pour les personnes présentes dans la salle, les microphones seront contrôlés comme d'habitude par l'agent des délibérations et de la vérification.

Je vous rappelle que tous les commentaires des membres et des témoins doivent être adressés au président.

Lorsque vous ne parlez pas, mettez votre microphone en sourdine.

En ce qui concerne la liste des intervenants, le greffier du Comité et moi-même ferons de notre mieux pour maintenir l'ordre des interventions qui a été établi avec l'accord de tous les membres, que vous participiez virtuellement ou en personne.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité se réunit aujourd'hui pour poursuivre son étude sur le processus de certification des aéronefs.

Cela étant dit, nous avons déjà entendu de nombreux témoignages. Bien que les mots seuls ne suffisent pas à exprimer le chagrin que nous éprouvons pour les personnes qui ont perdu la vie et leurs familles, nous tenons à présenter nos plus sincères condoléances aux personnes qui ont été touchées.

Permettez-moi maintenant de souhaiter la bienvenue à nos témoins. Notre premier groupe de témoins est composé de Chris Moore et Paul Njoroge, membres des familles de victimes du vol 302 d'Ethiopian Airlines.

Messieurs, chacun d'entre vous dispose de cinq minutes pour parler, après quoi les membres du Comité vous poseront des questions. Cela va nous amener passé 16 heures.

Je ne sais pas qui de M. Njoroge ou de M. Moore sera le premier à prendre la parole.

Monsieur Njoroge, est-ce vous qui commencez?

M. Paul Njoroge (représentant, Familles des victimes d'Éthiopie 302, à titre personnel): Oui, je vais commencer.

Le président: D'accord. Vous avez la parole.

M. Paul Njoroge: Merci beaucoup. Je suis prêt.

Merci, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Je m'appelle Paul Njoroge. Je suis le mari de Carolyne Karanja, le père de Ryan Njoroge, Kellie Pauls et Rubi Pauls, et le gendre d'Anne Karanja, qui sont tous morts dans l'écrasement du vol 302 d'Ethiopian Airlines, le 10 mars de l'année dernière.

La mort tragique des membres de ma famille m'a laissé dans un abîme de solitude, de désolation et de douleur. Elle a changé la vie des familles élargies, des connaissances et des communautés de ma femme et de moi-même. De jeunes enfants de l'école élémentaire St. Joseph, à Hamilton, en Ontario, et les amis de Ryan et Kellie ont maintenant peur de prendre l'avion.

Je suis ici aujourd'hui parce que je crois que l'accident qui a tué ma famille aurait pu être évité. Les organismes de réglementation de l'aviation du monde entier n'ont pas fait preuve de suffisamment de diligence dans l'exercice de leur pouvoir réglementaire concernant la certification et la validation de l'avion 737 MAX. Il est certain que le Canada n'aurait pas perdu ses 18 citoyens et un nombre inconnu de résidents permanents si Transports Canada avait fait preuve de prudence dans ses décisions à la suite de l'écrasement du vol 610 de Lion Air.

Au cours des 20 derniers mois, on a beaucoup étayé les facteurs qui ont influé sur la conception, la fabrication et la certification du 737 MAX. Encore plus de détails ont été fournis sur les actes, les omissions et les erreurs de la FAA et de Boeing qui ont abouti à ces tragédies.

Je ne vais pas m'attarder sur ces détails techniques dans mon témoignage d'aujourd'hui. J'ai fourni des liens vers les rapports pertinents dans les notes de bas de page de mon témoignage et dans la version longue que j'ai fournie pour votre dossier.

Il est déconcertant que les agences du monde entier aient découvert les manigances de Boeing et de la FAA après le premier écrasement, mais qu'elles aient quand même permis que l'avion continue de voler. Transports Canada a permis que l'avion continue de servir à transporter des Canadiens à travers le monde. La direction a publié un aide-mémoire en cinq étapes à l'intention des pilotes quelques jours après le premier écrasement. Cependant, en décembre 2018, le rapport d'évaluation des risques aériens de la FAA prévoyait que 15 autres écrasements d'avions 737 MAX se produiraient pendant la durée de vie de l'avion. N'était-ce pas assez préoccupant pour que le ministre des Transports envisage de clouer l'avion au sol? Dix-huit Canadiens et un nombre inconnu de résidents permanents canadiens ont perdu la vie dans le second écrasement, à cause de cette négligence.

Le 11 mars de l'année dernière, au lendemain de la catastrophe du vol ET302, le ministre des Transports est apparu à la télévision et a exprimé sa confiance dans le 737 MAX, déclarant qu'il monterait à bord « sans hésitation ».

Le ministre a attendu quatre jours avant de clouer l'avion au sol. Par ses propos et ses actions, M. Garneau a fait montre d'un excès d'arrogance semblable au comportement affiché par beaucoup au sein de la FAA et de Boeing, avant et après les écrasements des avions 737 MAX.

Je ne comprends peut-être pas parfaitement l'accord bilatéral entre le Canada et les États-Unis en ce qui concerne la validation des aéronefs, mais je suis enclin à penser que Transports Canada a trop misé sur les décisions et la documentation de la FAA et de Boeing. Transports Canada n'a fait qu'approuver la validation des avions 737 MAX.

Lorsque l'ET302 s'est écrasé, le premier ministre a réagi par un tweet exprimant sa sympathie aux familles des victimes, mais lorsque le vol 752 d'Ukraine Airlines s'est écrasé en janvier de cette année, il a fait montre d'humanité en faisant de nombreuses apparitions dans les médias et en condamnant le gouvernement iranien pour avoir abattu l'avion. Pourquoi le premier ministre n'a-t-il pas exigé que les responsables rendent des comptes et qu'une enquête approfondie soit menée sur les avions 737 MAX? Était-il déjà au courant des problèmes des 737 MAX, laissant malgré cela des Canadiens non informés comme moi placer leurs familles dans ces cerceaux volants?

La FAA a annoncé la semaine dernière la remise en service des 737 MAX. Je pense que l'avion n'est toujours pas sûr. Boeing et la FAA ont complètement ignoré les défauts structurels aérodynamiques inhérents à cet avion, qui demeure instable.

Si le MCAS s'arrête — c'est le système de stabilisation en vol destiné à éviter un décrochage de l'avion —, la redondance doit être assurée par le pilote, qui doit utiliser le compensateur manuel. C'est difficile quand l'avion plonge en piqué à grande vitesse, comme ce qui s'est produit avec le vol ET302. L'avion est toujours équipé d'un ancien système d'alerte de l'équipage de conduite qui peut dérouter les pilotes à cause de la cacophonie d'alertes qu'il produit.

La conception, la certification, la validation et la levée de l'interdiction de vol du 737 MAX constituent un tissu alambiqué de mensonges, de cupidité, de tromperie et de dissimulation d'information.

Transports Canada a donné aux Canadiens l'assurance que le 737 MAX ne volera pas au Canada tant que son processus de validation indépendant ne sera pas terminé. Ce processus de validation

doit être redéfini, car il n'a pas tenu compte des préoccupations exprimées par les pilotes d'essai canadiens en 2016 et 2018. Monsieur le président, j'ai fourni au Comité les documents qui font état de ces préoccupations.

● (1540)

L'amélioration de ce processus de validation devrait commencer par une enquête indépendante sur le processus décisionnel du ministre des Transports et de Transports Canada, tant avant qu'après les accidents impliquant les 737 MAX. Les Canadiens méritent un processus compétent et transparent.

Je vous remercie de m'avoir permis de prendre la parole aujourd'hui.

Le président: Merci, monsieur Njoroge.

C'est maintenant au tour de M. Moore.

Monsieur Moore, la parole est à vous.

M. Chris Moore (représentant, Familles des victimes d'Éthiopie 302, à titre personnel): Monsieur le président, et mesdames et messieurs les membres du Comité, nous sommes ici aujourd'hui pour réclamer la tenue d'une enquête indépendante sur la validation par Transports Canada du Boeing 737 MAX. Parce que notre gouvernement n'a pas pleinement compris ce qu'il validait, Transports Canada a essentiellement approuvé automatiquement un avion condamné. Dix-huit Canadiens ont péri, et notre gouvernement a haussé les épaules.

Je tiens tout d'abord à dire que je parle au nom de la famille de Danielle Moore, ma fille, qui a perdu la vie après que l'avion ET302 s'est écrasé dans le champ d'un agriculteur en Éthiopie. Elle se rendait à l'Assemblée des Nations unies pour l'environnement pour représenter le Canada dans le cadre d'un programme jeunesse du gouvernement fédéral. Son décès restera toujours un choc dévastateur pour sa famille et ses amis. Son départ a laissé un vide immense dans les collectivités durables du Canada.

Danielle a vécu sa vie pleine d'espoir et croyait à la création de grands changements pour une planète plus équitable et plus durable sur le plan environnemental. Durant ses 24 années de vie, elle a touché la vie d'innombrables personnes au Canada et dans le monde. Elle était une leader courageuse, une championne de la justice et une militante environnementale toujours désireuse de faire avancer le travail ardu de la durabilité. Bien qu'elle ait tant accompli dans sa vie, il lui restait encore beaucoup à donner. Ma fille était l'une des 346 personnes incroyables qui ont perdu la vie à cause de l'opportunisme politique, des règlements gouvernementaux bancaux et de la négligence criminelle.

Le 29 octobre 2018, l'avion JT610 s'est écrasé dans la mer de Java en raison d'un certain nombre de facteurs documentés dans le rapport final du comité du Congrès sur l'appareil Boeing 737 MAX. Considérez ce scénario. Si la FAA qualifiait le plan des commandes de vol pour le MAX, en signalant que la catégorie de dangers était catastrophique mais que Boeing travaillait à des réparations, Transports Canada validerait-il l'avion? Je pense que la réponse est non, car l'appareil ne serait pas en état de voler. Nous devons savoir pourquoi le Canada n'a émis qu'un aide-mémoire alors qu'il n'a même pas compris ce qu'il a validé.

Les Canadiens ont le droit de savoir pourquoi Transports Canada a publié une lettre dans laquelle il expose ses préoccupations à propos du système antidécrochage avant l'écrasement mais n'a pas eu recours à son pouvoir pour prendre des mesures efficaces lorsqu'il a déclaré qu'il ne souscrivait pas à l'interprétation de la FAA.

La certification aurait dû être considérée comme nulle et non avenue. Il n'y avait pas de redondance ou de mécanisme de sécurité pour un système critique qui a entraîné la mort de nos proches. Un ingénieur a-t-il recommandé d'immobiliser l'avion au sol? Les autorités canadiennes et américaines se sont-elles senties supérieures dans leur connaissance et ont-elles minimisé l'écrasement de l'avion de Lion Air parce qu'il est survenu dans un pays en développement? Le Canada aurait-il immobilisé au sol le MAX si l'écrasement s'était produit au Canada?

Il y avait suffisamment de données, de renseignements et de preuves pour maintenir l'avion au sol après le premier écrasement d'un aéronef MAX. En fait, après que la directive sur la navigabilité a été émise à la suite du premier écrasement, la FAA a réalisé une analyse, qui a conclu que si les réparations n'étaient pas faites, le défaut de conception du MCAS pourrait entraîner jusqu'à 15 écrasements mortels ou 3 000 morts au cours du cycle de vie de cette flotte.

Transports Canada ne peut pas en toute conscience défendre son inaction en disant qu'il aurait pu maintenir l'avion au sol avec le recul. Il néglige de reconnaître le premier écrasement. Boeing et les agences d'aviation ont eu six ans pour faire les choses correctement. Cependant, les équipages de conduite n'ont eu que quatre secondes pour diagnostiquer le problème et agir.

En outre, la réponse du ministre aux opérateurs canadiens a suivi celle de la FAA à la lettre, mais il l'a modifiée pour en faire un aide-mémoire pour plus de simplicité. Il savait que l'équipage avait besoin de plus de temps pour réagir. Puisque le ministre se targue de prendre des décisions fondées sur des faits et des données, nous demandons de voir l'analyse des risques qu'il a utilisée pour justifier qu'il ait émis un aide-mémoire plutôt que de maintenir l'avion au sol au Canada.

Comme la nomination de l'administrateur de la FAA, la nomination du ministre des Transports du Canada est politique. Les directives en matière de sécurité doivent être recommandées et mises en œuvre par ceux qui connaissent le mieux les données techniques, et non pas pour des raisons d'ordre politique. La sécurité devrait être apolitique. Y a-t-il eu une discussion à Transports Canada concernant le maintien au sol de l'appareil MAX? Le processus de protection des voyageurs de Transports Canada doit être conforme à son énoncé de mission.

Le ministre n'a même pas suivi son propre principe d'action fondé sur les données après le premier écrasement parce qu'il ne comprenait pas complètement ce que son propre ministère avait validé. La validation était prématurée. Cette évasion des faits et cette complicité avec les États-Unis étaient encore plus évidentes après le deuxième écrasement. Deux jours après que 18 Canadiens ont perdu la vie dans cet écrasement, le ministre restait campé sur sa position en déclarant qu'il monterait à bord d'un Boeing 737 « sans hésitation ». C'était un jour après avoir déclaré qu'il ne voulait pas prendre de décisions prématurées. Ses actions ne correspondent pas à ses propos; elles correspondent aux objectifs de l'industrie.

• (1545)

Au nom de ma fille et du public voyageur concerné, nous demandons que les mesures prises par le ministre des Transports du Canada et l'agence de l'aviation civile fassent l'objet d'un examen en ce qui a trait à la validation et à la sécurité opérationnelle continue de l'avion MAX. Seule une enquête indépendante approfondie peut permettre d'atteindre cet objectif.

Merci.

J'ai hâte d'entendre vos questions.

Le président: Merci, monsieur Moore.

Nous allons maintenant passer à notre première série d'interventions de six minutes chacun. Sur la liste, j'ai Mme Kusie en premier, suivie de M. El-Khoury, de M. Barsalou-Duval et de M. Bachrach.

Madame Kusie, la parole est à vous.

Mme Stephanie Kusie (Calgary Midnapore, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Tout d'abord, je tiens à exprimer mes sincères condoléances aux familles des victimes...

Le greffier du Comité (M. Michael MacPherson): Attendez. Nous allons devoir vous interrompre. Nous allons devoir vous interrompre.

Le président: On vous écoute.

Le greffier: La qualité du son n'est pas très bonne.

Vous pourriez peut-être éloigner le microphone de votre bouche un peu. Nous entendons beaucoup de claquements, et les niveaux sonores fluctuent beaucoup.

Mme Stephanie Kusie: Je peux entendre les claquements aussi pendant que je parle. Est-ce que c'est mieux maintenant?

Le greffier: Non, malheureusement. Les interprètes ne seront pas en mesure de fournir des services d'interprétation avec cette qualité du son. Désolé.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Monsieur le président, est-ce que tout le monde est en mode sourdine? Cela fait une différence.

Le président: Tout le monde est en mode sourdine, sauf moi.

Je crois que l'écran de Mme Kusie a figé.

M. Doug Shipley (Barrie—Springwater—Oro-Medonte, PCC): Monsieur le président, puis-je faire une suggestion? J'étais censé prendre la parole à la deuxième série de questions. Puis-je prendre les cinq minutes maintenant, et Mme Kusie peut avoir les six?

Le président: C'est bon, monsieur Shipley. Pourquoi ne pas aller de l'avant avec cette suggestion?

• (1550)

M. Doug Shipley: Je n'essaie pas de prendre sa place, mais nous n'avons aucune idée quand elle... Nous pouvons attendre. La décision revient à la présidence.

Est-elle de retour?

Le président: Êtes-vous de retour?

Mme Stephanie Kusie: Non, il y a clairement un problème avec l'application du réseau, alors M. Shipley va commencer. Je vais essayer de régler le problème et je vous rejoindrai par après.

Je m'excuse auprès de l'équipe. Je vais quitter la réunion et j'espère vous rejoindre sous peu.

Le président: D'accord, merci, madame Kusie.

Monsieur Shipley, vous avez six minutes.

M. Doug Shipley: D'accord. Mais pour être juste, parce que tout est préparé à l'avance, est-ce que je peux prendre cinq minutes à cette série de questions et Mme Kusie pourra en avoir six au deuxième tour?

Le président: C'est correct.

M. Doug Shipley: D'accord. Merci, monsieur le président.

Merci à M. Moore et à M. Njoroge d'être ici aujourd'hui.

La première chose que je vais vous dire à tous les deux, messieurs, c'est que dans vos déclarations bien senties, vous nous avez remerciés. Je vous en prie, vous n'avez pas besoin de nous remercier. Nous sommes ici pour faire notre travail. C'est vous que nous devons remercier d'être ici. Vos histoires sont déchirantes. En tant que père et époux, je trouve déchirant d'entendre vos histoires.

Comme je suis nouveau au Comité, je ne connais pas tout le contexte. Je tiens évidemment à vous transmettre mes sincères condoléances. Cet incident a évidemment changé votre vie pour toujours. Dans la mesure où vous pouvez essayer de mettre cela derrière vous, je peux entendre dans vos coeurs que vous ne le pourrez pas, mais sachez au moins que par l'entremise de ce comité, nous pouvons essayer de trouver une solution et de réfléchir à une façon de vous permettre à tout le moins de retrouver une certaine tranquillité d'esprit. C'est pour cette raison que nous sommes ici aujourd'hui.

Encore une fois, merci d'être ici. Ne nous remerciez pas, je vous prie; nous sommes ici pour vous.

J'ai quelques questions, mais je ne veux pas en fait poser de questions. Je veux donner le plus de temps possible à M. Moore et à M. Njoroge de s'exprimer davantage, car ce sont leurs histoires que nous voulons entendre.

Les deux messieurs ont dit qu'ils avaient de vives préoccupations concernant le processus de validation de cet avion et la lettre de Transports Canada qui a été publiée. « La certification aurait dû être déclarée nulle et non avenue » était l'un des extraits.

Monsieur Njoroge ou monsieur Moore, peu importe qui veut intervenir en premier, je vais vous donner beaucoup de temps et je vous cède la parole. Aimerez-vous ajouter des observations sur la façon dont cet incident a eu une incidence sur votre vie et l'issue que vous aimeriez voir de cette étude? Que voulez-vous que ce comité parvienne à faire?

Le président: Monsieur Moore, on vous écoute.

M. Chris Moore: Au cours des 20 derniers mois, nous avons eu beaucoup à découvrir et à dévoiler, en voyageant aux États-Unis, en assistant aux audiences du Congrès et du Sénat et en essayant de comprendre et d'apprendre quoi que ce soit au sujet des avions et du système d'aviation.

Nous avons dû apprendre tellement de choses, et c'est l'une des plus grandes difficultés. Nous essayons aussi de faire notre deuil, de vivre notre vie, de travailler et de survivre. Je traverse tellement d'épreuves sur le plan psychologique. Je ne suis plus du tout la même personne que j'étais avant l'écrasement.

Je veux que tout le monde ici sache que lorsque vous vivez une telle épreuve... Comme je l'ai dit dans quelques entrevues, je suis mort à l'intérieur. Je suis une personne totalement différente.

L'idée n'aurait pas dû être de s'empresser de monter à bord d'un avion MAX pour pouvoir profiter de voyages à un coût réduit, car cet avion est censé faire économiser de l'argent aux voyageurs. Ce que Boeing a fait ici essentiellement, c'est d'essayer d'économiser le plus d'argent possible. L'entreprise essayait d'économiser de l'argent grâce à l'efficacité énergétique, mais elle a aussi essayé de négliger la sécurité. Elle a camouflé beaucoup de renseignements. Elle savait que cet avion pouvait potentiellement entraîner un événement catastrophique. Elle le savait, mais elle a pourtant certifié l'avion.

La FAA n'a pas tout compris sur l'avion MAX et les modifications apportées au MCAS, et elle l'a ensuite envoyé à Transports Canada. Nous en savons beaucoup sur ce qui s'est passé aux États-Unis, mais nous ne savons rien, vraiment, de ce qui s'est passé au Canada, et de ce que notre groupe d'aviation civile savait et ne savait pas. Ce n'est que le 12 mars de l'année dernière que nous avons appris qu'il y avait une lettre énonçant des préoccupations qui démontrait une certaine connaissance de ce système et que Transports Canada avait posé des questions à la FAA qui sont restées sans réponse, mais quand la FAA a répondu aux questions, Transports Canada a essentiellement dit qu'il n'adhérait pas à ce qu'elle avait déclaré.

Pourquoi ne pas avoir immobilisé l'avion au sol? La réglementation canadienne en matière d'aviation définit la navigabilité comme étant le fait de s'assurer que l'avion peut voler en toute sécurité, et il est absolument impossible que cet avion pouvait voler en toute sécurité. Les faits sont éloquentes, surtout après un premier écrasement. Il aurait dû être maintenu au sol à ce moment-là.

• (1555)

Le président: Merci, monsieur Moore.

Les cinq minutes sont écoulées, mais je vais accorder du temps à M. Njoroge pour qu'il puisse intervenir également.

Monsieur Njoroge, la parole est à vous.

M. Paul Njoroge: Merci, monsieur le président.

J'ai dit que ma vie était devenue un abîme de désespoir...

Le président: Monsieur Njoroge, avez-vous besoin d'un moment?

M. Paul Njoroge: Non.

Ce qui est difficile, c'est que nous vivons dans un monde avec des milliards de personnes, mais je me sens seul tout le temps.

Je vais parler du processus de validation. Je regarde les notes de compte rendu des pilotes d'essai canadiens remises à Transports Canada. C'était en novembre 2016, bien avant que cet avion soit autorisé à voler.

Les pilotes d'essai parlent d'un problème avec le système antidécrochage. Boeing n'a jamais divulgué pourquoi ce système antidécrochage dont nous parlons, qui est le MCAS, a été installé dans cet avion. L'entreprise ne nous a jamais dit s'il visait à éviter le décrochage. Elle ne nous a jamais dit si c'était pour améliorer les capacités de manutention de l'avion. Essentiellement, le MCAS est un système antidécrochage. L'entreprise doit seulement reconnaître que le MCAS a été installé pour éviter le décrochage.

Ces pilotes parlent de ce problème, et Transports Canada considère que c'en est un. Ils écrivent à la FAA. À ce jour, on ne sait pas s'il y a eu une réponse de la FAA. On se demande pourquoi Transports Canada irait de l'avant pour valider cet avion et l'autoriser à voler au Canada, étant donné les problèmes et les préoccupations que les pilotes d'essai canadiens ont eus.

C'est essentiellement la raison pour laquelle nous réclamons la tenue d'une enquête. Nous voulons savoir quels échanges la FAA et Transports Canada ont eus. À quoi ressemble le processus de validation et comment le définissent-ils?

Je vais m'arrêter ici.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Njoroge.

Monsieur El-Khoury, la parole est à vous.

[Français]

M. Fayçal El-Khoury (Laval—Les Îles, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie également M. Njoroge et M. Moore d'être parmi nous.

Je ne sais pas comment commencer. Je comprends très bien votre douleur. La perte d'une vie humaine est la plus grande perte qu'une personne puisse connaître. En tant que mari et père de trois filles, je vous comprends très bien, monsieur Moore. Je vous comprends également, monsieur Njoroge. Je comprends votre douleur, votre souffrance et votre solitude. Ce n'est pas facile.

Cependant, il faut toujours avoir une volonté pour vous-même. Tout ce qu'on peut faire, c'est prier pour leur âme. Par mes pensées et mes prières, je vous accompagne, ainsi que vos familles, vos amis et vos proches.

En tant que parlementaires, nous avons un devoir difficile. Nous devons travailler fort pour répondre à votre question et pour faire connaître la vérité. Pourquoi cela s'est-il produit? Qui est le responsable? Était-il possible de prévenir l'accident?

Monsieur Njoroge, je réalise que vous avez perdu deux personnes chères, dont votre femme. Monsieur Moore, vous avez perdu votre fille. Je me demande si l'on sera capable de trouver la vérité un jour, mais je vous assure que le ministère des Transports et le Comité y travaillent fort. Les experts, les enquêteurs et notre comité déploient des efforts pour en arriver à une réponse nette et claire, pour vous donner une réponse qui vous satisfera.

Quand il y a une réunion du Comité et même quand je dors, la nuit, je pense à vous. Vous savez, cela prend un peu de temps, mais notre but est de vous donner l'heure juste, de trouver les responsables et de faire l'impossible pour qu'un accident pareil ne se produise plus. Vous devez nous faire confiance. Nous serons là pour vous.

En vous présentant à nous plus tôt, vous avez dit savoir ce qui était arrivé aux États-Unis, par exemple. Toutefois, êtes-vous satisfaits des réponses fournies par les États-Unis à nos experts canadiens?

De plus, vous est-il possible de préciser la raison et le but de votre demande d'avoir une enquête privée?

Je vous remercie et j'attends votre réponse.

• (1600)

[Traduction]

M. Paul Njoroge: Monsieur El-Khoury, pour répondre à votre première question, nous sommes mécontents de ce qui s'est passé aux États-Unis. Je suis mécontent, car il y a toujours cet appel secret entre Boeing et la Federal Aviation Administration ou FAA. Boeing et la FAA n'ont pas fourni suffisamment de données au public pour nous montrer ce qu'ils ont fait entre le premier et le deuxième écrasement. Nous voulons savoir les variables qu'ils ont examinées afin de permettre à l'avion de continuer à voler.

Pour répondre à votre deuxième question, nous souhaitons qu'une enquête soit réalisée ici au Canada parce que nous voulons savoir sur quelles données le ministre des Transports et Transports Canada se sont appuyés pour rédiger l'aide-mémoire en cinq points. Pourquoi ne pas simplement maintenir l'avion au sol?

Nous savons que le rapport de la TARAM — c'est un comité au sein de la FAA — a été élaboré à partir des statistiques, en utilisant l'heuristique, selon lesquelles 15 autres incidents finiraient par se produire et environ 3 000 personnes perdraient la vie. Alors pourquoi le ministère des Transports et le ministre des Transports n'ont-ils pas exigé que l'avion soit immobilisé au sol ici au Canada afin de protéger la population canadienne?

Merci.

• (1605)

[Français]

M. Fayçal El-Khoury: Est-ce que je peux entendre la réponse de M. Moore aussi?

[Traduction]

Je suis désolé, monsieur le président, mais je ne l'entends pas.

M. Chris Moore: Est-ce que c'est mieux?

M. Fayçal El-Khoury: Oui. Je ne vous entendais pas. Pouvez-vous répéter ce que vous avez dit, s'il vous plaît?

M. Chris Moore: Je suis tout à fait d'accord avec M. Njoroge. Peter DeFazio, le président du Comité des transports et de l'infrastructure au Congrès, a fait un travail fantastique pour mettre au jour de nombreux problèmes, mais il reste encore beaucoup de détails que nous ignorons. Par exemple, il y a toute l'idée d'émettre une directive sur la navigabilité. J'ai fait mes propres calculs, et je pense qu'ils ont dépassé le seuil pour émettre une directive sur la navigabilité d'un facteur de 5 000. C'est incompréhensible. On pourrait penser qu'il y a une disposition dans le règlement qui stipule qu'une fois que l'on atteint un seuil donné, on doit à tout le moins envisager d'immobiliser un avion au sol. C'est un facteur assez important.

Il y a un certain nombre d'éléments et de faits que nous ignorons, notamment comment ces ingénieurs avaient approuvé cet avion. On dirait presque qu'il y avait une personne derrière le rideau, mais toute une équipe d'ingénieurs a dû examiner cet avion. Je dois remettre en question toute l'association professionnelle des ingénieurs. Y a-t-il un groupe qui se penche là-dessus?

Comment un deuxième écrasement ait pu se produire me dépasse. C'est de cela dont je veux parler. Cela n'arrive pas d'habitude. Nous pensons que Transports Canada a joué un rôle dans cette situation. Même s'il a peut-être été dupé au départ, il aurait au moins pu empêcher le deuxième écrasement en disant, « Vous savez, il y a un problème ici ». Il y en avait manifestement un.

Le président: Merci, monsieur Moore.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

[Français]

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

Je voudrais d'abord remercier les deux témoins, MM. Moore et Njoroge, d'être parmi nous aujourd'hui.

Cela doit être toute une épreuve de se replonger dans ces moments difficiles, plusieurs mois après les avoir vécus. Les faits se sont produits il y a plus d'un an, et vous êtes devant nous aujourd'hui. Manifestement, votre deuil n'est pas terminé, et avec raison. C'est d'autant plus difficile quand il s'agit de personnes qui sont très proches de nous, comme nos enfants, notre conjoint ou notre conjointe. Peut-être bien qu'on n'en fait jamais tout à fait le deuil non plus.

Encore une fois, merci d'être parmi nous aujourd'hui. J'espère que, grâce à vous, nous serons en mesure de faire avancer encore plus nos connaissances sur l'enjeu du 737 MAX et de trouver ce qui s'est passé à Transports Canada. Nous devons savoir quel est le rôle du gouvernement fédéral dans cette tragédie et s'il a une responsabilité là-dedans. Il est important que tout le monde prenne ses responsabilités dans un enjeu de sécurité comme celui-ci, car des vies sont en cause.

Je suis devenu inquiet tout à l'heure quand vous avez mentionné que, peu de temps après le premier écrasement, le ministre des Transports avait dit qu'il embarquerait n'importe quand dans un 737 MAX 8. Lors du passage de M. Garneau et de hauts fonctionnaires devant le Comité, quand nous leur avons demandé s'ils avaient confiance dans le processus de certification de la Federal Aviation Administration, ils nous ont tous répondu qu'ils avaient pleinement confiance dans ce processus.

J'aimerais savoir si vous, de votre côté, avez la même confiance dans le processus de certification de la FAA. De votre point de vue, aurait-on compromis la sécurité des gens pour faire plaisir aux Américains?

• (1610)

[Traduction]

Le président: Allez-y, monsieur Moore.

M. Chris Moore: Nous — ou moi, du moins — ne faisons aucunement confiance à la FAA. Elle semble être la meneuse de claqué de Boeing. C'est l'impression que j'ai. Elle a fait l'éloge du MAX et a dit qu'il s'agissait de l'avion le plus sécuritaire qui soit. C'était après l'apport de certains correctifs. Il ne sera jamais aussi sécuritaire que son prédécesseur, le NG, en raison de son excentricité. De nombreux autres problèmes nuiront à la capacité de vol de cet avion.

Nous n'avons pas non plus confiance dans le processus de la FAA. En 2005, elle a modifié ce processus afin de permettre à Boeing — je devrais dire au fabricant — d'avoir une plus grande liberté pour la certification de l'avion. Dans ce cas précis, la FAA a remis 90 % des plans de certification à Boeing, ce qui soulève une autre question: qu'y a-t-il d'autre avec cet avion que nous ne savons pas? Qu'est-ce qui a été certifié par Boeing et dont Transports Canada ignore l'existence?

J'ai beaucoup de questions et de scepticisme à l'égard du processus d'attestation des États-Unis.

Le président: Merci, monsieur Moore.

Allez-y, monsieur Barsalou-Duval.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie de votre réponse.

Nous avons pris connaissance des faits que vous avez mentionnés, c'est-à-dire qu'il y a une espèce de processus d'autocertification du côté de Boeing et de la FAA selon lequel c'est presque Boeing qui certifie l'avion. À la lumière de pratiques comme celle-ci qui ont cours ailleurs, il faut déterminer quel est le rôle de notre gouvernement. Est-ce que nous devons simplement approuver sans discussion les pratiques de certification des aéronefs alors que les mécanismes de contrôle seraient déficients?

On a compris qu'ici, du côté du gouvernement fédéral, la certification, les révisions et les tests étaient limités. Quand nous avons demandé aux fonctionnaires s'ils avaient détecté des anomalies au moment des tests et de la certification, ils nous ont répondu que non.

Tout à l'heure, vous avez fait mention de notes envoyées par certains pilotes. J'aimerais en apprendre plus sur ces fameuses notes, parce que cela ne semble pas être ressorti des témoignages des hauts fonctionnaires.

[Traduction]

Le président: Merci.

Je vais laisser M. Njoroge répondre, puis nous reviendrons à M. Moore.

Monsieur Njoroge, vous avez la parole.

M. Paul Njoroge: Je fais référence aux notes prises par les pilotes d'essai, qui ont été rendues publiques en mars cette année. Nous devons témoigner le 24 mars, mais notre comparution a été reportée en raison de la COVID-19.

Ces documents ont été rendus publics par quelqu'un. C'étaient peut-être les médias. Au fond, Transports Canada cachait cette information. C'est l'une des raisons pour lesquelles M. Moore a dit qu'il ne faisait confiance ni à la FAA ni à Boeing. C'est un cas évident de capture réglementaire ici.

Le Canada est un chef de file en matière de réglementation de l'aviation. Nous voulons que Transports Canada prenne ses propres décisions. Nous voulons nous assurer que le ministère ne se fie pas à ce que font la FAA et Boeing.

Nous savons que les problèmes avec le 373 MAX vont au-delà du MCAS. Il a été installé dans l'avion pour une raison. L'ancienne version du 373 n'avait pas de MCAS. Les ingénieurs et les experts en avion avaient longuement parlé des problèmes d'aérodynamisme de l'avion. S'il ne peut être reconfiguré et s'il est impossible de corriger les défauts structurels, croyez-vous que le 737 MAX puisse voler de nouveau? Je ne le crois pas.

Le président: Merci, monsieur Njoroge.

Nous allons maintenant entendre M. Bachrach.

Vous disposez de six minutes, monsieur.

• (1615)

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

Merci à M. Moore et à M. Njoroge de témoigner devant nous aujourd'hui.

Je suis député depuis peu, et il s'agit des témoignages les plus puissants que j'aie entendus depuis mon arrivée au Parlement. Je tiens à vous remercier d'avoir eu le courage et la force de partager vos histoires avec nous. Je suis de tout cœur avec vous. Je ne sais pas quoi dire, sauf que votre persévérance et votre diligence en vue d'obtenir des réponses profiteront à tous les Canadiens qui voyagent, et à leur famille. Je vous en remercie.

Je me sens interpellé par votre demande en vue d'une enquête publique. J'espère que nous pourrions tous unir nos voix à cette fin.

Nous avons préparé une longue liste de questions. Vous avez déjà répondu à bon nombre d'entre elles. J'aimerais que vous nous parliez des prochaines étapes.

Deux grands enjeux semblent se dégager des témoignages que nous avons entendus. L'un de ces enjeux est la culture d'autoréglementation qui règne chez Boeing et à la FAA, puisque les employés font le travail de l'organisme de réglementation alors qu'ils sont payés par la société. C'est ce qui semble être le principal problème aux États-Unis.

Au Canada, le problème semble avoir trait au processus d'harmonisation, mis en place par le gouvernement le 19 novembre 2018 seulement, à la suite du premier incident. Le gouvernement a voulu accroître l'harmonisation et réduire la participation technique du Canada dans le processus de certification.

Pouvez-vous nous parler de cela un peu plus et nous dire comment vous vous sentez... Le ministre semblait dire qu'il prenait un pas de recul ou qu'il se dégageait de son engagement à l'égard de ce processus. À votre avis, est-ce qu'on devrait adopter une approche complètement différente pour la certification de ces avions?

M. Chris Moore: Les procédures de mise en œuvre en matière de navigabilité aérienne représentaient un accord entre Transports Canada et la FAA. Si une autorité jugeait qu'un examen approfondi n'était pas nécessaire, l'autre autorité donnait son accord pour le plan. Les éléments plus à risque devaient faire l'objet d'un examen approfondi. Il semble que le MCAS n'ait pas atteint ce seuil, alors il n'a pas été examiné de façon appropriée.

En ce qui a trait au plan supplémentaire — et je crois qu'il s'agit de la feuille de route à laquelle vous faites référence —, nous devrions absolument nous dégager des articles supplémentaires de l'accord. Je crois qu'il faut valider pleinement tous les produits. La validation consiste à vérifier ou à prouver la validité ou l'exactitude d'une chose. Si vous ne connaissez pas bien ce que vous devez valider, comment pouvez-vous faire le travail?

Je crois qu'il faut revenir à la définition des termes « validation » et « navigabilité ». C'est une question de sécurité. Les avions doivent être sécuritaires.

Il y a de nombreux enjeux ici. Je crois qu'il faut revoir l'ensemble du processus.

Je ne vois pas ce que je pourrais dire d'autre à ce sujet.

M. Taylor Bachrach: Je comprends que le 730 MAX peut maintenant voler à nouveau aux États-Unis. Comment entrevoyez-vous

les choses au Canada, étant donné notre processus en place? La pression pour que l'on fasse voler ces avions à nouveau sera énorme.

Vous avez parlé d'une enquête publique indépendante. Comment voyez-vous les prochaines étapes pour le ministre et pour Transports Canada?

• (1620)

Le président: Allez-y, monsieur Njoroge.

M. Paul Njoroge: Merci.

Nous avons rencontré le ministre des Transports. Nous avons rencontré le directeur général de Transports Canada. Nous comprenons que le ministère a pris des mesures après le premier incident, celui du JT610. Il s'agissait de l'aide-mémoire en cinq points. C'est donc dire qu'il savait que le problème était plus grave.

Le ministère nous assure qu'il faudra un certain temps avant que l'avion ne quitte le sol ici, au Canada. Ainsi, on se rend compte qu'il ne fait pas confiance à la FAA et à Boeing à l'heure actuelle. Il sait que l'avion pourrait présenter d'autres problèmes.

Nous voulons qu'il y ait une validation de l'avion complet avant qu'il ne quitte le sol au Canada. Il faut plus que la simple consigne de navigabilité améliorée que la FAA a publié l'autre jour. Nous voulons que Transports Canada retourne à la case départ et qu'il examine l'avion de A à Z avant qu'il ne puisse décoller. Je crois que c'est la seule chose qu'on puisse faire pour que les Canadiens se sentent en sécurité dans un 737 MAX.

Le président: Mesdames et messieurs les membres du Comité, nous en sommes à 45 minutes avec notre premier groupe de témoins. Nous devons entendre d'autres témoins à 16 h 15, mais je vais vous donner cinq minutes de plus, puisque nous avons commencé à 15 h 35.

Je répète que nous avons atteint notre limite de temps. Je tiens donc à remercier M. Njoroge et M. Moore de leur témoignage et du temps qu'ils nous ont accordé. Comme nous l'avons dit plus tôt, nous sommes de tout cœur avec vous et nous comprenons ce que vous, votre famille, vos amis et tous vos proches ont vécu.

Comme l'ont fait valoir M. El-Khoury et bien d'autres, nous visons le même objectif que vous avec cette étude.

Je vais en rester là, mesdames et messieurs, et passer au prochain groupe de témoins. Je vais donner quelques minutes au greffier pour qu'il se prépare et invite les témoins à se joindre à nous.

Monsieur Moore, monsieur Njoroge, merci encore une fois.

M. Gerald Soroka (Yellowhead, PCC): Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Je suis nouvellement membre du Comité et M. Njoroge a parlé de documents. Je ne sais pas s'il s'agit de nouveaux documents. Si les témoins veulent nous faire parvenir des documents, je leur en serai très reconnaissant.

Le président: Merci, monsieur Soroka, d'en avoir parlé. J'ai oublié de le faire.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le président...

Le président: Donnez-moi quelques secondes, monsieur Bachrach.

Le greffier a reçu des documents. Selon ce que je comprends, ils sont en cours de traduction. Lorsqu'ils auront été traduits, ils seront remis aux membres du Comité. Je suis certain que nous y trouverons d'autres renseignements.

Allez-y, monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le président, à la fin de mon intervention, j'ai oublié... J'aurais voulu présenter une motion qui porte sur les témoignages que nous avons entendus aujourd'hui. Je me demande si vous pouvez me donner quelques minutes pour le faire, avant que nous passions au prochain groupe de témoins.

Le président: D'accord.

Monsieur le greffier, est-ce que la présentation d'une motion serait recevable à cette étape-ci?

M. Taylor Bachrach: Elle porte sur l'étude en cours.

Le greffier: Il faudrait entendre la motion.

M. Taylor Bachrach: D'accord.

Le président: Allez-y, monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le président, je propose:

Que le Comité demande au gouvernement fédéral de lancer aussitôt que possible une enquête publique sur le processus de certification des aéronefs du Canada et son rôle dans la certification du Boeing 737 Max, ainsi que sur les mesures qu'a prises Transports Canada après qu'un appareil de la compagnie Lion Air s'est abîmé en mer en 2018.

Le président: Pendant que le greffier réfléchit, monsieur Bachrach, est-ce qu'il serait possible d'ajouter cela aux recommandations du rapport final?

M. Taylor Bachrach: Ce qui m'inquiète, monsieur le président, c'est que le gouvernement subit d'énormes pressions pour faire voler ces avions à nouveau. Je me sens très interpellé par les témoignages que j'ai entendus aujourd'hui et je crois qu'il revient au Comité d'agir très rapidement en fonction de cela.

• (1625)

Le président: Merci, monsieur Bachrach.

Monsieur le greffier.

Le greffier: En fait, j'essayais de vous envoyer une note à ce sujet.

Le président: Monsieur Bachrach, voici ce que nous allons faire, et ce que j'ai décidé en tant que président du Comité: nous allons prendre avis de la motion. Nous pourrions en discuter à l'occasion de notre prochaine réunion. Dans l'intervalle, si vous pouviez nous transmettre la motion dans les deux langues officielles, nous vous en serions reconnaissants.

Avez-vous des questions à ce sujet, monsieur Bachrach?

M. Taylor Bachrach: Non, monsieur le président. Je vous remercie de m'avoir permis de lire ma motion.

Le président: Très bien. Merci, monsieur Bachrach.

Encore une fois, j'aimerais remercier M. Njoroge et M. Moore.

Comme l'a dit M. Soroka, nous avons vos notes en main, et le greffier les fera traduire dans les deux langues officielles. Lorsque ce sera fait, il les distribuera à tous les membres du Comité et je suis certain qu'elles seront utiles aux fins de notre rapport final.

Sur ce, je vous remercie à nouveau de nous avoir donné de votre temps.

M. Chris Moore: Merci beaucoup.

Le président: Merci.

M. Paul Njoroge: Merci, monsieur le président.

M. Churence Rogers: Merci, messieurs, d'avoir été avec nous.

Mme Stephanie Kusie: Merci.

Le président: Monsieur le greffier, voudriez-vous prendre un moment pour préparer tout le monde et faire les tests de son?

Le greffier: Si nous pouvions prendre quelques minutes pour le faire, ce serait bien. Merci.

Le président: Allez-y.

Je vais suspendre la séance pour les trois prochaines minutes, environ.

• (1625)

(Pause)

• (1630)

Le président: D'accord, nous sommes prêts.

Mesdames et messieurs les membres du Comité, mesdames — elles sont quelques-unes aujourd'hui — et bien sûr messieurs les représentants des divers secteurs de l'aviation, soyez les bienvenus.

Nous reprenons les travaux.

Nous allons entendre les exposés.

J'ai une liste d'intervenants ici. Y a-t-il un ordre que vous préférez, monsieur le greffier?

Je vois le président-directeur général de l'Association des pilotes d'Air Canada, M. Giguere... J'espère avoir bien prononcé votre nom, monsieur.

Monsieur le greffier, je suppose que nous pouvons commencer avec lui?

Le greffier: Oui, monsieur le président.

Le président: Monsieur Giguere, vous avez la parole. Dites-le-moi si je prononce mal votre nom.

M. Rob Giguere (président-directeur général, Association des pilotes d'Air Canada): Vous le prononcez bien. Merci beaucoup.

Le président: Merci.

M. Rob Giguere: Je crois que vous m'entendez bien. Nous avons fait un test de son plus tôt.

Le président: Vous pouvez y aller.

M. Rob Giguere: Merci, monsieur le président, et bonjour.

Je vais commencer par remercier le Comité de m'avoir invité à comparaître.

J'aimerais aussi remercier les premiers témoins de la journée, M. Njoroge et M. Moore, de leurs observations très importantes. Je leur présente mes condoléances.

Je m'appelle Rob Giguere. Je suis PDG de l'Association des pilotes d'Air Canada.

J'ai un diplôme en génie mécanique, mais j'ai été pilote tout au long de ma vie professionnelle. J'ai également occupé des postes de haut dirigeant à Air Canada et à Skyservice Airlines. Au cours de ma carrière, je me suis qualifié pour piloter un large éventail d'avions, y compris le Douglas DC-8 et le Douglas DC-9; les appareils Airbus 320 et 340; et les Boeing 727 et 737.

J'ai participé directement à la préparation, à la mise en œuvre et à la surveillance de la formation des pilotes lorsque j'étais à Air Canada. De plus, j'ai été détaché auprès d'autres compagnies aériennes pendant ma carrière. Aujourd'hui, en tant que PDG, je suis très fier de représenter l'Association des pilotes d'Air Canada.

J'aimerais dire quelques mots sur nos membres et notre intérêt pour l'appareil 737 MAX.

Lorsque le Comité a envisagé cette étude au début de l'année, c'était avant que les répercussions de la pandémie se fassent ressentir partout dans le monde. À l'époque, notre association représentait 4 500 pilotes actifs d'Air Canada et d'Air Canada Rouge. Aujourd'hui, nous avons environ 3 800 membres actifs et 600 qui ont été mis à pied.

Nos membres pilotent des aéronefs construits par Boeing, y compris les appareils 737, 777, 787, les Airbus 320 et 330 ainsi que le tout nouveau Airbus A220 ultra moderne qui est fabriqué au Canada.

Air Canada compte actuellement dans sa flotte 24 aéronefs Boeing 737 MAX 8, qui ont tous été retirés des vols commerciaux à la suite des consignes d'interdiction de vol du ministère des Transports.

Les activités des transporteurs aériens sont très complexes, et c'est pourquoi les pilotes sont formés et qualifiés pour utiliser un seul type d'appareil à la fois. Nos pilotes de Boeing 737 MAX, au nombre d'environ 400, n'ont pas embarqué de passagers depuis mars 2019, et ils maintiennent leurs compétences au moyen d'une formation périodique limitée sur simulateur.

En tant que pilotes professionnels, notre priorité a toujours été la sécurité de nos passagers, de nos membres d'équipage et de notre aéronef. Nos pilotes bien formés et hautement qualifiés sont la première et la dernière ligne de défense en vue d'assurer l'exploitation sécuritaire d'un avion commercial.

• (1635)

Dans l'ensemble, l'aviation commerciale endure un niveau de sécurité extrêmement élevé en gérant et en atténuant les risques. Ces chiffres généraux sont importants, mais ils n'atténuent en rien les drames qui ont eu lieu, et nos pensées accompagnent toutes les personnes touchées.

En tant que pilotes, nous pensons en particulier à ces vols, aux pilotes qui se sont retrouvés dans une situation où ils avaient peu de temps et peu de connaissances pour trouver la meilleure façon de procéder. Nous devons faire ce qui s'impose face à ces vies perdues.

Tout au long de ma carrière, j'ai été très actif dans le domaine de la sécurité aérienne, et je peux vous dire que tous les pilotes professionnels veulent connaître et comprendre les détails techniques de ces deux accidents pour que nous puissions régler les problèmes et

améliorer la sécurité aérienne, non seulement pour les appareils MAX, mais aussi pour l'aviation en général.

Près de deux années se sont écoulées depuis ces accidents, et les organismes de réglementation du monde entier, y compris Transports Canada, ont fait un travail considérable pour en examiner minutieusement les circonstances. Comme nous le savons maintenant, ces deux drames ont révélé des lacunes dans la façon dont ces nouveaux modèles d'aéronefs sont homologués. Ils ont également révélé l'importance cruciale d'inclure des pilotes actifs dans les démarches.

Je vais d'abord parler du processus d'homologation. Après les accidents survenus au début de 2019, l'APAC a demandé à Transports Canada d'entreprendre un examen indépendant du 737 MAX pour évaluer sa navigabilité. Nous sommes heureux que le ministre Garneau ait demandé un renouvellement complet de l'homologation de l'appareil au Canada avant qu'il puisse redécoller.

En général, nous sommes très préoccupés par la pratique qui consiste à confier l'homologation des appareils aux fabricants. Elle peut mener à une autohomologation dans laquelle il faut compter sur les fabricants pour prendre des décisions responsables. Les autorités canadiennes de l'aviation ont l'expertise de calibre mondiale nécessaire pour homologuer indépendamment les aéronefs qui décollent chez nous. Nous ne devrions pas nous fier uniquement à ce qui pourrait être un processus réglementaire imparfait d'un autre pays.

À l'avenir, nous ne devrions pas confier en sous-traitance cette tâche essentielle pour assurer la sécurité aux États-Unis ou à d'autres pays, qui peuvent à leur tour confier en sous-traitance à l'industrie des aspects de leur propre surveillance réglementaire.

J'aimerais souligner le travail fait jusqu'à maintenant par Transports Canada pour réexaminer l'appareil 737 MAX. Nous sommes généralement satisfaits du déroulement du processus et nous exhortons le ministère à accroître sa capacité pour désormais examiner ainsi tous les nouveaux aéronefs qui arrivent sur le marché canadien. Cette capacité devrait reposer sur des pilotes ayant une vaste expérience en première ligne de l'industrie.

J'aimerais aussi remercier le ministre Garneau de veiller à ce que le processus canadien de renouvellement de l'homologation soit fait très soigneusement.

Deuxièmement, je veux parler de l'importance de faire participer des pilotes au processus, surtout en ce qui a trait à la formation. Les « facteurs humains » — comme nous le disons en aviation — constituent un élément clé de l'équation en matière de sécurité. La prise en considération des facteurs humains permet aux humains et à la technologie de bien fonctionner ensemble. Ce n'est pas qu'une simple question de conception, car la formation, les politiques et les procédures entrent aussi en ligne de compte. C'est particulièrement important compte tenu des systèmes logiciels de plus en plus complexes des aéronefs modernes. Toutes ces avancées aident à apporter des améliorations globales à la sécurité dans le secteur de l'aviation.

Nous devons également bien comprendre les pilotes et leur contexte de travail. Mis à part les problèmes opérationnels liés au 737 MAX, qui semblent avoir été réglés dans une large mesure, nous attirons l'attention sur l'importance de la formation des pilotes de manière générale et plus particulièrement lorsque de nouveaux appareils sont homologués.

Les transporteurs aériens dépensent des sommes considérables pour former les pilotes. Tout au long de leur carrière, les pilotes sont formés à un très haut niveau, qui comprend une formation et une requalification périodiques constantes, ainsi que de la formation lorsqu'ils cherchent à se familiariser avec différents types d'appareils.

L'appareil 737 MAX est une variante d'un aéronef en service depuis de nombreuses années, et les pilotes des appareils 737 déjà en service n'étaient donc pas tenus de suivre une formation approfondie. On ne devrait jamais tourner les coins ronds dans la formation des pilotes.

Je signale que comme Air Canada n'exploitait pas d'appareils 737 avant, la situation de nos pilotes était quelque peu différente, puisque tous les pilotes d'Air Canada ont suivi la formation sur le 737 MAX à l'aide de simulateurs expressément conçus. Air Canada est un de seuls transporteurs aériens au monde à avoir deux simulateurs expressément conçus pour l'appareil 737 MAX. Ce sera utile et important au moment de renouveler l'homologation de l'aéronef au Canada.

Comme je l'ai dit plus tôt, les pilotes professionnels du Canada constituent la première et la dernière ligne de défense en matière de sécurité aérienne. Nous croyons donc qu'il est essentiel que nous ayons notre mot à dire dans le processus réglementaire. C'est important non seulement au nom de notre profession, mais aussi au nom des passagers que nous devons garder en sécurité chaque fois que nous effectuons un vol.

Nous ne devons jamais tenir pour acquis le rôle essentiel que les pilotes jouent dans l'interface homme-machine très complexe que nous retrouvons aujourd'hui dans les avions commerciaux. Nous croyons que des pilotes de première ligne expérimentés devraient faire partie intégrante de l'homologation et de la conception de la formation.

• (1640)

À cette fin, nous sommes heureux que Transports Canada ait inclus des pilotes de ligne actifs au sein du comité conjoint d'évaluation des opérations, le Joint Operations Evaluation Board, dans le cadre du processus de renouvellement de l'homologation. Le ministère a ainsi permis à des pilotes professionnels, qui connaissent bien les contraintes courantes des activités des transporteurs, de participer à l'évaluation.

J'aimerais surtout remercier le directeur général de l'aviation civile de Transports Canada, M. Nick Robinson, et son équipe d'avoir régulièrement consulté des groupes comme le mien, qui représentent les intérêts des pilotes professionnels. C'est une mesure importante, et nous aimerions que les efforts à cette fin soient permanents.

Enfin, lorsque le 737 MAX sera homologué au Canada, il sera important de prendre en considération le rétablissement du processus et sa gestion. Les exploitants doivent lentement et soigneusement remettre en service l'aéronef, en veillant à ce que les normes les plus élevées soient maintenues et respectées. Je ne connais pas l'approche d'autres transporteurs. D'après les séances d'information auxquelles j'ai assisté, Air Canada a toutefois élaborer un plan très prudent et réfléchi pour la réhomologation du 737 MAX et sa remise en service au Canada.

Merci. C'est avec plaisir que j'écouterai vos observations ou que je répondrai à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Giguere.

Nous allons maintenant passer à la Air Line Pilots Association, International. M. Tim Perry en est président.

Capitaine Tim Perry (président, Air Line Pilots Association Canada, Air Line Pilots Association, International): Merci beaucoup.

Je m'appelle Tim Perry. Je suis le président canadien de l'Air Line Pilots Association, International, et pilote d'appareils Boeing 737 à WestJet. Je suis pilote professionnel depuis 18 ans.

L'Air Line Pilots Association, International, l'ALPA, vous remercie, au nom de 59 000 pilotes professionnels de 35 transporteurs aériens en Amérique du Nord, dont 16 au Canada, de l'occasion de participer à l'étude du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes sur le processus de certification des aéronefs au Canada.

Avant de commencer mes observations, je tiens à présenter mes plus sincères condoléances aux familles et aux amis des personnes qui sont décédées dans les accidents d'appareil Boeing 737 MAX, et plus particulièrement à M. Moore et à M. Njoroge, qui ont pris le temps de raconter leur histoire aujourd'hui. J'ai trouvé leur témoignage très émouvant et très important. Je tiens à les remercier.

C'est dans ce contexte que j'offre mes recommandations non seulement pour remettre en service l'appareil MAX, mais aussi pour effectuer les évaluations futures de nouveaux dessins conceptuels et de modifications aux dessins existants.

En mars, lors du témoignage du directeur général de l'aviation civile de Transports Canada, M. Nicholas Robinson, et du directeur de la Certification nationale des aéronefs, M. David Turnbull, vous avez entendu leur point de vue sur le rôle des pilotes de ligne dans le processus d'homologation pour la mise en service au Canada d'un nouvel aéronef ou d'un aéronef dérivé fabriqué au Canada, et dans le processus de validation d'un aéronef fabriqué et homologué à l'étranger. Ils ont également donné de l'information sur le rôle des pilotes de ligne dans les efforts déployés pour remettre en service au Canada le Boeing 737 MAX.

Pendant mon exposé, je vais mettre l'accent sur la nécessité d'officialiser davantage la participation de pilotes de ligne actifs aux travaux de Transports Canada. Je vais aussi attirer l'attention sur les compétences uniques d'ALPA qui lui permettraient d'être une principale source d'expertise auprès de Transports Canada dans son évaluation.

Lorsqu'un aéronef est mis en service, que ce soit un nouvel aéronef ou un aéronef dérivé conçu au Canada ou dans un autre pays, l'ALPA offre son expertise pour examiner les besoins en matière de formation et les besoins opérationnels du point de vue de pilotes qui connaissent bien ce type d'appareil, ou un type similaire, afin d'évaluer les procédures opérationnelles dans un simulateur et en vol lorsque c'est nécessaire. Je vais les appeler les pilotes de ligne.

Les pilotes de ligne de l'ALPA se posent et décollent dans environ 700 aéroports partout dans le monde, dans toutes les conditions météorologiques. Aucune organisation ne représente des employés qui travaillent dans un environnement aussi diversifié de conditions.

Les pilotes de Transports Canada ont certainement un rôle clé à jouer dans l'homologation, compte tenu de leur expérience et de leur formation en matière d'essais en vol pour s'assurer que toutes les étapes du processus d'homologation sont respectées, mais au bout du compte, ce sont les pilotes de ligne qui doivent être adéquatement prêts et formés pour gérer la maniabilité et les urgences possibles. Par conséquent, les systèmes et les procédures devraient être évalués par des pilotes de ligne pour assurer le caractère adéquat de la formation. C'est ici que l'ALPA peut jouer un rôle clé.

L'ALPA possède des compétences uniques pour deux raisons. Premièrement, c'est la principale organisation non gouvernementale de son genre dans le monde. Contrairement à de nombreuses autres organisations de pilotes, nous avons un grand nombre de pilotes de ligne actifs qui se spécialisent dans différents aspects de l'aviation et qui sont regroupés par discipline au sein de notre organisation de sécurité aérienne.

Parmi les groupes pertinents dans le cadre de votre étude se trouvent celui de la conception et du fonctionnement des aéronefs et celui des facteurs humains et de la formation. Les pilotes spécialisés de ces deux groupes reçoivent un soutien à temps plein du personnel professionnel de l'ALPA.

L'ALPA fournit des ressources considérables à l'Air Safety Organization afin de lui permettre de travailler avec des fabricants et des organismes de réglementation pour s'assurer que les avions de ligne et les avions-cargos sont conformes à l'esprit des normes et des règlements fédéraux et internationaux applicables; que les normes d'homologation des dessins conceptuels et d'exploitation évoluent au même rythme que l'industrie; et que les nouveaux dessins conceptuels offrent un niveau de sécurité équivalent au moins à celui des modèles précédents. Sur demande, nous pouvons fournir au Comité de plus amples renseignements sur l'Air Safety Organization au Comité.

Un deuxième aspect qui distingue les pilotes de l'ALPA de ceux des pilotes d'essai du gouvernement qui prennent part au processus d'homologation, c'est que nos pilotes offrent un point de vue utile qui ne peut provenir que de personnes qui participent actuellement aux activités quotidiennes des transporteurs aériens.

En réponse à une question sur le rôle joué par les associations de pilotes dans le processus d'homologation, M. Turnbull a dit qu'ils ne participent habituellement pas à une étape ultérieure, celle de l'évaluation opérationnelle. Il a dit que lorsque les évaluateurs de l'organisme de réglementation rencontrent des problèmes pendant le processus, ils peuvent choisir des candidats naïfs, qui sont parfois pilotes de ligne, pour évaluer les besoins de formation proposés dans un simulateur.

D'après notre expérience, la participation des pilotes de ligne dans le processus d'homologation et de validation relève beaucoup plus de l'exception que de la règle.

• (1645)

Je recommande d'accorder une plus grande place à la participation de l'ALPA aux efforts d'homologation et de validation.

À propos de la remise en service des appareils MAX, M. Robinson a insisté sur l'importance de la participation des associations de pilotes. Il veut que les représentants des associations soient aux côtés du ministre lorsqu'il aura la certitude que les appareils pourront reprendre du service. Il cherche également à ce qu'un total de deux

représentants des associations de transporteurs et de pilotes participent aux travaux du Joint Operational Evaluation Board, le JOEB.

Nous sommes heureux...

Le président: Excusez-moi.

Monsieur Perry, auriez-vous l'obligeance de conclure? Vous pourrez peut-être, je l'espère, aborder certains de vos derniers points en répondant aux questions qui suivront.

Capt Tim Perry: Il me reste cinq lignes.

Je vais juste dire que nous sommes heureux qu'après la comparution de M. Robinson, deux pilotes de ligne de l'ALPA qui travaillent pour WestJet se soient rendus au Royaume-Uni pour participer aux travaux du JOEB. Des pilotes d'Air Canada ont aussi participé étroitement.

Lorsque le Comité formulera pour le gouvernement des recommandations sur le processus de certification des aéronefs, nous vous exhortons à envisager un rôle permanent pour les pilotes de ligne et les associations de pilotes dans l'évaluation des procédures ainsi que de la maniabilité des nouveaux aéronefs et des appareils modifiés.

Merci beaucoup. Je suis impatient de répondre à vos questions et d'entendre vos commentaires.

Le président: Merci, monsieur Perry.

L'aspect le plus difficile de mon travail est de devoir interrompre des personnes qui nous donnent des renseignements aussi utiles.

Capt Tim Perry: Je comprends.

Le président: Nous passons maintenant au Syndicat canadien de la fonction publique.

Nous accueillons M. Jordan Bray-Stone, président, Comité de la santé et sécurité, Division aérienne.

Monsieur Bray-Stone, allez-y, Vous avez la parole.

M. Jordan Bray-Stone (président, Comité de la santé et sécurité, Division aérienne, Syndicat canadien de la fonction publique): Je remercie tout le monde.

Tout d'abord, au nom de tout l'équipage de cabine que je représente au sein du Syndicat canadien de la fonction publique, ou SCFP, je tiens à exprimer nos plus sincères condoléances aux personnes qui ont été touchées par la tragédie d'Ethiopian Airlines, et plus particulièrement aux familles des victimes.

Mon rôle consiste à représenter les intérêts en matière de santé et de sécurité de l'équipage de cabine qui monte à bord des avions jour après jour, et de travailler sans relâche pour qu'ils soient pris en compte. Les passagers et l'équipage de cabine embarquent dans les avions, après quoi ils rentrent chez eux auprès de leur famille et de leurs proches. Ils sont convaincus de pouvoir compter sur ceux qui fabriquent les appareils et sur l'organisme de réglementation qui approuve leur aptitude au vol. Ils croient que tous les aspects relatifs à la sécurité, qu'ils soient petits ou grands, ont été pris en compte.

Ce qui s'est passé avec le 737 MAX est évidemment fort inquiétant, mais nous observons des tendances similaires à tous les niveaux: des constructeurs d'aéronefs privilégient la rentabilité au détriment de la sécurité, et des manquements passent sous le radar des organismes de réglementation ou sont ignorés. Nous l'avons constaté au cours des deux dernières années avec l'arrivée de nouveaux avions.

Puisque nous travaillons dans la cabine de l'aéronef, je m'attarde-rais aujourd'hui à ce qui peut arriver aux systèmes et aux dispositifs de sécurité essentiels dans la cabine lorsqu'on privilégie la rentabilité.

Il y a quelques années, j'avais dit à votre comité que les lois nécessitent souvent des pierres tombales: dans le domaine de l'aviation, il faut souvent une tragédie pour changer ou améliorer les choses.

Le SCFP n'en est pas à sa première tragédie se rapportant aux systèmes de cabine d'un aéronef. Le vol 1363 d'Air Ontario s'est écrasé le 10 mars 1989 à Dryden, en Ontario. Nous avons un membre de l'équipage de cabine qui a perdu la vie parce que les strapontins en cabine n'avaient pas de courroies d'épaules à l'époque.

Le vol 797 d'Air Canada a atterri à Cincinnati le 2 juin 1983 à la suite d'un horrible incendie en cabine. La tragédie a démontré l'importance de ne pas négliger la cabine de l'aéronef sur le plan de la sécurité. Elle a donné lieu à l'installation de circuits d'oxygène, d'un éclairage de secours, de détecteurs de fumée, d'équipement de protection contre la fumée pour les agents de bord, d'équipement de lutte contre les incendies à bord, et j'en passe.

Au cours des deux dernières années, de grandes lacunes en matière de sécurité ont été mises au jour puisque personne n'a consulté nos professionnels, c'est-à-dire l'équipage de cabine qui travaille dans cet espace. Dans le cas du 737 MAX, les compagnies aériennes se sont fait proposer une option d'aménagement intérieur qui maximise le nombre de sièges au détriment des toilettes fonctionnelles, des offices et, surtout, des strapontins pour l'équipage de cabine. Dans la partie arrière, l'office est tellement restreint que les passagers ne peuvent pas accéder aux toilettes sans que les agents de bord se lèvent de leurs strapontins, ou que le passager rampe ou leur grimpe dessus. Imaginez les problèmes de sécurité qui peuvent survenir en cas de turbulences.

L'espace d'office étroit empêche l'installation d'un deuxième strapontin dans la partie arrière droite, comme c'est le cas dans d'autres aménagements de cabine. Je le répète, où doivent aller les membres de l'équipage de cabine en cas de turbulences soudaines qui, selon l'industrie, sont un nouveau danger attribuable aux changements climatiques?

Ce sont ces personnes qui vous aideront à descendre de l'avion en cas d'accident.

Les toilettes de cet aéronef ont la réputation d'être si étroites que lorsque les passagers se lavent les mains, une grande quantité d'eau atterrit au sol en raison des évier minuscules.

L'eau est un danger connu à bord, et la formation de l'équipage de cabine mentionne les risques attribuables aux fuites d'eau dans les offices.

Il est inacceptable qu'un avion ait littéralement été conçu avec un tel problème dans le but d'y ajouter quelques sièges. Cet avion a été certifié par la Federal Aviation Administration des États-Unis, ou FAA, mais il a été acheté et piloté par des transporteurs canadiens. Comment notre organisme de réglementation a-t-il pu permettre une telle chose? Était-il même au courant de ces problèmes? Dans le cas contraire, comment est-ce possible? Ces éléments peuvent sembler mineurs, mais ils sont importants.

Dans le cas du Airbus A220, un avion conçu et certifié au Canada, parmi les options d'aménagement qui sont proposées aux compagnies aériennes, certaines omettent des équipements de sécurité importants, ou incluent des équipements dont l'utilisation est beaucoup trop difficile.

Le strapontin arrière vient en option coulissante, et il a tendance à se bloquer. De plus, si on appuie accidentellement sur certains interrupteurs dans le mauvais ordre, il ne se verrouille pas en place et n'assure pas la sécurité de l'occupant.

Ce qui est peut-être le plus inquiétant, c'est que le strapontin ne peut pas être utilisé si le matériel d'office fait obstacle, ce qui est une menace courante puisqu'il se trouve dans le même cadre que les chariots de repas à bord.

Le combiné du strapontin arrière qui sert aux communications d'urgence est dans une position totalement inaccessible pour la plupart des occupants, à moins que les courroies d'épaules ne soient détachées. Vous vous souviendrez qu'un de nos membres a perdu la vie à cause d'un problème de bretelles ou de l'absence de bretelles. Voilà qui pourrait donner lieu à un scénario dangereux où un membre de l'équipage de cabine devrait choisir entre les communications d'urgence et sa propre sécurité.

Lorsque je leur ai demandé comment une telle chose avait pu être approuvée par Transports Canada, les fonctionnaires auxquels j'ai parlé n'ont pas pu me répondre. Nous n'avons jamais eu de leurs nouvelles sur cette question.

Même s'il y a amplement de place pour ajouter des strapontins à l'arrière de cet avion, il a été approuvé pour être vendu aux transporteurs avec un seul strapontin coulissant. Ce n'est rien d'autre qu'une mesure classique visant à réduire les coûts.

• (1650)

Aucun autre strapontin n'est disponible à l'arrière de l'avion en cas de turbulences soudaines. De plus, si un strapontin devient inutilisable, une personne se retrouvera sans siège.

Par ailleurs, le SCFP se préoccupe grandement de la qualité de l'air dans la cabine, ce qui touche l'équipage tant à l'avant qu'à l'arrière de l'appareil. Dans le Règlement de l'aviation canadienne, l'article 525.831 du chapitre sur le manuel de navigabilité exige que même en cas de panne probable et attendue, le système de ventilation fournisse « une quantité suffisante d'air frais pour permettre aux membres d'équipage d'effectuer leur tâche sans inconfort ou fatigue exagérée. » L'article dit également que « l'air des compartiments équipage et passagers ne doit pas renfermer des concentrations nocives ou dangereuses de gaz ou de vapeur. »

Chose étonnante, malgré la possibilité que divers contaminants susceptibles de causer des malaises, de la fatigue et des maladies pénètrent dans la cabine des avions commerciaux, un seul gaz est cité ici: l'oxyde de carbone. Pourtant, dans la version anglaise, les termes « *gases* » et « *vapours* » sont au pluriel. Certains pourraient être encore plus surpris d'apprendre qu'aucun détecteur de monoxyde de carbone n'est installé dans les cabines, même si ces articles se trouvent encore dans le règlement.

Le président: Puis-je vous demander de conclure, monsieur Bray-Stone?

M. Jordan Bray-Stone: J'ai presque terminé.

Le président: Je vous remercie.

M. Jordan Bray-Stone: Tous ces éléments nous amènent à nous demander comment l'industrie manufacturière est réglementée lors de la conception des avions. Il s'agit souvent de problèmes que n'importe quel agent de bord pourrait facilement signaler. Nos syndicats auraient certainement pu les résoudre ou donner des conseils aux fabricants s'ils avaient été consultés, mais ce n'était pas le cas. Si les constructeurs ne consultent pas les personnes qui connaissent le mieux les avions, et que les organismes de réglementation ne les tiennent pas responsables, comment pouvons-nous avoir confiance?

Nous demandons instamment aux organismes de réglementation et aux constructeurs de nous inclure dans [*Difficultés techniques*]

Je vous remercie d'avoir pris le temps de m'écouter.

Le président: Je vous remercie, monsieur Bray-Stone.

Je vais maintenant céder la parole à M. Gilles Primeau, qui est ingénieur.

Monsieur Primeau, vous avez la parole cinq minutes.

• (1655)

M. Gilles Primeau (ingénieur, à titre personnel): Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, bonjour.

Lorsque j'ai témoigné devant votre comité le 10 mars dernier, vous m'aviez alors demandé de soumettre mes conclusions. Je l'ai fait en toute confidentialité, en souhaitant donner à Boeing une chance équitable de répondre aux questions. J'avais envoyé aux responsables un document de 44 pages qui comptait alors 24 grandes questions. Après presque neuf mois, je peux vous dire aujourd'hui qu'ils n'ont répondu à aucune d'entre elles et qu'ils n'ont même pas essayé de communiquer avec moi. C'est décevant, mais pas surprenant, étant donné qu'ils n'avaient même pas répondu à l'invitation du Comité à comparaître à cette séance du 10 mars dernier.

À la suite de mon premier témoignage, j'ai examiné le rapport provisoire sur le second écrasement, ainsi que toute la documentation de la FAA en vue de la levée des restrictions. Seuls quelques éléments mineurs parmi mes grandes questions ont obtenu une réponse. Par ailleurs, ma liste compte désormais 37 questions plutôt que 24. Le 21 septembre, j'ai mis toutes mes observations en ligne sous la forme de sept pièces jointes téléchargeables. Il s'agit du commentaire sur le numéro de série 172 du site de la FAA. Voici les points saillants de mes constatations cumulées.

Des consignes de navigabilité urgentes ont été publiées à la suite du premier écrasement. Elles ont privé les transporteurs aériens et les équipages de deux des quatre étapes essentielles et logiques qui permettent d'exécuter une commande du système de stabilisation en vol destiné à éviter un décrochage de l'avion, ou MCAS. D'une part, il y a les volets. S'ils ne sont pas complètement fermés, le MCAS est désactivé. D'autre part, la prochaine commande du MCAS devait arriver cinq secondes après la fin de la précédente. Si l'équipage du vol ET 302 avait été au courant de ces deux choses, leurs chances de récupération auraient été bien meilleures. Si vous avez des doutes à ce sujet, n'hésitez pas à me poser la question tout à l'heure.

La flotte d'avions aurait dû rester au sol après le premier écrasement. De nombreux arguments ont été entendus à ce sujet. À mon avis, le plus important est que d'après le rapport préliminaire sur le premier écrasement, l'information contenue dans l'enregistreur de données de vol montrait clairement un comportement vraiment très anormal du MCAS, mais aussi du compensateur du stabilisateur.

Une autre chose dont on parle moins, c'est qu'il y a un précédent: le Falcon 7X de Dassault Aviation. Toute cette flotte a été clouée au sol à la demande de l'avionneur, et non pas des autorités, après un incident impliquant le système de compensation en tangage qui n'a même pas fait de victime. En fait, personne dans le secteur ne devrait faire de concessions sur ce système depuis l'accident du vol 261 d'Alaska Airlines en 2000.

Lors de mon premier témoignage, j'avais également recommandé des modifications à apporter à la réglementation. Je ne vais pas les répéter aujourd'hui. Nous pourrions en discuter plus tard.

Voici les arguments techniques dont je veux parler et qui n'ont rien à voir avec le MCAS.

Le système de compensation en tangage du 737 MAX est une technologie obsolète des années 1960. Son principal défaut est la présence d'un seul moteur électrique pour l'actionneur du mouvement du stabilisateur horizontal. Tous les autres avions comparables qui sont actuellement en service ont deux moteurs, voire trois dans certains cas. L'incident du vol 1245 de WestJet qui est survenu le 1er décembre 2018 — c'est-à-dire entre les deux écrasements — devrait être revu pour cette raison. Vous pourrez me demander plus de détails lors des questions.

Le 737 compte sur l'équipage pour prendre le relais de l'unique moteur électrique de cet actionneur essentiel. Il existait même autrefois une procédure appelée la « manœuvre des montagnes russes » qui n'est plus en vigueur, mais qui visait à remédier au fait que ce système est inacceptable par manque de redondance.

Puisque tous ces arguments sont difficiles à comprendre pour la population, permettez-moi de faire une analogie. Est-ce qu'un d'entre vous achèterait et conduirait aujourd'hui une voiture sans direction assistée? L'obsolescence du système pose également des problèmes puisqu'il n'utilise pas les dernières technologies pour éviter les décrochages, un phénomène que j'ai observé pour les deux vols. De plus, il ne possède probablement pas tous les dispositifs contemporains de surveillance de sécurité que nous installons normalement sur un tel système.

• (1700)

En comparant avec le dispositif de surveillance d'un autre avion, je démontre que le décrochage du ET 302 aurait été très facile à déceler et à désactiver.

Parlons un peu du premier écrasement. J'ai vu...

Le président: Monsieur Primeau, je vous demanderais de bien vouloir conclure. Je vous remercie.

M. Gilles Primeau: Bien. D'accord.

Il y a eu une secousse soudaine de 0,5 degré sur le stabilisateur horizontal lors du premier accident. Or, personne n'en parle dans le rapport final. Pourtant, lorsque je travaillais sur de tels systèmes, Transports Canada imposait justement une limite de 0,5 degré de mouvement dans certaines conditions de défaillance.

Une grande force a été exercée sur les commandes lors du deuxième vol aussi. Je l'ai estimée à 120 livres à un moment précis du vol. Plus tard, le rapport provisoire parlait de 119,4 livres.

Le président: Bien, monsieur Primeau. Je vous remercie. Je vous suis reconnaissant de votre témoignage.

Nous allons maintenant passer aux questions. La première intervenante a six minutes.

Madame Kusie, comment se porte votre son?

Mme Stephanie Kusie: Je vous remercie de poser la question, monsieur le président. En fait, je vais...

Le président: Ça y est. C'est parfait.

Mme Stephanie Kusie: Je le sais. En fait, je vais céder mon temps de parole à mon collègue, M. Kram, afin de parer à toute éventualité. Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, madame Kusie.

Monsieur Kram, la parole est à vous.

M. Michael Kram (Regina—Wascana, PCC): Je vous remercie, monsieur le président.

Je vais adresser mes questions à MM. Giguere et Perry.

Ce que je trouve vraiment tragique à propos du processus de certification du MAX 8, c'est que dès 2016, les pilotes d'essai de Transports Canada avaient des questions sur le comportement de l'avion sur les plans de la vitesse et du tangage. Ces pilotes l'ignoraient à l'époque, mais les comportements étranges qu'ils observaient étaient attribuables au MCAS défectueux. Naturellement, les pilotes avaient des questions. Ils les ont notées dans une lettre signalant une préoccupation qui a été envoyée à Boeing. De façon tragique et inexplicable, le processus de certification a suivi son cours et le MAX 8 a été approuvé sans que Transports Canada ait reçu de réponses à toutes ses questions.

Ma question s'adresse à M. Giguere et à M. Perry.

Je veux vraiment connaître votre point de vue puisque c'est vous qui pilotez les avions. Est-ce que Transports Canada devrait continuer d'approuver la certification d'aéronefs avant que le constructeur ait répondu à toutes ses questions?

Capt Tim Perry: Je répondrai brièvement étant donné que je ne suis pas au courant de la lettre signalant une préoccupation dont vous parlez. Je sais toutefois que ces lettres sont chose courante. Elles ne font pas nécessairement la distinction entre un risque élevé et un risque faible. Ce processus n'est pas nécessairement suffisant pour vraiment comprendre ce qui est mis en évidence et ce qui nécessite une réponse.

Bien sûr, en tant que pilotes, nous voulons tous que les avions soient... S'il y a des problèmes en suspens, nous tenons absolument à ce qu'ils soient réglés correctement par le constructeur et l'organisme de réglementation. Nous sommes tout à fait favorables à une telle pratique.

M. Rob Giguere: Je peux répondre, monsieur le président.

Comme je l'ai dit plus tôt, nous croyons bel et bien que nous avons la capacité nécessaire au Canada. Notre capacité est incroyablement grande. Le processus de certification ne devrait pas être confié à une autre autorité.

Voici la réponse à votre question. Si le Canada effectue son propre processus d'examen et de certification, toutes ces questions devront évidemment être posées avant que l'avion soit remis en service ou certifié, dans le cas d'un nouvel aéronef.

M. Michael Kram: J'ai ici une autre lettre signalant une préoccupation de Transports Canada en date du 22 novembre 2018. J'aimerais vous lire une brève citation tirée du document:

Veillez noter qu'afin de respecter ses engagements de livraison auprès des transporteurs canadiens, Boeing a demandé à Transports Canada de délivrer le certificat de navigabilité, ou CdN, du 737-8 Max en juin 2017. Afin d'éviter des

retards de livraison à nos transporteurs, Transports Canada examinera la position de la FAA qui fait l'objet de la lettre signalant une préoccupation, et en discutera au cours des prochaines activités de validation du 737-9. Par conséquent, la présente lettre signalant une préoccupation restera en vigueur lorsque Transports Canada émettra le CdN du 737-8 Max.

Je trouve très inquiétant que les objectifs de vente et les délais de Boeing aient une incidence sur le document de certification de Transports Canada.

Messieurs Giguere et Perry, encore une fois, dans quelle mesure êtes-vous inquiets que le processus de certification de Transports Canada soit influencé par les objectifs de vente de Boeing plutôt que par la sécurité des aéronefs?

● (1705)

Le président: Nous allons commencer par M. Giguere.

M. Rob Giguere: Comme je l'ai dit, je crois que nous disposons de l'expertise nécessaire de calibre mondial pour procéder à une certification indépendante ici, au Canada, non seulement pour le 737 MAX, mais aussi pour d'autres aéronefs et de futurs appareils. Nous sommes de cet avis. Nous pensons que les pilotes de première ligne devraient participer au processus de certification. Nous possédons une expérience et de vastes connaissances dont on pourrait tirer profit dans le cadre du processus de certification. Nous croyons que, dans l'avenir, ces pilotes devraient prendre part au processus.

Capt Tim Perry: Je suis d'accord avec M. Giguère. J'ajouterais qu'en tant que pilotes de ligne, nous accordons bien entendu la plus haute importance à la sécurité du public et à celle de tout le monde à bord. Nous sommes d'avis que la sécurité fait partie des considérations les plus importantes. Nous souhaitons que ces considérations soient bien comprises par Transports Canada et par toute entité qui procède à la certification d'un aéronef. Nous croyons, comme M. Giguere l'a dit, qu'on devrait avoir recours à notre vaste expertise dans le cadre du processus de certification ici, au Canada.

Le président: Je vous remercie, monsieur Perry.

Monsieur Kram, il vous reste du temps pour une petite question.

M. Michael Kram: Je vous remercie, monsieur le président.

Quelle a été selon vous la plus grande erreur commise par le Canada? Est-ce la certification initiale du MAX 8? Est-ce le temps qu'il a pris pour décider de clouer au sol ces appareils après le premier écrasement ou le temps qu'il a pris pour décider que ces appareils seraient immobilisés après le deuxième écrasement?

M. Rob Giguere: Vous savez, je crois qu'il s'agit d'un processus complexe, et je ne crois pas que nous... Dans l'aviation, nous cherchons à apprendre des événements qui se sont produits, des expériences et des processus. C'est toujours notre objectif. Comme le capitaine Perry l'a dit, ce qui nous importe le plus, c'est la sécurité des passagers, de l'équipage et de l'aéronef. C'est une chose qui ne changera pas.

L'un des principaux objectifs est d'apprendre des événements qui ont eu lieu. Nous recherchons la transparence et nous tentons d'acquiescer des connaissances au fur et à mesure. C'est pourquoi nous sommes satisfaits de ce processus. Comme je l'ai dit jusqu'à maintenant, nous sommes satisfaits du processus de recertification et de la méthode réfléchie que nous employons pour en arriver au point où nous pourrions déterminer que cet appareil est en état de navigabilité et qu'il peut être à nouveau certifié au Canada.

Le président: Je vous remercie, monsieur Giguere.

La parole est maintenant à M. Sidhu pour six minutes.

M. Maninder Sidhu (Brampton-Est, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins pour leur présence aujourd'hui.

Je remercie particulièrement M. Moore et M. Njoroge de s'être joints à nous aujourd'hui. J'offre mes sincères condoléances à vous et à vos familles ainsi qu'à toutes les familles touchées par cette tragédie.

Monsieur Giguere, je vous remercie pour vos observations. Quel rôle jouez-vous auprès de Transports Canada en ce qui a trait à la recertification des aéronefs Boeing MAX?

M. Rob Giguere: Tout comme le capitaine Perry, l'Association des pilotes d'Air Canada a joué un rôle très actif. Nous avons un service de la sécurité aérienne au sein de notre association qui procède à un examen très rigoureux. Depuis le début du processus, nous avons des séances d'information essentiellement toutes les semaines.

Comme on l'a mentionné plus tôt, le Comité conjoint d'évaluation opérationnelle a été mis sur pied. Des pilotes de première ligne — des pilotes de WestJet, qui formaient l'équipe principale — ont travaillé avec Transports Canada dans le simulateur pour évaluer les procédures et les processus en vue d'apporter des modifications aux aéronefs MAX. Les pilotes d'Air Canada étaient en disponibilité en tant que deuxième équipe.

Il y a eu une grande collaboration, ce qui nous a rassurés quant au fait que nos points de vue étaient pris au sérieux et pris en considération. Nous croyons que ce genre de collaboration devrait continuer dans l'avenir pour s'assurer qu'il n'y a pas de lacunes dans les processus selon notre point de vue.

• (1710)

M. Maninder Sidhu: Monsieur Giguere, comment conciliez-vous la sécurité des pilotes et des passagers et la nécessité pour vos pilotes de reprendre le travail pour des raisons économiques? Je sais que vous avez mentionné qu'un bon nombre de pilotes ont été mis à pied. J'aimerais entendre ce que vous avez à dire à ce sujet.

M. Rob Giguere: La priorité absolue pour un pilote de ligne est la sécurité des passagers, de l'équipage et de l'aéronef. Je peux l'affirmer avec certitude. Je peux affirmer aussi avec certitude, compte tenu de mon expérience, que c'est une priorité absolue au Canada. Les équipages que j'ai pu observer, avec lesquels j'ai travaillé et qui ont travaillé pour moi au fil des ans comprennent bien que la sécurité figure au premier rang de la liste des priorités.

M. Maninder Sidhu: Monsieur Giguere, j'ai de nombreuses questions à vous poser. Vous avez dit que des facteurs humains entrent en ligne de compte dans la formation. J'aimerais que vous en disiez un peu plus long à ce sujet.

M. Rob Giguere: Les aéronefs que nous pilotons aujourd'hui sont bien différents de ceux que nous pilotions au début de ma carrière. Les aéronefs d'aujourd'hui comportent des interfaces homme-machine et des systèmes informatiques très complexes destinés à aider les pilotes et qui ont démontré au fil du temps qu'ils permettaient de réduire les taux d'incidents et d'accidents.

Cela étant dit, les équipages et les pilotes doivent toujours être conscients de la façon dont ces systèmes interagissent avec les principaux systèmes de l'aéronef. Je crois que cela ne changera pas.

Les aéronefs sont extrêmement perfectionnés, alors les facteurs humains entrent en jeu constamment. Durant la formation poussée,

nous mettons principalement l'accent sur les facteurs humains, sur la façon dont l'équipage travaille avec l'aéronef et sur la mesure dans laquelle elle en comprend le fonctionnement.

M. Maninder Sidhu: Capitaine Perry, j'aimerais que vous me parliez davantage de la formation pour que j'en aie une bonne idée.

Quel type de formation doit-on suivre pour devenir un pilote? Je sais que ce sont des questions de base, mais elles sont très importantes pour le public. Combien d'années dure cette formation et combien coûte-t-elle? Quel type de formation supplémentaire est nécessaire pour piloter ces aéronefs? Je sais que certains pilotes sont formés pour piloter certains types d'avions. Pouvez-vous en dire un peu plus long à ce sujet?

Capt Tim Perry: Bien sûr. Je vais vous expliquer comment se déroule la formation d'un pilote. Un pilote doit d'abord obtenir une licence de pilote privée. Il doit ensuite piloter dans un cadre privé, à ses propres frais. Il doit ensuite suivre une autre formation pour obtenir une licence de pilote professionnel. Il doit également obtenir des qualifications pour être en mesure de piloter la nuit, de piloter des avions multimoteurs et de piloter et maîtriser un avion dans ce qu'on appelle les conditions météorologiques de vol aux instruments. Toute cette formation dure au minimum quelques centaines d'heures, soit approximativement deux ans.

Ensuite, un pilote peut se faire embaucher dans le secteur de l'aviation commerciale. La plupart des emplois de débutants consistent à piloter de petits aéronefs dans des régions éloignées du Canada ou à enseigner. À mesure qu'un pilote acquiert de l'expérience, il peut décrocher des emplois au sein de compagnies aériennes importantes qui lui permettent de piloter des appareils plus complexes. Nous pourrions discuter de cela longuement, mais j'aimerais ajouter qu'avant la pandémie de COVID, le secteur était largement en croissance. En raison des indicateurs de croissance et de l'attrition, le niveau d'expérience des pilotes était en baisse, mais ce problème est occulté, du moins à court terme, par les mises à pied et le ralentissement dans l'industrie de l'aviation.

Le président: Je vous remercie, monsieur Perry.

Monsieur Sidhu, avez-vous une dernière petite question à poser?

M. Maninder Sidhu: Non, c'est tout. Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Sidhu.

Merci, monsieur Giguere et monsieur Perry.

La parole est maintenant à M. Barsalou-Duval pour six minutes.

[Français]

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

Je ne connais pas tellement bien le processus de certification des avions, mais je dirais que le Comité nous a permis d'en apprendre davantage.

Les doléances des pilotes et des agents de bord nous font comprendre que ces derniers ne sont généralement pas impliqués dans le processus de certification des aéronefs.

J'aimerais connaître le point de vue de M. Primeau, qui connaît davantage le processus de certification.

Selon vous, pourquoi ces personnes ne sont-elles pas impliquées dans le processus? Serait-ce un avantage qu'elles le soient?

• (1715)

[Traduction]

M. Gilles Primeau: Il serait toujours utile de faire participer d'autres... mais les pilotes participent largement au processus de certification. Tous ces systèmes, y compris les systèmes internes et [Difficultés techniques] font l'objet d'une certification également. Je trouve que les systèmes d'ingénierie présentent souvent des lacunes. Les systèmes d'ingénierie sont à la source des deux écrasements, car les analyses de sécurité n'ont pas été effectuées correctement, ce qui a donné lieu à l'établissement d'un niveau de criticité qui n'était pas suffisamment élevé. Si cette analyse avait été effectuée correctement, davantage de tests auraient été menés.

Le président: Merci, monsieur Primeau.

J'ai une question pour le greffier. Est-ce que nous avons l'interprétation pour M. Primeau?

Le greffier: On me dit qu'il y a quelques difficultés. Lorsque c'est possible, il y a de l'interprétation, mais les interprètes ont beaucoup de mal à l'entendre.

Le président: Monsieur Primeau, si on vous pose des questions, veuillez parler un peu plus fort pour que les interprètes puissent vous entendre, car ils ont de la difficulté à vous entendre et à faire l'interprétation.

Nous allons revenir à M. Barsalou-Duval.

[Français]

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

Les Américains ont décidé d'autoriser le Boeing 737 MAX 8 à voler de nouveau, en exigeant des pilotes qu'ils suivent une formation sur le système MCAS.

Selon vous, ce changement est-il suffisant pour permettre à cet appareil d'être sécuritaire?

Le gouvernement canadien devrait-il approuver cet appareil?

[Traduction]

M. Gilles Primeau: Il est certain que le 737 MAX est plus sécuritaire maintenant qu'on a installé un correctif dans le système de renforcement des caractéristiques de manœuvrabilité ou MCAS. Toutefois, on ne peut pas affirmer qu'il s'agit maintenant de l'avion le plus sécuritaire en raison de tout cet examen minutieux, car il est encore doté d'un système obsolète utilisé pour la compensation en tangage, qui n'a qu'un seul moteur électrique. Il faut donc avoir recours à la force musculaire d'un être humain pour compenser le fait qu'il n'y a qu'un seul moteur électrique, alors que dans tous les autres aéronefs on compte au moins deux moteurs électriques. Certains en ont même trois.

Je ne voudrais pas voler à bord de cet aéronef. Pourquoi voudrais-je m'exposer inutilement à un risque plus élevé que dans d'autres aéronefs comparables? C'est la situation en ce moment. La disposition des droits acquis va trop loin.

Le rapport final relatif au deuxième écrasement n'a pas encore été publié, mais le rapport provisoire a démontré assez clairement que les forces exercées sur le volant manuel du compensateur sont trop élevées. Ce n'est pas surprenant. Depuis les années 1960, cet aéronef a pris beaucoup d'ampleur.

Premièrement, je le répète, on ne peut pas prétendre qu'il s'agit de l'avion le plus sécuritaire simplement parce qu'on a installé un correctif dans le MCAS. D'autres défaillances qui ne seraient pas

du tout liées au MCAS pourraient survenir et donner lieu à des situations similaires en vol en raison des forces élevées qui s'exercent sur la colonne et le volant manuel du compensateur, et d'autres types de défauts pourraient toucher le système lui-même.

Il aurait été logique selon moi, lorsqu'on a installé le MCAS, de se demander pourquoi ne pas appliquer les normes modernes à ce système qui doit communiquer avec le système le plus crucial de l'aéronef. La réglementation n'oblige pas à le faire, mais si les modifications à la réglementation que je propose sont mises en œuvre, ou si elles avaient été appliquées ou bien si nous pouvions par magie les appliquer rétroactivement, au moment de la mise au point du 737 MAX, je vous garantis que les défauts de conception auraient été cernés et corrigés, et les deux écrasements auraient pu être évités.

Le président: Merci, monsieur Primeau.

Allez-y, monsieur Barsalou-Duval.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Selon vous, il y a présentement des lacunes importantes dans le système de certification des aéronefs, de sorte qu'on ne détecte pas tous les problèmes. En fait, ce que vous proposez permettrait de résoudre un certain nombre de ces problèmes.

Avez-vous eu une réponse du gouvernement aux propositions que vous avez soumises? Si c'est le cas, j'aimerais la connaître.

• (1720)

[Traduction]

M. Gilles Primeau: Jusqu'à maintenant, je n'ai pas reçu de rétroaction, et je ne cherche pas à en obtenir auprès de Transports Canada, car lorsque j'ai rencontré des représentants du ministère le 18 juin 2019, ils m'ont fait comprendre qu'ils ne pouvaient pas me donner de la rétroaction, car les enquêtes sont en cours. Cependant, il est certain que je vais demander d'assister à la séance d'information lorsque les enquêtes seront terminées.

Le président: Merci, monsieur Primeau, et merci, monsieur Barsalou-Duval.

La parole est maintenant à M. Bachrach pour six minutes.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président, et merci aux témoins pour leur présence aujourd'hui.

Je vais parler d'abord du processus de certification. M. Giguere et M. Perry nous ont parlé tous les deux des membres de leurs associations. Je me demande ce que vous disent les pilotes. Est-ce qu'ils vous disent qu'ils sont inquiets à l'idée de piloter à nouveau un 737 MAX et qu'ils estiment que les mesures qui ont été prises ne sont pas adéquates? Est-ce que ce sont des propos exprimés par vos pilotes?

M. Rob Giguere: Le processus n'est bien entendu pas terminé. Nos équipes suivent une formation dans un simulateur 737 MAX. Chez Air Canada, nous en avons deux. Les membres de l'Association des pilotes d'Air Canada sont formés sur un tel aéronef.

Lorsque le processus de certification au Canada sera terminé, il y aura alors davantage de formation, mais le processus n'est pas encore terminé. Le ministre n'a pas encore pris une décision.

M. Taylor Bachrach: D'accord.

Le président: Monsieur Perry, voulez-vous répondre à la question?

Capt Tim Perry: Je dirais seulement que, jusqu'à maintenant, nous avons pu observer que l'examen de la certification et de l'aéronef a été effectué très minutieusement. Nous avons fait cette observation à Boeing et à Transports Canada à de nombreuses reprises. Même si nous n'avons pas pris connaissance encore d'une validation finale, tout indique que les préoccupations de nos pilotes, exprimées par l'entremise de leur association, ont été prises en compte.

C'est tout ce que j'ai à dire.

M. Taylor Bachrach: J'essaie de comprendre. Monsieur Perry, vous dites que les préoccupations exprimées par les pilotes par l'intermédiaire de votre association ont été bien comprises. Est-ce que cela veut dire que vous avez entendu des préoccupations de la part des pilotes au sujet de la sécurité de l'aéronef?

Capt Tim Perry: Non, et je vous remercie de me donner l'occasion d'apporter des précisions.

Ce que je voulais dire, c'est que notre comité de la conception et des opérations, qui se penche sur le processus d'examen d'un point de vue technique a posé à quelques reprises des questions au sujet du processus et de certains aspects techniques de l'aéronef. Jusqu'à maintenant, nous avons obtenu des réponses satisfaisantes à ces questions, et c'est ce que je voulais dire. Nos membres ne nous ont pas fait part de préoccupations précises. Ils ont laissé le processus se dérouler et ils ont laissé les autres associations travailler ensemble en vue d'obtenir ce type de précisions.

M. Taylor Bachrach: Monsieur Perry, nous avons entendu les propos de M. Giguere. Il s'est dit préoccupé par l'autocertification et cet aspect de l'autoréglementation, l'autocertification aux États-Unis, et il est d'avis que le Canada ne devrait pas s'appuyer sur des processus réglementaires boiteux en vigueur dans d'autres pays. Avez-vous également cette préoccupation?

Capt Tim Perry: Oui. Je crois que M. Giguere a très bien expliqué que l'autocertification risque d'entraîner des problèmes. Comme on l'a mentionné, les avions sont maintenant tellement complexes que le fabricant est en fait celui qui les comprend le mieux. Je crois que c'est une chose qu'il faut apprendre. Étant donné que les aéronefs sont beaucoup plus perfectionnés qu'auparavant sur le plan technique, nous allons devoir élaborer un processus selon lequel le fabricant, le demandeur, présente la certification aux autorités de validation. Je crois que nous pouvons apprendre beaucoup de ce qui s'est passé jusqu'à maintenant.

• (1725)

M. Taylor Bachrach: Ma prochaine question s'adresse à M. Bray-Stone.

J'ai trouvé très intéressant votre témoignage concernant les conditions auxquelles font face vos membres à bord de ces aéronefs.

Quelles mesures souhaitez-vous que le gouvernement prenne avant d'autoriser les 737 MAX à voler au Canada?

M. Jordan Bray-Stone: Nous nous sommes entretenus avec Transports Canada à ce sujet. Nous voulons être consultés et avoir l'occasion de prendre connaissance des étapes qui ont été effectuées et des éléments qui ont été examinés ou qui ont posé problème. Le ministère a dit clairement qu'il s'est retenu d'approuver cet aéronef, contrairement à la FAA. Nous allons chercher à en comprendre les raisons et à obtenir une explication plus détaillée à cet égard.

Par-dessus tout, nous allons chercher à obtenir un engagement et à comprendre comment on fera preuve d'une plus grande transparence à l'avenir. Il y aura d'autres problèmes avec les aéronefs. Nos membres ne devraient pas avoir à monter à bord d'avions en se demandant s'ils sont sécuritaires et si un organisme de réglementation va décider d'abandonner en raison de pressions exercées par l'industrie.

Je crois que nous avons un bon dialogue avec Transports Canada. Nous allons continuer de discuter avec le ministère et de poser les questions qui s'imposent au nom de nos membres.

Le président: Merci, monsieur Bray-Stone.

Monsieur Bachrach, il vous reste du temps pour une petite question.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Monsieur Primeau, je pense vous avoir entendu dire que, compte tenu des préoccupations que vous avez à l'égard de la sécurité du 737 MAX 8, vous n'accepteriez pas de voler à bord de cet avion.

Le président: Monsieur Primeau, répondez brièvement, je vous prie.

M. Gilles Primeau: C'est bien ce que j'ai dit.

Le président: Je vous remercie, monsieur Primeau et monsieur Bachrach.

Nous allons maintenant entamer notre deuxième tour.

Monsieur Kram, voulez-vous toujours intervenir? Comme vous avez utilisé le temps de parole de Mme Kusie, je me demande si vous allez intervenir ou si vous céderez votre temps à M. Soroka.

M. Michael Kram: Je vous remercie, monsieur le président.

Je voudrais céder mon temps de parole à M. Soroka ou à M. Shiple. J'ignore lequel est le prochain sur la liste, mais je suis certain que l'un d'eux sera enchanté d'avoir l'occasion d'intervenir.

Le président: C'est M. Soroka qui est le prochain sur la liste. Monsieur Soroka, vous avez la parole.

M. Gerald Soroka: Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Perry, pourquoi le processus de certification du Canada différerait-il de celui du pays du fabricant?

Capt Tim Perry: Nous ne savons pas s'il devrait y avoir des différences ou non. Nos remarques concernent notre propre autorité de certification. Sans me prononcer sur le processus de certification de la Federal Aviation Administration ou d'autres autorités, je dirais que tout dépend de l'expérience de l'autorité de certification à Transports Canada, qui s'appuie selon moi sur des expériences en certification d'aéronefs.

Je pense qu'il est juste que je limite pour l'instant mes observations au processus de Transports Canada et à notre collaboration avec cet organisme.

M. Gerald Soroka: En ce qui concerne le rôle de l'Air Line Pilots Association, quand vous évaluez votre processus de certification des aéronefs par rapport à celui de Transports Canada, quelle différence ou quel avantage voyez-vous?

Capt Tim Perry: Je pense que notre processus met l'accent sur la formation. Les pilotes de ligne expérimentés qui pilotent ces avions au quotidien possèdent un point de vue sans pareil, non seulement sur la manière dont l'avion est certifié, mais aussi sur la formation recommandée aux transporteurs aériens. C'est avant tout cette formation, cette facette, qui est la mieux évaluée par les pilotes de ligne qui pilotent ces appareils chaque jour. Ce sont eux qui comprennent le mieux à quel point la formation peut être efficace ou non.

Bien entendu, les équipes de conception et d'opération des aéronefs évaluent les renseignements d'un point de vue technique, et nous pensons toujours que la présence d'une organisation de sécurité comme la nôtre, qui surveille cet aspect, présente l'avantage d'offrir un point de vue différent, mais le but consiste principalement à réaliser une solide évaluation de la procédure de formation.

● (1730)

M. Gerald Soroka: Monsieur Perry, avez-vous entendu des pilotes exprimer des préoccupations ou indiquer qu'ils éprouvaient des problèmes parce que l'appareil MAX piquait du nez? Je sais que l'intégrité ou la conception de l'avion ont soulevé des questions.

Capt Tim Perry: Notre association a reçu de nombreuses questions à propos de Boeing et de Transports Canada, notre organisme de réglementation, et ces recommandations et ces préoccupations ont jusqu'à présent reçu des réponses satisfaisantes, tant pour la formation que pour l'aspect technique, bien que nous n'ayons pas encore obtenu la certification finale. Nous réserverons donc notre jugement final d'ici à ce que nous l'ayons reçue.

M. Gerald Soroka: Monsieur Primeau, je crois comprendre que Boeing ne vous renvoie pas les résultats et que vous avez plus de questions que de réponses. Est-ce le cas? Dans l'affirmative, pourquoi pensez-vous que les choses se passent ainsi?

M. Gilles Primeau: Votre évaluation de la situation est exacte.

Pourquoi les choses sont-elles ainsi? Il vaudrait peut-être mieux poser la question à Boeing. Pourquoi l'entreprise ne répond-elle même pas à une invitation à comparaître devant votre comité, par exemple?

Je lui ai offert de l'aide technique et je lui ai proposé de nombreuses idées, allant même jusqu'à lui présenter quelques modifications de concept qui pourraient améliorer considérablement l'aéronef. Si Boeing ne collabore pas avec le gouvernement du Canada ou avec le Comité, je suppose qu'elle le fera encore moins avec un ingénieur.

Le président: Je vous remercie, monsieur Primeau.

C'est maintenant Mme Jaczek qui aura la parole pour cinq minutes.

Mme Helena Jaczek (Markham—Stouffville, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

Je voudrais remercier tous nos témoins d'aujourd'hui — M. Njoroge et M. Moore en particulier, bien entendu — pour avoir transformé leur tragédie personnelle en une réflexion profonde sur les événements ayant mené à l'écrasement du MAX 8 de Boeing et pour nous avoir présenté des recommandations fort substantielles.

Dans le cadre des propos que nous avons entendus portant directement sur notre sujet d'étude — c'est-à-dire la tragédie du MAX 8 de Boeing —, vous avez, monsieur Giguere, fait allusion au fait que l'aéronef fera l'objet de modifications dans l'avenir grâce à l'ajout de

nouvelles technologies et d'autres composantes. Vous avez également indiqué que Transports Canada — en la personne du directeur général et d'autres fonctionnaires — ont communiqué avec votre association pour vous inviter à peut-être vous impliquer davantage dans ce processus.

Voudriez-vous que ce genre de collaboration soit peut-être officialisé sous une forme quelconque pour les certifications et les validations à venir?

M. Rob Giguere: Oui, nous le voudrions certainement. Nous sommes d'avis que cette collaboration devrait être rendue officielle et exploitée dans l'avenir.

Nous avons pris part à la recertification, ce qui est encourageant. Je pense qu'en misant sur l'expérience des pilotes de première ligne dans le processus de certification, on bénéficie d'une analyse indépendante de la part de ceux qui pilotent l'aéronef et on donne à ceux qui ne participent pas officiellement au processus et qui ne peuvent pas être influencés l'occasion de poser des questions.

Comme je l'ai souligné plus tôt, les pilotes et les équipages qui pilotent ces aéronefs pour les lignes aériennes prennent la sécurité au sérieux et lui accordent la priorité, et c'est un fait qui ne changera jamais. C'est un principe instillé aux pilotes dès le premier jour et qui renforce le point de vue voulant que les pilotes doivent faire partie du processus, particulièrement ceux qui possèdent de l'expérience réelle en pilotant l'appareil au quotidien.

Mme Helena Jaczek: Je vous remercie.

J'aimerais maintenant m'adresser à M. Bray-Stone.

Monsieur Bray-Stone, vous avez soulevé des questions qui ont touché un grand nombre d'entre nous. Tout comme l'équipage de cabine, les passagers sont presque à la merci du processus de certification et doivent se fier à Transports Canada pour effectuer les vérifications qui s'imposent.

Vous avez indiqué que dans certains cas, des recommandations ou des modifications avaient été proposées à la suite d'incidents que l'on ne pouvait évidemment pas ignorer et qui avaient mené à des changements. Vous avez brièvement ajouté que vous collaboriez davantage avec Transports Canada.

Si on réfléchit au processus de certification d'un point de vue plus général, comment voudriez-vous que vos questions soient soulevées au cours de la discussion? Quel rôle souhaiteriez-vous que votre syndicat joue en faisant part de ses problèmes?

● (1735)

M. Jordan Bray-Stone: C'est une bonne question.

Voici un bon exemple de la manière dont nous voudrions que les choses se passent dans l'avenir. J'ai entendu nos collègues représentant les pilotes dire qu'ils maintenaient un dialogue constant au cours du processus, en tenant notamment des réunions presque hebdomadaires avec Transports Canada. C'est également ce que nous avons fait, grâce aux équipages de cabine pendant la pandémie de COVID-19. Nous avons eu d'excellentes séances d'information une, voire deux fois par semaine.

Quand les aéronefs sont certifiés ou quand une nouvelle génération d'aéronefs est lancée et certifiée, l'organisme de réglementation collaborera avec le fabricant à certaines étapes de la conception, et nous devrions recevoir des séances d'information à ce sujet et être consultés à titre de partie prenante importante.

Comme je l'ai fait remarquer, les aéronefs comportent des milliers de systèmes, qui sont tous importants. Nous ne pouvons oublier la moindre pièce d'un avion, comme c'est déjà arrivé par le passé. Certains systèmes avaient été jugés moins importants que d'autres, et c'est un fait qui revient souvent nous hanter. Voilà qui peut expliquer, du moins un peu, les deux tragédies dont nous avons amplement discuté aujourd'hui.

Nous voudrions donc recevoir continuellement des séances d'information et être consultés à titre de partie prenante importante en ce qui concerne ces aspects de l'avion, les systèmes et les produits de sécurité que nous sommes censés utiliser pour protéger le public.

Le président: Je vous remercie, monsieur Bray-Stone et madame Jaczek.

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

[Français]

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

Ma question s'adresse à M. Primeau.

Dans le contexte des problèmes qu'on a vus concernant le 737 MAX 8 et le processus américain de certification, on a constaté que la déficience du processus avait des conséquences non seulement sur les Américains, mais aussi sur les gens d'ici.

Plus tôt cette année, lors de son témoignage devant notre comité, M. Turnbull, un haut fonctionnaire qui travaille à la certification des aéronefs, a dit qu'aucun problème n'avait été détecté. Je ne trouve pas cela normal. Plus tard, on a vu que certains pilotes de Transports Canada auraient envoyé en 2016 des notes signalant qu'ils avaient en fait détecté des problèmes.

Pourtant, il n'y a pas eu de volonté, du moins pas de la part du gouvernement, de montrer patte blanche. J'ai l'impression qu'on a voulu dire que le gouvernement n'avait rien à se reprocher, que tout était parfait, alors que ce n'était manifestement pas le cas.

Pour moi, l'accident du 737 MAX 8 révèle une chose. En fait, cela va au-delà de cet accident, mais cela révèle une chose: nos responsables de la réglementation ont potentiellement mis en danger la vie des pilotes et des passagers par leur complaisance en matière de supervision. Est-ce que vous êtes d'accord là-dessus? Qu'avez-vous à dire à ce sujet?

[Traduction]

M. Gilles Primeau: C'est une question très difficile. Je ne suis pas sûr que je taxerais les fonctionnaires de Transports Canada de complaisance. Même si je voudrais qu'ils me tiennent informé, je comprends le côté juridique de l'affaire.

Je constate que le fabricant ne fournit pas suffisamment de réponses, un problème qui est récurrent. Je sais que les victimes ont réclamé la divulgation des données, ce à quoi les fonctionnaires de la Federal Aviation Administration ont répondu qu'il s'agissait de « données privées confidentielles » en l'indiquant à quatre reprises dans une lettre rendue publique. Nous pourrions toutefois utiliser une entente de non-divulgation pour pouvoir examiner les données et mener une enquête indépendante.

Si Boeing ne m'a pas répondu, s'il n'a pas répondu au gouvernement du Canada, et si Boeing ou la Federal Aviation Administration n'ont pas fourni de réponses adéquates à Transports Canada

alors que ce dernier tentait d'améliorer l'appareil avant de le certifier, la faute ne revient pas nécessairement à ceux qui ont travaillé dur. Si les fonctionnaires étaient autorisés à opposer un refus — un refus qui aurait force exécutoire pour une fois — et pouvaient insister pour obtenir une réponse, les attitudes commenceraient peut-être à changer.

• (1740)

Le président: Je vous remercie, monsieur Primeau et monsieur Barsalou-Duval.

Je vais maintenant accorder la parole à notre dernier intervenant. Monsieur Bachrach, vous avez la parole.

M. Taylor Bachrach: Je vous remercie, monsieur le président. Je remercie les témoins que nous avons entendus aujourd'hui de prendre le temps de comparaître.

Monsieur le président, je voudrais revenir à la motion que j'ai proposée plus tôt. Je crois comprendre que vous voulez qu'elle soit considérée comme un avis de motion, mais je l'ai en fait présentée à titre de motion et j'espérais que nous l'examinerions aujourd'hui.

J'admets que je suis néophyte dans mon rôle. Cependant, d'après mon interprétation des motions de régie interne et de nos règles de procédure, il me semble qu'une motion qui concerne l'étude en cours est recevable.

Je demanderais que le Comité soit autorisé à mettre la motion aux voix aujourd'hui. Compte tenu des témoignages que nous avons entendus aujourd'hui de la part des familles, je pense que c'est de la plus haute importance. Il faut agir sans tarder. Je demanderais donc, monsieur le président, que ma motion soit jugée recevable et que nous soyons autorisés à tenir rapidement un vote.

Le président: Je vous remercie, monsieur Bachrach.

Si j'ai pris cette décision plus tôt, c'était pour éviter d'empiéter sur le temps des importants témoins qui ont pris le temps de venir témoigner aujourd'hui, c'est-à-dire les familles des victimes et les quatre témoins que nous recevons actuellement. Je demeure sur ma position.

À dire vrai, entre aujourd'hui et jeudi... Je ne vois pas pourquoi nous n'attendrions pas à jeudi pour proposer la motion et la mettre aux voix au lieu de le faire aujourd'hui. C'est dans deux jours de toute façon. Vous auriez toujours la rapidité que vous souhaitez. Je le répète, j'ai pris cette décision par simple respect pour les témoins que nous avons invités aujourd'hui.

Cet avis de motion peut, il me semble, être proposé jeudi. Je suis désolé d'être répétitif, mais...

M. Taylor Bachrach: Je comprends, monsieur le président.

Le président: Si nous pouvions traiter de la motion jeudi, monsieur Bachrach, cela nous donnerait le temps de dresser la liste des témoins et des intervenants. Je nous ai autorisés à prolonger la séance jusqu'à 17 h 43 aujourd'hui en raison de difficultés et de problèmes techniques. Nous avons également dû attendre que certains membres se joignent à nous, bien entendu.

À dire vrai, nous sommes sur le point d'ajourner nos travaux. J'ai tenté de vous permettre d'intervenir pour les deux dernières minutes et demie, mais le temps est écoulé.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le président, pourriez-vous officiellement déclarer que ma motion est irrecevable, conformément aux motions de régie interne et à nos règles de procédure?

Le président: Vous pouvez la proposer. Je ne la déclarerai pas irrecevable, car elle peut être recevable. Même si elle ne concerne pas directement la présente étude, elle cadre avec nos délibérations. Je ne la déclarerai donc pas irrecevable. Je propose plutôt d'inscrire la motion à l'ordre du jour de la séance de jeudi pour que nous utilisions tout le temps dont nous disposons aujourd'hui, et c'est ce que nous avons fait. Nous avons utilisé tout notre temps, et nous avons maintenant dépassé le temps prévu.

Ce n'est pas un sujet dont nous pouvons débattre maintenant, car nous sommes sur le point d'ajourner nos travaux. Je vous demanderais, monsieur Bachrach, de simplement proposer votre motion jeudi pour que nous puissions l'examiner.

Sur ce, mesdames et messieurs, la séance est levée.

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>