



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des comptes publics

PACP • NUMÉRO 037 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 12 mai 2005

—
Président

M. John Williams

Toutes les publications parlementaires sont disponibles sur le
réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

Comité permanent des comptes publics

Le jeudi 12 mai 2005

• (0910)

[Traduction]

Le vice-président (M. Mark Holland (Ajax—Pickering, Lib.)): La séance est ouverte.

La première question à l'ordre du jour est l'étude, conformément à l'alinéa 108(3)g) du Règlement, du chapitre 2, la Sécurité nationale au Canada—L'initiative de 2001 en matière d'anti-terrorisme : Sûreté du transport aérien, sécurité maritime et protection civile du Rapport d'avril 2005 du Vérificateur général du Canada renvoyé au comité le 5 avril 2005. Nous allons entendre aujourd'hui plusieurs témoins sur cette question.

J'aimerais dire dès le départ que nous sommes extrêmement reconnaissants à nos témoins d'avoir trouvé du temps dans leur horaire. Je sais que le préavis a été extrêmement court. Il s'agit d'une question que le comité tient absolument à traiter, particulièrement du fait qu'il se pourrait bien que nous n'ayons pas beaucoup de temps pour traiter d'autres questions. Je sais que les horaires ont dû être modifiés pour répondre à cette demande et que ce n'était pas facile, mais nous vous en sommes très reconnaissants. Je vous remercie d'avoir pris le temps d'être avec nous aujourd'hui.

Je vais débiter par notre premier témoin, Mme Fraser, du Bureau du vérificateur général du Canada.

Merci beaucoup, madame Fraser.

Mme Sheila Fraser (vérificatrice générale du Canada, Bureau du vérificateur général du Canada): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je suis accompagnée aujourd'hui de M. Peter Kasurak, directeur principal, et de M. Edward Wood, directeur, tous deux responsables de cette vérification.

Ce chapitre est le second que nous avons préparé sur les mesures prises dans le cadre de l'initiative visant à améliorer la sécurité nationale, mesures annoncées dans le budget de 2001. Le premier chapitre, publié en mars 2004, portait sur l'affectation des fonds et la surveillance des dépenses, les questions relatives au renseignement, ainsi que certains aspects de la sécurité aérienne et frontalière.

Le chapitre 2 de mon rapport d'avril 2005 examinait les progrès réalisés pour améliorer la sécurité nationale depuis 2001 dans trois secteurs distincts : Le programme d'inspection de la sûreté du transport aérien, y compris la mise en place de systèmes de détection d'explosifs; les mesures conçues pour surveiller les navires et améliorer la sécurité de nos ports; et la protection civile assurée par le gouvernement fédéral.

[Français]

En deux mots, le gouvernement a fait des progrès inégaux. Bien que les programmes de sécurité maritime se soient améliorés, j'ai constaté qu'il restait de graves faiblesses dans les programmes de protection civile et dans certains volets de la sûreté du transport aérien.

Au chapitre de la protection civile, les fonds n'ont pas été alloués en fonction d'une évaluation des risques. Il n'a pas été obligatoire d'acheter des équipements interopérables pour les premiers intervenants de diverses villes. On a donc laissé passer l'occasion de créer un bassin d'équipements compatibles.

La formation des premiers intervenants lors de situations d'urgence se fait très lentement. Des 6 000 premiers intervenants de niveau intermédiaire qui sont jugés nécessaires, moins de 200 ont été formés.

Sécurité publique et Protection civile Canada, ministère créé en décembre 2003, doit terminer la rédaction des modifications proposées à la Loi sur la protection civile. Le ministère devra aussi achever les plans, les procédures et l'instauration de la chaîne de commandement requise pour lutter contre les menaces qui pèsent sur la sécurité publique.

Quant à la sûreté du transport aérien, certains éléments importants ont été mis en place avec succès. Des systèmes de détection d'explosifs, d'une valeur d'un milliard de dollars, ont été installés dans les aéroports du pays, et le nombre d'inspecteurs de la sûreté du transport aérien s'est accru.

Transports Canada a fait savoir que l'efficacité des contrôles de sécurité des passagers et des bagages effectués par l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien ne posait pas de problèmes graves. Toutefois, le ministère n'a pas établi de normes de rendement pour l'ensemble du système ni évalué l'efficacité de l'administration.

[Traduction]

Au cours de cette vérification, nous avons examiné la question du contrôle des passagers à l'aéroport. Toutefois, l'information sur l'efficacité des systèmes de sécurité des passagers aériens est classée « secrète ». Étant donné que je dois respecter les règles de sécurité mises en place par le gouvernement pour protéger l'information, je ne peux communiquer cette information.

Cela soulève une question : comment satisfaire aux exigences de la sécurité tout en fournissant suffisamment d'information au Parlement pour qu'il puisse examiner les dépenses et la performance des activités relatives à la sécurité et au renseignement? Même si le gouvernement doit sopeser ces éléments et faire des choix difficiles, il incombe au Parlement, au nom des Canadiens, de lui demander de rendre compte de ces choix.

Le Parlement doit trouver une façon de recevoir des rapports d'information classifiée qui lui seraient présentés par des organismes chargés de la sécurité et du renseignement et d'autres organismes, comme mon Bureau, ayant le mandat d'examiner de près les activités de ces organismes pour le compte du Parlement, sans mettre en péril la sécurité nationale. Je souligne que le gouvernement a pris des dispositions en ce sens en proposant de mettre sur pied un comité parlementaire chargé de la sécurité nationale.

Dans mon premier rapport sur la sécurité nationale, J'avais affirmé que les attaques du 11 septembre 2001 avaient changé notre perception quant à notre sécurité et suscité des attentes plus élevées au sujet de la sûreté. Le gouvernement a encore beaucoup à faire pour répondre à ces attentes.

C'est ce qui met fin à ma déclaration liminaire. Cela n'était qu'un bref aperçu de notre chapitre sur les progrès réalisés pour améliorer la sécurité nationale au Canada.

C'est avec plaisir que nous répondrons à vos questions.

• (0915)

Le vice-président (M. Mark Holland): Merci beaucoup, madame Fraser.

Je vais maintenant céder la parole à M. Jacques Duchesneau, président et chef de la direction de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.

M. Jacques Duchesneau (président et chef de la direction, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien): Merci, monsieur le président.

[Français]

Je vous remercie de nous avoir invités à discuter avec vous aujourd'hui. C'est la première fois que l'ACSTA comparait devant le Comité permanent des comptes publics, alors permettez-moi de nous présenter.

[Traduction]

L'ACSTA est en service depuis le 1^{er} avril 2002. L'Administration est une société d'État. Elle rend compte au Parlement par la voix du ministre des Transports. Moi-même, je n'ai pas été nommé par le gouverneur en conseil, mais j'ai été choisi par notre conseil d'administration.

L'ACSTA est l'une des nombreuses couches qui composent le système de sûreté de l'aviation. Les voyageurs aériens nous voient en première ligne dans 89 aéroports. Derrière les rideaux, nous travaillons en très étroite collaboration avec nos partenaires de l'industrie du transport aérien. Ces partenaires comprennent notamment les organismes de renseignement de sécurité et les forces de l'ordre, les compagnies aériennes, les administrations aéroportuaires et Transports Canada. Ce dernier établit les politiques et réglemente la sûreté du transport aérien. Notre rôle consiste à exploiter un système de contrôle de sûreté efficace.

Six responsabilités incombent à l'ACSTA. Nous contrôlons les passagers et leurs bagages de cabine. Nous contrôlons les bagages enregistrés. Nous contrôlons les non-passagers qui pénètrent dans les zones réglementées. Nous avons introduit une carte d'identité avec des caractéristiques biométriques qui servira à nous assurer de l'identité des travailleurs des aéroports. Nous payons pour des services de la GRC qui place des agents à bord de certains vols et nous versons un financement à certains aéroports admissibles pour des contrats visant la prestation de services de police nécessaires pour assurer la sûreté de l'aviation de façon efficace.

En s'acquittant de ces six responsabilités l'année dernière, l'ACSTA a intercepté plus de 738 000 articles interdits avant qu'ils n'atteignent la cabine des aéronefs, permettant ainsi à près de 40 millions de passagers de voyager en toute confiance et en toute tranquillité d'esprit.

[Français]

La sûreté est notre priorité absolue, et nous serions heureux de recevoir tout commentaire qui pourrait nous aider à améliorer notre

travail. Le rapport de la vérificatrice générale qui est actuellement devant vous nous a été et nous est encore très utile.

Bien que la vérificatrice générale ait mis l'accent sur Transports Canada et sur ses responsabilités au sein du système de sûreté des transports aériens, l'ACSTA travaille très étroitement avec le Bureau du vérificateur général. Grâce à son rapport et à nos discussions avec ses représentants, nous avons reçu de très précieux conseils.

Nous faisons actuellement l'objet d'une vérification. À la demande du ministre des Transports, M. Jean Lapierre, une équipe de l'OACI, l'Organisation de l'aviation civile internationale, est arrivée cette semaine à Ottawa afin de mesurer le rendement du Canada par rapport aux normes mondiales en matière de sécurité. Nous espérons recevoir les résultats de cette vérification vers la fin de l'année.

Je pense qu'il vaut la peine de le répéter, nous sommes heureux de faire l'objet d'un examen minutieux. Une inspection rigoureuse nous permet de prévenir les erreurs. Dans notre travail, il n'y a aucune place pour l'erreur. Si nous commettons des erreurs, des personnes peuvent mourir.

Depuis 2002, nous nous sommes sans cesse améliorés. Nous avons amélioré la formation et le rendement des agents de contrôle, et mis en place des systèmes et des équipements à la fine pointe de la technologie. Je peux vous assurer que nous allons continuer d'améliorer notre efficacité.

La vérificatrice générale a attiré notre attention sur notre relation avec Transports Canada. Nous prenons ces préoccupations très au sérieux et nous avons déjà pris des mesures pour corriger les problèmes. Nous assurons le suivi de nos lettres de rappel à l'ordre beaucoup mieux qu'auparavant, comme l'a d'ailleurs noté la vérificatrice générale.

Nous répondons maintenant à chaque lettre et prenons toutes les mesures nécessaires pour assurer une sûreté efficace.

[Traduction]

Je suis particulièrement heureux que la vérificatrice générale ait louangé nos résultats relativement à la mise en place de l'équipement servant à contrôler les bagages et à détecter des explosifs. Vous serez heureux d'apprendre que nous gérons plus de 100 projets de systèmes de détection d'explosifs visant à accroître la sûreté du transport aérien et que nous prévoyons les terminer d'ici la fin de l'année, soit plus tôt que prévu initialement, et en respectant le budget établi. Alors, je pense que nous nous sommes améliorés.

J'ai une dernière remarque. Certains ont dit que notre système n'était pas parfait à 100 p. 100. J'en conviens et je pense qu'il ne le sera jamais. Les systèmes de sûreté ne peuvent jamais être d'une sécurité absolue. Nous ne pourrions jamais nous offrir un tel système de sûreté, car il détruirait justement ce qu'il vise à protéger. Mais il existe bien un système de sûreté qui prévoit l'imprévu et qui le gère avec succès.

Au diapason de nos partenaires, nous décelons les capacités des terroristes, décourageons ces derniers, réagissons efficacement aux incidents et nous nous remettons de ces derniers pour fonctionner à nouveau normalement. Nous apprenons sans cesse. La sûreté est quelque chose qui s'améliore constamment. Nous devrions viser un système de sûreté de l'aviation qui protège efficacement le public et qui obtienne sa confiance. C'est pourquoi nous travaillons sans cesse à améliorer la sûreté du transport aérien de sorte que les passagers prennent l'aviation avec confiance, l'esprit tranquille. C'est, et ce sera toujours, notre priorité absolue.

• (0920)

[Français]

Je serai heureux de répondre à vos questions. Merci beaucoup, monsieur le président.

[Traduction]

Merci, monsieur le président.

Le vice-président (M. Mark Holland): Merci, monsieur Duchesneau. Nous vous remercions de cette intervention.

Le témoin suivant sera Mme Margaret Bloodworth, sous-ministre, ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile.

Mme Margaret Bloodworth (sous-ministre, ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile): Monsieur le président, membres du comité, merci de votre invitation à prendre la parole au sujet du chapitre 2 du rapport d'avril 2005 de la vérificatrice générale du Canada.

[Français]

Hier après-midi, la ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile a présenté un rapport intitulé « Protéger une société ouverte - un an après », qui met en relief les progrès que le gouvernement a réalisés depuis le lancement de la politique de sécurité nationale, il y a un an. Je crois que cette politique, ainsi que la création de Sécurité publique et Protection civile Canada en décembre 2003, font état de grandes améliorations à l'architecture de sécurité nationale.

[Traduction]

Comme l'a signalé la vérificatrice générale dans son rapport, parmi les déficiences et les problèmes de mise en oeuvre du programme constatés au cours de la vérification, bon nombre existaient déjà avant la restructuration à l'origine du nouveau ministère. La fusion de l'ancien ministère du Solliciteur général, du Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile et du Centre national de prévention du crime pour créer le nouveau ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile a créé un centre national de sûreté et de sécurité publiques.

Le ministère fait partie d'une portefeuille de la sûreté plus vaste qui comprend le SCRS, la GRC, le Centre des armes à feu du Canada, les Services correctionnels du Canada, la Commission nationale des libérations conditionnelles et l'Agence des services frontaliers du Canada.

La création du nouveau ministère a également amené une plus grande focalisation des efforts du gouvernement dans le domaine de la gestion des urgences. Grâce à l'existence d'un centre de responsabilité et de coordination clair et d'une voie hiérarchique faisant autorité relevant d'un seul ministre, nous avons été en mesure d'assurer un leadership ferme et cohérent sur les questions de sûreté publique au niveau du Cabinet. Il ne fait aucun doute que nous avons maintenant une capacité plus grande pour faire face aux préoccupations continues et aux questions émergentes dans les domaines de la sécurité publique et de la sécurité nationale.

J'aimerais profiter de l'occasion pour mettre en relief certaines des initiatives que nous avons entreprises depuis le premier rapport de la vérificatrice générale en 2004, depuis que la politique canadienne de sécurité nationale a été rendue publique.

Le Centre d'opérations du gouvernement et le Centre canadien de réponse aux incidents cybernétiques fonctionnent 24 heures sur 24, 7 jours sur 7.

Le gouvernement du Canada est en train de mettre en oeuvre le système national d'intervention en cas d'urgence, qui vise à s'assurer que le Canada est préparé à n'importe quel type d'urgence nationale en adoptant une approche tous risques.

Les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux ont établi un forum permanent de haut niveau sur les urgences et les ministres responsables de la gestion des mesures d'urgence se sont réunis pour la première fois depuis une décennie, en janvier 2005.

Dix-huit ministères fédéraux ont participé à Triple Play, un exercice de contre-terrorisme conjoint avec les États-Unis et le Royaume-Uni du 4 au 8 avril 2005.

Le gouvernement du Canada a rendu public en novembre 2004 un énoncé de position relativement à une stratégie nationale pour la protection des infrastructures essentielles au Canada et il est actuellement en train de réaliser une série d'assemblées publiques dans l'ensemble du Canada pour obtenir le point de vue des intervenants en matière d'infrastructures essentielles dans le but d'élaborer une stratégie pour la protection des infrastructures essentielles. Ici, je noterais que la réaction des provinces et de l'industrie privée a été très positive dans les deux assemblées publiques qui ont eu lieu jusqu'à présent.

En mars de cette année, le gouvernement a publié une stratégie relative aux menaces chimiques, biologiques, radiologiques et nucléaires visant à protéger le Canada et la population canadienne en prévoyant toutes les mesures possibles pour prévenir le terrorisme CBRN. Le Collège de la protection civile du Canada dirige l'élaboration et l'exécution d'un programme de formation chimique, biologique, radiologique et nucléaire exhaustif pour les premiers intervenants, de concert avec la GRC, Santé Canada, Recherche et développement pour la défense du Canada et la Commission canadienne de sûreté nucléaire.

Le programme dirigé par le collège a déjà permis de former quelque 800 premiers intervenants et on prévoit qu'environ 1 200 autres seront formés au cours de la prochaine année. De plus, un effort parallèle entrepris par l'Agence de santé publique du Canada a permis d'assurer la formation de plus de 1 350 intervenants en santé jusqu'à présent et il continuera de former d'autres intervenants en santé publique.

Ces chiffres ne sont pas aussi élevés que nous l'aurions souhaité, mais ils représentent un progrès indéniable; et ce qui, à mon sens, est plus important encore, c'est que la tendance pour ce qui est du taux de formation est bonne, c'est-à-dire qu'elle est à la hausse.

L'accès sur Internet, cet été, des niveaux Initiation et Élémentaire du programme du collège permettra également de faire des gains importants. Ces initiatives et d'autres encore reflètent l'importance d'une stratégie complète et intégrée pour mieux protéger la population canadienne contre une gamme étendue et de plus en plus complexe de menaces. Elles constituent des étapes importantes pour améliorer le leadership, la coordination et la concentration, non seulement au niveau fédéral, mais également au niveau des provinces, des municipalités et du secteur privé.

Ceci dit, il est clair que nous avons beaucoup de travail devant nous.

• (0925)

[Français]

Par exemple, nous avons assurément accru la coopération avec les provinces, les territoires et les premiers intervenants, et cherchons de nouvelles façons de miser sur nos capacités.

Pendant ce temps, nous maintiendrons notre approche intégrée de gestion d'urgence et de sécurité nationale dans tout le gouvernement. Nous continuerons à employer un modèle qui s'adapte aux situations changeantes.

Nous avons désormais une solide fondation sur laquelle nous appuyer. Elle est d'autant plus solide que le récent budget fédéral nous a accordé 1 milliard de dollars supplémentaire sur cinq ans pour les initiatives clés de sécurité nationale.

[Traduction]

En terminant, j'aimerais dire que je suis fière de ce que nous avons été en mesure d'accomplir en un laps de temps relativement court en tant que ministre, mais je reconnais également qu'il y a un certain nombre de défis qui nous attendent. Cette vérification a soulevé certaines questions importantes et nous allons continuer de chercher des façons d'améliorer nos façons de faire dans tout le spectre de nos activités.

J'aimerais me faire l'écho des propos de M. Duchesneau. Il n'existe pas de système sûr à 100 p. 100, mais nous pouvons et devons continuer à faire mieux. Il s'agit d'un domaine qui continue de changer et ceux d'entre nous qui travaillons dans ce domaine, dans tous les aspects de ce domaine, devons également continuer de changer et de nous adapter.

Nous avons beaucoup de travail à faire, mais je suis confiante que nous deviendrons beaucoup plus efficaces et efficaces en offrant un service public véritablement fondamental, aidant à protéger la sûreté et la sécurité de la population canadienne.

Je serai heureuse de répondre à vos questions.

Le vice-président (M. Mark Holland): Merci beaucoup, madame Bloodworth. Nous vous remercions de cette présentation.

Nous allons maintenant donner la parole à M. Marc Grégoire, sous-ministre adjoint, Groupe de sécurité et sûreté, ministère des Transports.

[Français]

M. Marc Grégoire (sous-ministre adjoint, Groupe de sécurité et sûreté, ministère des Transports): Monsieur le président, membres du comité, je vous remercie de me donner l'occasion de prononcer une brève allocution avant la période de questions.

Le Canada possède l'un des réseaux de transport les plus sûrs et les plus sécuritaires au monde. Transports Canada a pris plusieurs mesures depuis le 11 septembre 2001 pour renforcer davantage la sûreté du réseau de transport du Canada, et plus spécialement la sûreté aérienne et maritime.

Nous maintenons notre engagement à améliorer sans cesse la sûreté du réseau de transport. Comme l'ont dit M. Duchesneau et Mme Bloodworth, on n'aura jamais terminé. Les recommandations de la vérificatrice générale à cet égard nous encouragent à poursuivre nos efforts.

[Traduction]

Les mesures initiales touchant la sûreté mises en place à la suite des événements du 11 septembre portaient surtout sur les secteurs à risque élevé comme le contrôle des passagers aériens et de leurs bagages de cabine, et les améliorations à apporter à la sûreté à bord des appareils. D'autres mesures de sûreté ont été prises par la suite pour traiter d'autres secteurs à risque dans tous les modes de transport.

Le budget de décembre 2001 prévoyait une enveloppe de 2,2 milliards de dollars sur cinq ans pour des initiatives de sûreté

dans le secteur de l'aviation. Parmi les réalisations du gouvernement du Canada, il convient de mentionner :

[Français]

- la création de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. M. Duchesneau vous a parlé longuement de cet organisme ainsi que de son mandat;

- l'amélioration du contrôle au préembarquement aux aéroports canadiens;

- un financement sur cinq ans pour l'acquisition, le déploiement et l'utilisation de systèmes perfectionnés de détection des explosifs aux aéroports du pays qui desservent environ 99 p. 100 des voyageurs voyageant au Canada;

- l'augmentation du nombre d'agents de la Gendarmerie royale du Canada à bord de vols donnés, à l'échelle nationale et internationale;

- un financement sur deux ans pour aider les transporteurs aériens à couvrir le coût des modifications en vue d'améliorer la sûreté, y compris le renforcement des portes des postes de pilotage des aéronefs passagers existants;

● (0930)

[Traduction]

- une contribution annuelle aux coûts associés à la présence policière afin d'assurer la sûreté de l'aviation aux principaux aéroports et un paiement unique pour le renforcement de la présence policière et de la sûreté des aéroports, des mesures qui ont été mises en place à la suite des attentats terroristes aux États-Unis en septembre 2001.

- un financement supplémentaire pour augmenter considérablement le personnel de Transports Canada responsable de la sûreté de l'aviation, notamment l'embauche de nouveaux inspecteurs pour assurer une surveillance accrue de la sûreté de l'aviation partout au pays.

[Français]

Le budget de 2005 a par ailleurs prévu 16 millions de dollars sur cinq ans pour la mise au point de systèmes qui permettront de recueillir et d'évaluer les renseignements sur les voyageurs. Ces systèmes accroîtront la sûreté de l'aviation et la sécurité nationale.

Le gouvernement du Canada a aussi annoncé, depuis 2001, plus de 900 millions de dollars pour mettre en oeuvre toute une gamme d'initiatives majeures touchant la sûreté maritime, dont:

- une vaste gamme d'initiatives réparties en sept grandes catégories, soit la surveillance accrue et le repérage amélioré des navires; le contrôle des personnes à bord des navires; la détection des matières radioactives dans les conteneurs; l'ajout de groupes tactiques d'intervention de la GRC et d'enquêteurs portuaires; une collaboration plus étroite entre les ministères; la mise en oeuvre d'un Programme d'autorisation d'accès aux zones réglementées des infrastructures maritimes et une capacité améliorée en termes d'inspection et de réglementation;

[Traduction]

- le plan en six points de la Politique de sécurité nationale du gouvernement du Canada pour renforcer la sûreté maritime, dont une mise à jour a été publiée hier;

- la mise en place d'un programme de contribution pour la sûreté des installations maritimes pour aider les ports et les installations maritimes à apporter des améliorations à la sécurité, dont le premier volet a été annoncé le mois dernier.

[Français]

Transports Canada travaille à renforcer davantage la sûreté du transport maritime au Canada en :

- élaborant et mettant en oeuvre le Règlement sur la sûreté du transport maritime, qui fournit un cadre réglementaire complet en matière de sûreté maritime et incorpore le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires de l'Organisation maritime internationale, qui est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004. Le rapport de la vérificatrice générale précise que ce travail a été bien fait.

- préparant aussi des modifications au Règlement sur la sûreté du transport maritime pour exiger que les employés de certains ports et installations maritimes obtiennent des autorisations de sécurité. Ce travail est encore en cours.

- travaillant avec les États-Unis à l'harmonisation des régimes de sûreté maritime des deux pays pour que les navires battant pavillon canadien qui satisfont aux exigences canadiennes en matière de sûreté puissent entrer dans les ports américains, et vice versa;

[Traduction]

- exigeant des navires de fournir un préavis d'au moins 96 heures avant d'entrer dans les eaux canadiennes.

- établissant, en partenariat avec les États-Unis, des procédures améliorées en matière de sûreté pour les navires entrant dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent.

- collaborant avec des partenaires internationaux à l'élaboration de nouvelles exigences internationales en matière de sûreté maritime.

[Français]

Transports Canada s'applique à renforcer davantage la sûreté du réseau de transport au Canada et prend toutes les mesures jugées raisonnables pour favoriser une sécurité et une sûreté accrues dans tous les modes de transport.

Nous effectuerons une analyse complète des risques envers la sûreté des transports, lors de la préparation des prochaines phases d'activités liées à la sûreté. Nous sommes convaincus qu'avec une analyse et une évaluation des risques approfondies et soutenues, nous pouvons faire en sorte que notre programme global de sûreté continue d'aller dans la bonne direction.

[Traduction]

Transports Canada passe régulièrement en revue son système de sûreté des transports—la réglementation, les normes, les procédures, l'équipement et les exigences connexes—pour s'assurer qu'il demeure efficace même dans un milieu de sûreté en constante évolution.

[Français]

Je vous remercie, monsieur le président.

C'est avec plaisir que je répondrai à vos questions.

●(0935)

[Traduction]

Le vice-président (M. Mark Holland): Merci, monsieur Grégoire.

Nous allons maintenant passer au premier tour de questions.

Monsieur Lastewka, vous avez huit minutes.

L'hon. Walt Lastewka (St. Catharines, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je veux présenter des excuses parce que la réunion a commencé en retard et parce que toute l'opposition officielle était absente. Je suis vraiment préoccupé qu'il s'agisse d'un comité qui est présidé par l'opposition et qui a été créé par l'opposition et qu'ensuite, les membres de l'opposition n'aient pas assisté à la réunion.

Monsieur le président, j'aimerais d'abord vous poser la question suivante : quand avez-vous été prévenu que vous alliez présider la réunion d'aujourd'hui?

Le vice-président (M. Mark Holland): Premièrement, avant de poursuivre, comme vous le savez, nous ne pouvons faire allusion à l'absence d'un membre particulier du comité.

Je me suis rendu compte que c'était le cas uniquement lorsque je me suis assis. Je comprends... À tout événement, nous ne pouvons faire allusion à l'absence d'un membre particulier du comité.

L'hon. Walt Lastewka: J'ai quelques questions à poser. Je comprends qu'il s'est passé beaucoup de choses après 2001 et qu'il y avait beaucoup de travail à faire. Mes questions porteront principalement sur les observations de la vérificatrice générale concernant l'établissement d'objectifs, de plans et d'un chemin critique pour s'assurer que les choses seront faites d'une manière ordonnée.

Je fais allusion au paragraphe 2.49 qui dit ceci : « À notre avis, le dispositif d'application des règlements de sécurité de Transports Canada n'est pas efficace dans le cas de l'ACSTA. Aucun objectif en matière de rendement n'a été fixé ». Je sais qu'il n'y avait pas beaucoup de temps pour faire les choses, mais fixer des objectifs de rendement—on s'attend à cela—ensuite, qu'est-ce qui suit, établir des plans appropriés pour réaliser ces objectifs, et ensuite, les fonds nécessaires à dépenser et certaines initiatives à entreprendre.

J'aimerais que vous fassiez des observations sur cette question. Pourquoi n'a-t-on pas fixé d'objectifs en matière de rendement? Pourquoi n'y a-t-il pas eu certaines analyses internes appropriées pour pouvoir planifier? Comme vous voyez, je ne traite pas de la mise en application, parce que je comprends que vous subissez beaucoup de pression, mais pour ce qui est des objectifs de rendement et du travail préparatoire, j'ai beaucoup de difficulté à accepter ces observations de la vérificatrice générale.

Je suis heureux qu'elle ait fait ces observations, parce que je pense que c'est très important, peu importe ce que nous faisons, que nous ayons des objectifs appropriés, que nous ayons des plans pour réaliser ces objectifs et que nous ayons un système qui permet de déterminer dans quelle mesure nous nous sommes rapprochés de nos objectifs.

La recommandation se lisait comme suit : « Transports Canada devrait instaurer des indicateurs de rendement pour l'ensemble de son système, qui préciseraient ce que le Ministère considère être un rendement satisfaisant »; c'est quelque chose que je m'attendrais que vous fassiez dès le départ. Pouvez-vous m'en dire un peu plus à ce sujet.

M. Marc Grégoire: Premièrement, je ne peux pas être d'accord totalement avec l'idée que nous n'avions pas d'objectifs de rendement d'aucune sorte. Nous avons effectivement certains objectifs de rendement, et nous avons effectivement certaines normes de rendement; cependant, elles ne répondent probablement pas aux attentes des vérificateurs dans le cas de cette vérification. Du moins, au cours des 20 dernières années, nous avons effectué des tests d'infiltration dans des aéroports pour déterminer le rendement des agents de sûreté. Tout ce volet ne peut être discuté dans le rapport de la vérificatrice à cause de sa délicatesse du point de vue de la sécurité, alors nous avons demandé à la vérificatrice générale de ne pas en parler dans son rapport.

Nous avons des inspecteurs qui possèdent une trousse d'outils et qui se rendent régulièrement dans les aéroports pour essayer de faire passer des objets au point de contrôle, alors voilà une façon d'examiner le rendement de l'ACSTA. Nous faisons cela auparavant avec les compagnies aériennes qui appliquaient ce système. Un des objectifs recherchés lorsqu'on a voulu que l'ACSTA assure le contrôle des passagers dans les aéroports était d'améliorer l'uniformité des activités de contrôle dans les différents aéroports. Je dirais que l'ACSTA a grandement amélioré cette situation de diverses façons, l'une d'entre elles étant l'augmentation importante et l'amélioration du programme de formation destiné aux agents de sûreté. Alors, voilà une mesure de rendement—comment le programme de formation est exécuté.

Comme je l'ai dit, je n'ai pas le droit de discuter publiquement des résultats des tests d'infiltration, mais il s'agit là d'un indicateur de rendement important. Cependant, vous ne pouvez pas établir une norme pour les tests d'infiltration, parce que si les résultats deviennent trop bons, nous changeons alors la procédure. Nous avons une trousse d'outils plus vaste et ce que nous essayons de faire, c'est de nous mettre à la place des terroristes. Nous essayons d'abord de voir comment les agents de sûreté vont déterminer si nous passons quelque chose au point de contrôle, mais également nous utilisons de nouveaux dispositifs et de nouvelles façons de tester ces gens. Si je compare cela avec ce que nous avons dans le milieu de la sûreté, il est très difficile d'avoir des normes de rendement semblables.

• (0940)

Le vice-président (M. Mark Holland): Avant de continuer, M. Kasurak aimerait dire un mot.

M. Peter Kasurak (directeur principal, Bureau du vérificateur général du Canada): J'aimerais préciser quelles étaient nos attentes. Je pense qu'il est tout à fait approprié que le ministère des Transports signale qu'il a effectivement des normes, et quelles sont les attentes individuelles—par exemple, les tests d'infiltration. Nous étions à la recherche d'un objectif pour l'ensemble du système. En d'autres mots, jusqu'où l'ensemble du système doit bien performer avant que vous commenciez à intervenir et que vous preniez une mesure de réglementation, ou, du point de vue de l'ACSTA, une mesure administrative à l'endroit de l'un de vos sous-traitants?

Je ne suis pas tout à fait d'accord avec l'observation voulant que parce que vous pouvez rendre le test plus difficile à un moment donné, vous ne pouvez pas avoir de normes. Je dirais, oui, vous devez prendre conscience que vous êtes intervenu et que vous avez changé... Il se peut que vous ayez à refaire la base des choses et pendant un certain temps, le rendement peut ne pas paraître aussi bon qu'il l'était antérieurement, mais vous fixez quand même un objectif et vous essayez de l'atteindre. Ce serait là notre attente pour la gestion du système dans son ensemble.

L'hon. Walt Lastewka: D'après ce que j'ai compris, oui, il y avait certains objectifs, et oui, certains systèmes ont été mis en place, mais quel est votre rendement par rapport à cela? La vérificatrice générale et moi avons eu de nombreuses discussions sur les objectifs et les buts et sur le rendement également. Vous pouvez fixer des objectifs merveilleux et établir des systèmes extraordinaires, mais si votre rendement n'est pas approprié, nous pourrions avoir un rendement de 15 p. 100. Je suis intéressé de savoir qu'il n'y avait pas un bon système de mesure du rendement en place.

Alors, je vais vous demander, à vous et à la vérificatrice générale, qu'est-ce qui manque ici? En tant que parlementaire, je veux savoir si vous vous jugez d'après vos objectifs, qui pourraient être changés à la baisse ou à la hausse, selon tous les éléments de sécurité—et je ne veux pas entrer dans ces détails. Je veux simplement savoir quel est notre rendement par rapport à ce que nous avons dit que nous ferions?

M. Peter Kasurak: Je crois que c'est exactement ce que nous disons, monsieur le président. Cela n'a pas été fait. Il semble qu'on s'attendait officiellement à ce que personne ne rate le test d'infiltration. Que tous les échecs étaient mauvais, mais tout le monde avait compris, comme certains témoins l'ont déjà souligné, que le système ne pouvait pas être parfait, il fallait donc une certaine marge de manoeuvre, mais elle n'a jamais été définie. Cette atteinte des objectifs réalistes par le personnel et l'équipement n'a pas été définie.

Le vice-président (M. Mark Holland): C'est au tour de M. Christopherson.

Vous avez huit minutes.

M. David Christopherson (Hamilton-Centre, NPD): Merci, monsieur le président.

Je veux seulement souligner le fait qu'il est décevant que ni le Bloc ni le Parti conservateur ont jugé qu'il était important de se présenter, si l'on tient compte qu'ils sont les premiers à faire de beaux discours pour dire que le comité est supposé être non partisan et que nos travaux devraient dépassaient tout cela—pourtant, voilà ce qui ce passe. Qu'y a-t-il de plus important que la sécurité?

Je m'attends à être réprimandé pour avoir dit cela. Le jury peut ignorer ces remarques. Qu'en pensez-vous?

Le vice-président (M. Mark Holland): Le député doit noter que nous ne pouvons pas signaler l'absence d'un autre député.

M. David Christopherson: Mr. David Christopherson Absolument, monsieur le président, et je vous remercie de me le rappeler.

Peut-être que je peux aussi mentionner qu'à cause du système... un de ces systèmes où quatre ou cinq députés signent un document qui nous oblige à tenir une réunion. Je dois dire que, même en tant que membre du parti minoritaire dans la Chambre, c'est à mon avis un règlement stupide. Je crois qu'il devrait y avoir une participation un peu plus supérieure à seulement quatre députés d'un parti... puis vous pouvez littéralement immobiliser tout le processus.

Je le mentionne parce que—et je comprends comment nous sommes arrivés à cela et la raison pour laquelle il a été utilisé, mais cela veut dire que nous sommes en train d'étudier cette question de la sécurité et, en tant que membre du comité, je n'ai pas pu consulter l'analyse faite par le personnel, à cause de la convocation rapide de cette réunion. Je ne crois pas que cela nous permette de faire l'étude minutieuse que les Canadiens attendent de nous, surtout en ce qui concerne la sécurité. Je veux souligner que nous ne faisons pas un travail à la mesure de ce que nous pouvons et que nous devons faire, car cette réunion a été prévue de façon inhabituelle. L'examen que nous allons faire ne sera pas à la mesure de celui que nous aurions dû faire.

Le vice-président (M. Mark Holland): Une fois de plus, il y a une règle de procédure indiquée à la page 77. Je vous renvoie au paragraphe 106(4) du Règlement.

J'en conviens, c'est une période exceptionnelle. Le Parlement peut ne disposer que d'un temps limité pour ses travaux et cette question est extrêmement importante. Il est vrai que dans un monde parfait, ce que vous venez de dire est absolument vrai et toujours vrai, mais il y a des circonstances et des périodes où les choses changent et il faut s'y adapter.

M. Lastewka veut invoquer le Règlement. J'ai arrêté la minuterie, donc ça va.

• (0945)

L'hon. Walt Lastewka: Je ne veux pas faire perdre du temps M. Christopherson.

En tant que membre qui fait depuis longtemps partie de ce comité, vous prêchez à quelqu'un qui est déjà convaincu; ceux qui ont décidé d'utiliser ce système sont absents.

Le vice-président (M. Mark Holland): D'accord.

Continuons avec les questions.

Monsieur Christopherson.

M. David Christopherson: Bien, merci.

Au sujet des déclarations préliminaires, j'essaie d'être positif quand je peux le faire d'emblée. On a dit beaucoup de bien de la sécurité maritime. Il faut peut-être souligner que tout ne va pas pour le pire. Certaines choses fonctionnent elles le devraient.

J'aimerais demander à la vérificatrice générale si cette situation a une raison particulière. Est-ce dû à la direction de ce ministère, peut-être qu'il n'avait pas autant de défis?

Des voix : Oh, oh!

M. David Christopherson : Je crois que nous avons touché un point névralgique.

Pourquoi un secteur peut-il donner d'aussi bons résultats. Pourquoi un enfant réussit-il là où les autres échouent?

M. Marc Grégoire: Merci pour la question.

En fait, c'était un défi énorme. Nous avons fait beaucoup d'efforts. J'ai moi-même beaucoup travaillé au dossier de la sécurité maritime depuis 2002. Nous avons commencé à partir de zéro.

Comme certains d'entre vous le savent, étant donné que le journal vient de parler des dossiers d'Air India, nous avons commencé le processus d'élaboration de la sécurité aérienne en 1985. Mais en ce qui concerne la sécurité maritime nous n'avons rien fait, pratiquement rien. Nous avons commencé à zéro en automne 2001.

C'est Margaret qui a commencé en mettant sur pied un comité interministériel sur la sécurité maritime. Nous avons eu des consultations pour savoir ce que nous devrions faire. Cela a mené

à la conférence diplomatique de l'Organisation maritime internationale à Londres. En janvier 2003, le gouvernement a annoncé qu'il allait mettre en oeuvre cette nouvelle réglementation.

Entre janvier 2003 et juillet 2004, nous avons consulté tous les intervenants à travers le pays. Nous avons conclu des partenariats avec les Américains. Nous avons élaboré un protocole d'entente avec eux pour une reconnaissance mutuelle des réglementations. Nous avons élaboré des règlements en hiver 2004 et les avons mis en vigueur au fur et à mesure, ce qui est tout à fait inhabituel, car normalement la mise en vigueur se fait après.

Dans ce cas, le gouvernement était décidé à mettre en vigueur le code et au devant de la scène internationale. Nous y sommes arrivés. Nous avons respecté le délai du 4 juillet. Au 1^{er} juillet, nous avons livré près de 400 certificats de sécurité aux installations portuaires et plus de 200 attestations de sécurité à des navires.

Nous sommes très fiers du travail accompli. C'est une grande réalisation pour ce gouvernement et nous en sommes très heureux. Nous sommes doublement contents des commentaires positifs de la vérificatrice générale, car je vous avoue que la vérification pendant la mise en vigueur m'a beaucoup inquiété.

M. David Christopherson: Et si nous parlions des problèmes.

M. Marc Grégoire: Allez-y, je vous en prie.

Des voix: Oh, oh!

M. David Christopherson: Je crois que nous les avons suffisamment félicités. Nous devons parler d'autres choses.

La formation : je me souviens en avoir parlé la première fois. La vérificatrice générale a dit que c'était un problème important, apparemment, dans tous les secteurs. Tout le monde a reconnu que les premiers intervenants constituent l'élément essentiel de l'un des aspects les plus critiques. Nous avons besoin d'en former beaucoup, jusqu'à 6 000, je crois, et il n'y en a eu que 200.

Où en sommes-nous? Peut-être pourrais-je demander ce que le ministre a répondu au sujet des préoccupations soulevées par la vérificatrice générale et je ne verrais pas d'objection à ce que Mme Fraser nous dise ce qu'elle pense de ces réponses et si elles sont appropriées.

• (0950)

Le vice-président (M. Mark Holland): Madame Bloodworth.

Mme Margaret Bloodworth: Merci, monsieur le président et monsieur Christopherson.

Il est évident que la formation pose des défis. À ma connaissance, les personnes qui étaient impliquées à l'époque ont consacré beaucoup de temps et d'efforts pour élaborer un cours. Je crois comprendre qu'ils ont été félicités pour la qualité du cours. Peut-être qu'à cette époque, elles n'ont pas fait suffisamment d'effort pour dispenser ce cours.

Je crois, que si elles étaient présentes, je suppose qu'elle diraient vouloir s'assurer que le cadre de travail et le cours étaient satisfaisants. À mon avis, dans un monde idéal, on élabore d'abord le cadre de travail, la théorie et on fixe les objectifs, puis on s'attaque à la mise en vigueur. Je ne crois pas qu'on puisse faire cela dans ce domaine; il faut faire un peu de tout cela au fur et à mesure.

Il est évident que nous devons augmenter la formation et nous l'avons fait. Nous avons fait des changements considérables, il y a une nouvelle direction au collège sur la sécurité. Peut-être encore plus important, nous avons accru la participation des provinces et des territoires qui sont très impliqués. Le fait que les représentants des provinces m'ont dit qu'ils étaient satisfaits de la direction que nous suivons, constitue pour moi l'épreuve de vérité.

J'insiste sur la direction que nous avons prise. Personne ne croit que nous avons obtenu les résultats que... mais seulement pour le nombre de cours, il est passé de 22 en 2003-2004, c'est-à-dire 14 dans cette zone et huit dans les régions à 42 cours en 2004-2005, soit 17 ici à Ottawa et 25 dans les régions. Pour 2005-2006, 56 cours sont prévus, 22 ici et 34 dans les régions et ce nombre peut être plus élevé en comptant des cours pilotes. Nous offrons aussi des cours fondamentaux d'introduction au CBRN sur le Web afin d'atteindre un plus grand nombre de personnes.

Je ne vais pas vous dire que nous avons atteint nos objectifs. Il reste encore beaucoup de travail à faire, mais je sais que nous sommes sur la bonne voie. Les provinces pensent aussi que nous sommes sur la bonne voie et cela est le plus important.

M. David Christopherson: Merci.

Voyons si Mme Fraser est d'accord.

Mme Sheila Fraser: Je vais utiliser l'expression que j'utilise souvent « optimiste prudente ». Le ministère a indiqué clairement qu'il reconnaissait qu'il y avait un problème et qu'il est complexe. Il ne s'agit pas seulement de préparer le cours, mais aussi la façon de faire participer les gens et la mise en oeuvre. Des efforts ont été certainement faits pour accroître la participation des provinces et d'autres parties dans les cours. Nous constatons aussi que le nombre de cours, comme l'a mentionné Mme Bloodworth, a augmenté.

M. David Christopherson: Ont-ils établi des objectifs, sont-ils satisfaisants et vont-ils les atteindre?

Le vice-président (M. Mark Holland): Vous aurez d'autres occasions, j'en suis sûr. Si vous le voulez, je peux ajouter votre nom sur la liste si vous voulez reprendre la parole.

Je donne la parole à M. Wrzesnewskyj.

M. Borys Wrzesnewskyj (Etobicoke-Centre, Lib.): Monsieur le président, je ne vais pas m'attirer des ennuis en signalant l'absence de certains députés, mais j'estime qu'il est tout à fait louable que les membres du NPD et du Parti libéral participent à la gestion des affaires publiques.

Je voudrais simplement revenir rapidement au lundi 2 mai qui a vu une tentative de détournement du travail du comité. Cela ayant échoué en raison de nos règles et procédures, les caucus de deux des partis sont occupés, durant les réunions du comité, à discuter de stratégie pour une bonne gouvernance.

Le vice-président (M. Mark Holland): Je vous avertis. Tenez-vous en aux questions.

Merci.

M. Borys Wrzesnewskyj: Ma question s'adresse à M. Jacques Duchesneau et concerne le rapport.

Monsieur Duchesneau, dans le rapport que vous avez mentionné au sujet de 89 aéroports avec lesquels vous travaillez. Il y a beaucoup de petits aéroports privés et peut-être que votre mandat est strictement limité à cela, mais a-t-on essayé d'étudier la question de ces petits aéroports, surtout que nous savons qu'à un certain moment des gens mal intentionnés envisageaient d'utiliser des avions-poudreux, des petits avions dans des petits aéroports, pour épandre des agents biologiques ou peut-être utiliser des petits avions comme des armes de terrorisme?

Est-ce que des études ont été faites à ce sujet?

● (0955)

M. Jacques Duchesneau: Je ne veux pas éviter la question, mais je crois que cette question peut être posée à mon organe de réglementation, Transport Canada. La Loi de l'ACSTA et les règlements prévoient que nous nous occupons des 89 aéroports. Cela représente juste un peu plus de 99 p. 100 des voyageurs au Canada. Je ne peux pas vous donner le nombre de petits aéroports, mais je suis sûr que mon ami Marc Grégoire pourra vous donner le chiffre exact.

Des voix : Oh, oh!

M. Jacques Duchesneau : J'étais sûr que M. Grégoire...

M. Marc Grégoire: Je pense que demander le nombre « exact » est demander un peu trop, car nous avons littéralement des milliers d'endroits au Canada où les gens peuvent utiliser un avion, sans compter les champs dans les fermes. Il y a au moins 2 000 aérodromes enregistrés, plus de 250 aéroports agréés et nous avons donné à l'ACSTA le mandat d'en surveiller 89.

Avons-nous étudié la question de l'épandage par avion? Non. C'est quelque chose que nous allons étudier à l'avenir. Peut-être que cela se relie à certains commentaires de Peter pendant la vérification indiquant que nous n'avions pas d'analyse de risques documentée pour l'ensemble de la sécurité aérienne—nous en avons une, soit dit en passant, sur la sécurité maritime—mais, nous projetons d'en avoir une.

Les dangers ont fait l'objet de discussions avec la communauté internationale, avec nos partenaires américains. Le risque concernait l'utilisation des avions pour passagers, des grands avions de transport de passagers en tant qu'armes. Nous comptons aussi beaucoup sur les renseignements que nous communiquent les différentes agences et le SCRS, mais surtout le SCRS.

Pour le moment, aucun renseignement n'indique que ces gens constituent une menace aujourd'hui. Cependant, nous avons modifié la Loi sur l'aéronautique au moyen de la Loi sur la sécurité publique, 2002, adoptée par la Chambre en mai 2004. Cette nouvelle Loi nous permet d'aller plus loin dans le domaine de l'aviation générale. Par exemple, nous pouvons contrôler les pilotes à l'avenir.

M. Borys Wrzesnewskij: Monsieur Grégoire, qu'en est-il des échéanciers?

M. Marc Grégoire: C'est quelque chose que nous allons examiner l'année prochaine. Nous nous demanderons si nous devons faire quelque chose, et dans ce cas, quand? Donc l'échéancier sera pour l'année prochaine et nous prévoyons finir à l'hiver 2006. Nous élaborons une stratégie de sécurité du transport où les risques seront classifiés dans les divers secteurs. Mais, pour l'instant nous ne faisons rien dans ce domaine.

M. Borys Wrzesnewskij: Donc, vous allez étudier les échéanciers l'année prochaine, puis vous les fixerez pour les mesures de sécurité. Par exemple, l'Aéroport Buttonville à Toronto—des centaines de petits avions, des centaines de pilotes, tout près du centre-ville de Toronto, ne relèvent pas du mandat.

M. Marc Grégoire: Oui, ils ne contrôlent pas les passagers. Mais, vous avez l'Aéroport de Gatineau et celui de Carpe. Aux environs de Montréal, il y a au moins une douzaine de petits aéroports. Mais, ces aéroports sont pour des petits avions.

Un petit avion pourrait entrer par la fenêtre ici—et cela ralentira certainement la réunion—mais cela ne serait certainement pas le danger qu'il y a eu aux États-Unis. Ce n'est pas un danger important comme d'autres que nous étudions.

M. Borys Wrzesnewskij: Donc, monsieur Grégoire, malgré les renseignements, rendus publics, nous informons que des gens mal intentionnés étudient la possibilité de commettre des attentats terroristes, l'année prochaine peut-être, nous étudierons ce genre d'attentats. Il n'entrera pas par cette fenêtre. Je croyais qu'ils étudiaient la façon d'épandre du poison ou des bactéries, et ainsi de suite.

Soit dit en passant, si l'on considère la sécurité dans les aéroports, il est rassurant de savoir que 99 p. 100 des passagers sont contrôlés de cette façon. Il est très facile de se rendre compte que ce pourcentage de passagers a été contrôlé. Si j'avais des mauvaises intentions, je n'approcherai pas un aéroport. Je chercherai le 1 p. 100 de faille. Donc, c'est décourageant d'apprendre que l'année prochaine peut-être, nous étudierons des échéanciers pour se préparer à cette éventualité.

Mais j'aimerais passer à quelque chose de différent...

•(1000)

Le vice-président (M. Mark Holland): Vous avez 50 secondes. Vous pouvez revenir, si vous voulez.

M. Borys Wrzesnewskij: Et vous pouvez ajouter ces 50 secondes à ma prochaine intervention. Merci.

Le vice-président (M. Mark Holland): Je suis sûr que les gens assis au fond de la salle espèrent que la réunion ne sera pas ralentie de la façon qui a été dite.

Je donne la parole à M. Murphy pour huit minutes puis ce sera le tour de M. Christopherson.

L'hon. Shawn Murphy (Charlottetown, Lib.): Merci beaucoup, je remercie les témoins d'être venus.

J'ai deux ou trois questions, M. Duchesneau, concernant l'ACSTA.

Pourriez-vous nous expliquer certains titres des états financiers. Vous avez un financement du gouvernement dans vos recettes, mais je m'attendais à voir des recettes provenant des droits payés par les passagers.

M. Jacques Duchesneau: C'est une très bonne question. C'est important parce que souvent le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien est appelé la taxe de l'ACSTA. Ce n'est pas le cas.

Nous ne fixons pas, nous ne recevons pas et nous ne gérons pas l'argent que les passagers payent quand ils montent dans un avion au Canada. Cela est la responsabilité du ministère des Finances. Tout l'argent que nous recevons à l'ACSTA provient des crédits.

L'hon. Shawn Murphy: En tant que membres du Comité des comptes publics essayant d'élaborer un régime de responsabilisation, comment pouvons-nous savoir si les fonds provenant du paiement des voyageurs dans tout le Canada se rapportent ou non au 234 millions de dollars affectés par le gouvernement du Canada et transférés à l'ACSTA?

Mme Sheila Fraser: Monsieur le président, je pourrais peut-être répondre à cette question.

Le ministère des Finances nous a demandé de vérifier un état financier qui indique les droits reçus pour la sécurité du transport aérien. Donc, nous avons les recettes totales comparées aux dépenses totales par l'ACSTA—et peut-être par d'autres, mais principalement par l'ACSTA. Un état financier a été préparé et je crois qu'il se trouve dans le site Web du ministère des Finances.

L'hon. Shawn Murphy: Mais, avec tout le respect que je vous dois, madame Fraser, cela ne nécessite pas vraiment une vérification. Ils sauraient exactement, pour l'exercice finissant le 31 mars, ce qu'ils ont perçu auprès des voyageurs, puis ils le compareraient aux 234 millions de dollars. Est-ce exact?

Mme Sheila Fraser: C'est exact.

L'hon. Shawn Murphy: Le public et les députés peuvent consulter le rapport dans le site Web, mais on aurait pensé qu'il ferait partie du rapport de l'ACSTA.

Mme Sheila Fraser: Selon la façon dont les droits ont été fixés, ce n'est pas l'ACSTA qui reçoit cet argent. C'est le Trésor et un montant est reversé à l'ACSTA pour ses dépenses.

L'hon. Shawn Murphy: Je suppose que l'un de vous deux sait quel montant, provenant des voyageurs, a été perçu par le gouvernement pour l'exercice finissant le 31 mars 2004?

Mme Sheila Fraser: Je peux vous le communiquer. Je ne l'ai pas ici.

M. Marc Grégoire: Le ministère des Finances a publié ces résultats il y a deux ou trois mois. Une analyse est faite chaque année. Le ministère des Finances s'est engagé à en faire une tous les ans, à publier un rapport sur les recettes provenant des taxes et des dépenses.

J'ajouterais à ce qu'à dit Mme Fraser, que les dépenses ne sont pas seulement celles de l'ACSTA. Transports Canada, par exemple, reçoit une partie de ces fonds. En cinq ans, 300 millions de dollars ont été affectés à Transports Canada et à d'autres secteurs. La GRC a reçu une partie de cet argent les deux ou trois premières années. Donc, en ce qui concerne les 2,2 milliards de dollars sur cinq ans, qui sont maintenant réduits parce que la taxe a été réduite, tous ces chiffres sont disponibles auprès du ministère des Finances qui avait encore fait une analyse très détaillée cet hiver.

L'hon. Shawn Murphy: Mais, vous pouvez comprendre mon problème, la difficulté du public à comprendre cela. Je me souviens très bien quand ce droit a été appliqué; j'étais membre du Comité des finances à l'époque—les fonctionnaires du ministère des Finances disaient que chaque personne voyageant au Canada allait payer 28,00 \$. J'étais convaincu que ce montant était complètement faux, qu'il était trop élevé, qu'ils ne pouvaient pas justifier un tel montant — d'ailleurs, ils ne l'ont pas fait—et il y a eu de très vifs affrontements.

Le montant a diminué, je crois qu'il faut payer 14,00 \$ pour un vol intérieur ou peut-être moins.

• (1005)

M. Jacques Duchesneau: Dix dollars.

L'hon. Shawn Murphy: C'est bien moins que les 28 \$ pour lesquels plaidaient les fonctionnaires du ministère des Finances demandaient devant le Comité des finances en 2001 pour financer l'ACSTA.

Mais, je pensais qu'il allait être dans votre rapport. Si un droit devait être versé à la GRC pour... car il s'agit du transport aérien, n'est-ce pas? Nous ne parlons pas de transport maritime ou routier. Donc quelque soit le travail de la GRC, il devrait être vraiment défini, délimité et il faudrait expliquer que c'est le résultat du droit payé par les citoyens canadiens.

Mais, vous dites que vous n'avez rien à faire avec cela?

M. Marc Grégoire: En fait, au sujet de l'argent que l'ACSTA fournit à la GRC pour les agents de la sécurité aérienne, c'est-à-dire des agents de la GRC armés qui sont à bord de certains avions, le montant n'est pas indiqué dans le rapport, car, pour des raisons de sécurité, nous ne voulons pas divulguer l'ampleur de ce programme aux Canadiens—surtout aux terroristes.

L'hon. Shawn Murphy: Je passe à autre chose, car il ne me reste pas beaucoup de temps.

Pour à l'époque de ces discussions, nous avons un différend sur le fait qu'une grande partie de l'équipement de contrôle que vous alliez utiliser—selon les renseignements que nous avons obtenus—ne serait disponible que dans deux, trois, quatre ou cinq ans. Est-ce que la plupart de ce matériel de contrôle a été mis en place ou acheté?

Il y avait une sorte de liste d'attente pour l'obtenir.

M. Jacques Duchesneau: Le matériel était disponible. Ce n'était pas le problème. Nous avons vraiment mis en place ce que nous pouvions. Cela dépendait si l'aéroport pouvait recevoir le matériel que nous devons installer. Le matériel était assez volumineux et certains aéroports ont dû faire des rénovations pour avoir suffisamment d'espace pour installer le matériel. C'était le problème majeur.

À ce jour, nous avons installé plus de 1 000 appareils dans les aéroports.

L'hon. Shawn Murphy: Il n'y a pas de liste d'attente pour obtenir le...

M. Jacques Duchesneau: Il n'y a pas de problème d'obtention du matériel. Le problème se situe vraiment au niveau des aéroports qui essaient d'avoir l'espace pour installer le matériel.

L'hon. Shawn Murphy: il ne me reste qu'une minute.

Pour ma dernière question, je reviens à vous, madame Fraser. On trouve dans les états financiers pour l'ACSTA cette entrée : « report des dépenses en capital ». Je dois avouer que je ne comprends pas très bien ce que cela signifie. Puis, c'est représenté comme un crédit

du gouvernement, comme si l'ACSTA était une société d'État distincte. Je trouve cela quelque peu curieux.

Pouvez-vous m'expliquer?

Mme Sheila Fraser: Est-ce à droite du bilan?

L'hon. Shawn Murphy: Il n'y a ni droite ni gauche. C'est dans les obligations; c'est une obligation...

Mme Sheila Fraser: Pas de problème.

C'est parce que l'ACSTA incorpore au capital ses actifs immobilisés; elle ne les passe pas en charges au moment où elle les acquiert; elle établit un actif immobilisé et se sert du financement connexe comme compensation.

L'hon. Shawn Murphy: Et l'amortissement se fait au fur et à mesure.

Mme Sheila Fraser: Oui, pour les deux.

Le vice-président (M. Mark Holland): Monsieur Christopherson, huit minutes, puis, monsieur Wrzesnewskyj.

M. David Christopherson: Merci, monsieur le président.

J'aimerais revenir à mon dernier point, soit la formation. Vous étiez en train de dire ce que vous aviez de disponible et je pense que j'allais demander à Mme Fraser si ces objectifs sont acceptables, si on les atteint et si, selon elle, ils vont être atteints.

Mme Sheila Fraser: Monsieur le président, nous n'avons pas fait de suivi pour voir ce qui a été fait précisément. Nous allons bien sûr à un moment donné faire un suivi, mais je crois que peut-être Mme Bloodworth peut vous donner plus de détails à cet égard.

Mme Margaret Bloodworth: Permettez-moi de souligner quelques points.

Tout d'abord, au sujet des 6 000 premiers intervenants dont il est fait état dans le rapport, j'ai examiné le mémoire du Conseil du Trésor de l'époque. Je dois dire qu'il semblait s'agir d'une hypothèse et je ne suis même pas sûre jusqu'à quel point elle était bien fondée.

Je ne critique pas les gens de l'époque. Je ne pense pas qu'ils pouvaient se douter de l'ampleur de la situation exigeant une formation intermédiaire. Il s'agissait de cibler les professionnels de la santé, les pompiers, le personnel paramédical et la police.

Nous sommes en train de déterminer leur nombre réel, mais nous devons le faire avec les provinces. Ce n'est pas un objectif que nous devrions fixer, mais je ne suis pas prête à interrompre la formation pour ce faire.

Pour revenir à ce que je disais, dans ce domaine en particulier, l'idéal serait que tous nos objectifs, notre cadre de travail et nos théories soient bien définis, ce qui nous permettrait de nous mettre à l'oeuvre.

Comme je ne pense pas pouvoir nous permettre d'agir ainsi, je pousse mes gens dans deux directions. Selon moi, il faut former tous ceux qui sont présents, tout en reconnaissant que nous risquons de donner de la formation à des gens dont la priorité n'est pas aussi élevée que celle des autres. C'est un risque acceptable à prendre, compte tenu du domaine. En même temps, nous devrions prendre en compte la stratégie CBRN proposée. Il ne s'agit pas uniquement de formation, le problème est plus vaste. Il faudrait préciser ce dont nous parlons, en coopération avec les provinces et les premiers intervenants.

On a fait une estimation à l'époque; je pense qu'il faut faire des essais et j'espère que cela va se faire au cours de cette année ou de l'année suivante. En effet, dans ce domaine, ce sont les urgences réelles qui peuvent nous faire échouer, lorsque les gens doivent véritablement intervenir. Je ne suis pas prête à m'engager à le faire cette année, car si quelque chose arrive, il faudrait le reporter à l'année suivante, mais c'est un point inscrit sur notre liste.

• (1010)

M. David Christopherson: J'ai un peu d'expérience dans certains de ces domaines.

J'aimerais en savoir davantage au sujet des négociations avec les provinces en matière de financement. Je ne veux pas passer beaucoup de temps là-dessus. Ayant travaillé au niveau provincial, je suis simplement curieux.

On pourrait dire qu'une grande partie de la formation relève également des provinces. Y a-t-il beaucoup de questions de compétence qui se posent, les provinces essayant de demander au fédéral de s'occuper de la formation dont elles devraient se charger, et peuvent-elles obtenir de nouveaux fonds en vertu d'un programme fédéral?

Nous savons comment tout cela fonctionne, n'est-ce pas? Y a-t-il un va-et-vient entre les provinces et le fédéral?

Mme Margaret Bloodworth: Je ne doute absolument pas qu'elles aimeraient nous voir payer le plus possible, mais personne n'a suffisamment d'argent pour faire ce qui s'impose. Ce n'est pas une critique. Je ne suis pas sûre qu'il y ait suffisamment d'argent à court terme. Comme pour n'importe quel autre domaine, nous devons fixer nos priorités et obtenir des fonds comme nous le pouvons.

Je ne dirais pas qu'il s'agit de négociations. Pour ce qui est de la formation, par exemple, les provinces ont en fait été invitées à participer au groupe consultatif sur la formation, ainsi qu'au CBRN, car nous devons fixer des objectifs collectivement. Il ne sert à rien que moi-même ou mon personnel à Ottawa disions que selon nous 10 p. 100 des pompiers devraient bénéficier de la formation supérieure. Les gens demanderaient pourquoi et ce, à juste titre. Je pense que tout le monde s'entend pour dire que ce n'est pas au gouvernement fédéral d'assurer la formation des pompiers et des agents de police. C'est ce que j'ai dit lorsque j'ai présidé des rencontres de sous-ministres relatives à la gestion des urgences; il y a beaucoup d'autres personnes plus à même de le faire.

Il existe certains niveaux supérieurs de formation dont CBRN est un exemple type. Le pays ne peut pas se permettre d'avoir de nombreux centres affectés à cette formation et les provinces en conviennent. Il est sensé que le gouvernement fédéral centralise ce genre de formation.

Je ne peux pas dire que nous soyons tombés d'accord sur tout, mais je pense qu'en principe, selon les divers domaines, on a convenu qu'il est sensé, en tant que pays, d'affecter un seul ordre de gouvernement pour ce faire. CBRN en est probablement un bon exemple. Par ailleurs, pour d'autres domaines, certaines des plus grandes provinces peuvent être plus à même de le faire que les plus petites.

C'est la raison pour laquelle je suis fermement convaincue que nous devons le faire. Nous sommes en train de faire participer les provinces à l'établissement du programme du collège et à ses objectifs. Je crois que c'est probablement l'une des raisons pour lesquelles elles sont satisfaites de l'orientation que nous prenons.

M. David Christopherson: Quel sera le niveau d'uniformité à l'échelle du pays, dans les diverses compétences, compte tenu de ce que vous dites?

Mme Margaret Bloodworth: Permettez-moi de prendre CBRN comme exemple. Il faut prévoir une formation de base pour tous les agents de police, les pompiers et probablement le personnel paramédical. C'est une sensibilisation à CBRN, suffisamment importante pour savoir quand ils font face à ce genre de menace, et comment se protéger, sans toutefois avoir à s'en occuper directement eux-mêmes. Quelqu'un d'autre va le faire.

Je crois que l'on vise un bon degré d'uniformité à ce sujet. Nous n'y sommes pas encore. Il va y avoir des différences, puisque les provinces sont différentes. Si vous prenez une grande ville comme Toronto, la formation va se faire à des niveaux plus élevés à cause de la taille de la ville. Je ne suis pas sûre que Charlottetown assurera nécessairement une formation élevée, car la nécessité ne s'en fera pas sentir, mais la formation doit être prévue, en cas de besoin.

La formation supérieure, avec des agents toxiques réels—expression polie désignant tous ces germes et produits chimiques—se fait dans un seul endroit au pays, au Centre de recherches pour la défense Suffield, en Alberta. J'imagine que tout le monde convient que c'est la bonne façon de faire, car on ne peut se permettre d'avoir plusieurs centres du genre. L'uniformité sera assurée, puisque la formation sera donnée en un seul endroit. Je m'inquiète moins au sujet d'une uniformité absolue en matière de sensibilisation, tant que nous atteignons l'objectif de sensibilisation suffisante pour les agents de police, les pompiers et le personnel paramédical de façon qu'ils soient en mesure de se protéger eux-mêmes, ce qui est en fait l'objectif fixé pour eux.

Ma réponse a été assez longue, mais votre question était complexe.

• (1015)

M. David Christopherson: Oui, je le savais lorsque je l'ai posée.

Le vice-président (M. Mark Holland): Monsieur Christopherson, M. Kasurak a une observation à faire.

M. Peter Kasurak: Oui, j'aimerais parler de la question d'uniformité.

Notre rapport souligne l'importance de l'uniformité—non pas tant que la formation soit uniforme, mais que les normes relatives à la formation et à l'équipement soient les mêmes pour que les gens puissent fonctionner ensemble. Même si une province estime qu'elle n'a pas à assurer le même niveau de formation ou d'équipement, lorsqu'elle doit aider, elle doit pouvoir travailler de concert avec les autres. Nous avons pensé, au moment de notre vérification, que cet objectif n'avait pas encore été atteint. Selon nous, c'est un autre objectif que devrait viser le gouvernement fédéral.

Le vice-président (M. Mark Holland): Monsieur Christopherson, il ne vous reste que 30 secondes—je vais vous céder la parole, madame Bloodworth—vous pourrez revenir pour un deuxième tour de table, si vous le souhaitez, monsieur Christopherson.

Allez-y.

Mme Margaret Bloodworth: Si vous permettez, je pense que nous avons davantage progressé en matière de formation que d'équipement. Vous vous souvenez que j'ai dit que les gens consacraient beaucoup de temps à la qualité du cours. Un des objectifs explicites de la formation, c'est de faire en sorte que les agents de police, les pompiers et le personnel paramédical suivent la formation dans la langue qu'ils utilisent. Nous avons encore beaucoup de chemin à parcourir, car nous avons encore beaucoup de formation à faire, mais je pense que nous avons progressé.

Pour ce qui est de l'équipement, le plus gros problème, c'est l'absence de normes internationales. Heureusement, nos alliés, comme le R.-U. et les É.-U. en ont conscience et nous essayons de fixer des normes ensemble avec le Centre de recherches pour la défense, qui nous sert de base scientifique. L'idéal serait d'avoir des normes avant d'acheter de l'équipement; je ne pense pas que nous puissions attendre d'avoir l'équipement avant d'avoir des normes, mais nous sommes d'accord pour dire qu'il faut des normes. Nous consacrons du temps, des efforts et des ressources pour obtenir ces normes.

Le vice-président (M. Mark Holland): Nous avons maintenant M. Wrzesnewskyj, pour huit minutes.

M. Borys Wrzesnewskyj: Merci.

Madame Bloodworth, nous n'avons malheureusement pas reçu copie de votre rapport aujourd'hui, mais pour ce qui est des premiers intervenants, il semble y avoir un écart entre les chiffres que vous avez indiqués et ceux de la vérificatrice générale. On parle de 200 premiers intervenants dans les observations de la vérificatrice générale. Au point 5, elle dit que sur les 6 000 jugés nécessaires, moins de 200 ont été formés. Ai-je mal entendu? Vos chiffres ne sont pas les mêmes.

Mme Margaret Bloodworth: Non, je crois... Ses chiffres correspondent aux chiffres valables au moment de la vérification. Nous avons continué à assurer la formation. Je donne les chiffres valables aujourd'hui et pour l'avenir. Ce que j'ai voulu dire—pour moi, c'est l'accélération du rythme de la formation qui est le point le plus important et c'est ce qui explique cet écart; nous ne sommes pas en désaccord à propos des chiffres.

M. Borys Wrzesnewskyj: D'accord.

Pour ce qui est de la ventilation, je crois qu'en général, ce sont les pompiers qui sont les premiers intervenants face à une situation d'urgence. A-t-on établi des priorités? Assurez-vous la formation des pompiers, des agents de police, comme premiers intervenants?

Mme Margaret Bloodworth: Non. Dans le cas d'un incident de très grande ampleur, il n'est pas certain que seuls les pompiers interviennent—ou si oui, la police serait là tout de suite, de même que le personnel paramédical. Nous aurions comme premiers intervenants les pompiers, les agents de police et le personnel paramédical car, effectivement, la différence au niveau du temps d'intervention serait minime, très minime. En cas d'incident majeur, ces trois corps de métier interviendraient très rapidement.

M. Borys Wrzesnewskyj: Si je ne me trompe, M. Duchesneau a dit que vous affectez des agents de la GRC dans certains vols. En plus d'assurer le contrôle au départ, vous vous occupez également de la sécurité dans les avions.

Je sais qu'on a beaucoup parlé des portes cabines et on sait bien que toutes sortes de lignes aériennes arrivent dans nos aéroports. Une norme internationale est-elle prévue ou tout reste encore possible dans ce domaine?

•(1020)

M. Jacques Duchesneau: Je ne me sens pas en mesure de vous répondre, une fois de plus, mais M. Grégoire va se faire un plaisir de le faire.

M. Marc Grégoire: C'est trop facile, Jacques.

En fait, il existe une norme OACI, l'Organisation de l'aviation civile internationale, à laquelle se conforme le Canada. Pour tous les appareils de passagers d'une certaine taille—si je ne me trompe, de plus de 100 000 livres—il est obligatoire que les portes cabines soient renforcées. Au Canada, nous respectons ce règlement. Nous avons modifié notre propre Règlement de l'aviation canadien à temps pour respecter la date de l'aviation internationale, que j'ai oubliée maintenant, mais qui remonte à au moins deux ans. Je crois que nous avons accordé des subventions aux lignes aériennes au Canada pour les aider à renforcer leurs portes. Près de 500 appareils ont de telles portes.

M. Borys Wrzesnewskyj: La conformité est donc à 100 p. 100?

M. Marc Grégoire: Au Canada, oui, et pour tous les appareils pilotés au Canada.

M. Borys Wrzesnewskyj: D'accord.

Pour ce qui est de ma question suivante, il se peut que vous ne puissiez pas répondre publiquement. Vous avez parlé des inspecteurs qui inspectent vos installations de contrôle. Quel genre de taux de succès avez-vous à cet égard?

M. Marc Grégoire: Eh bien, vous avez répondu vous-même à cette question. Nous ne pouvons pas le faire, de peur de révéler les vulnérabilités face au terrorisme, ce que nous voulons éviter.

M. Borys Wrzesnewskyj: Compte tenu de la présence d'agents de la GRC dans les avions, on suppose qu'il reste des vulnérabilités au niveau du contrôle.

M. Marc Grégoire: Vous devriez considérer ce filet de sécurité comme un supplément, puisque la sécurité ne se résume pas à une seule chose. Lorsque l'on veut assurer la sécurité au niveau du transport, par exemple, on prévoit plusieurs mesures. Le fait d'avoir des agents à bord de vols choisis est une de ces mesures, tout comme les portes cabines renforcées en sont une autre. Un meilleur contrôle aux aéroports représente une mesure. L'inspection des bagages à l'aide d'équipement de détection des explosifs en est une autre. C'est lorsque toutes ces mesures sont prises ensemble que l'on peut dire que le système de sécurité est bon.

M. Borys Wrzesnewskyj: J'ai une dernière question.

Le vice-président (M. Mark Holland): Juste avant, monsieur Wrzesnewskyj...

M. Jacques Duchesneau: Peut-être pourrais-je compléter la réponse.

Comme vous l'avez vu dans notre rapport annuel, nous parlons des pelures de l'oignon. Au centre, vous avez l'appareil et les passagers, mais il existe diverses mesures de protection prévues pour ces passagers.

Le concept de sécurité que nous essayons de mettre en place s'appuie sur cinq piliers : la détection, la dissuasion, la réaction, la récupération et l'apprentissage.

La détection se fait essentiellement par les services du renseignement et de la police. Que savons-nous d'un passager avant qu'il n'arrive à l'aéroport? C'est important. C'est ainsi que nous évaluons les risques et les menaces.

La dissuasion est essentiellement notre mandat. Nous prévoyons beaucoup d'équipement—des systèmes de contrôle—avant que les gens n'aient accès à la zone réglementée. Ils doivent voir que nous ne plaisantons pas. C'est la dissuasion.

Si un incident survient dans un aéroport, nous passons au troisième pilier, la réaction. Nous devons donner un avis d'alerte aux 89 aéroports afin de voir si des terroristes essaient de rentrer à divers endroits en même temps.

En cas d'échec de tout ce qui précède, il faut passer à la récupération. Aux États-Unis, par exemple, le principal point de préoccupation n'est pas l'attaque en elle-même, mais la récupération suite à l'attaque.

Pour ce qui est de l'apprentissage—les tests d'infiltration et tous les rapports de performance mis en place—il faut tirer des leçons de nos erreurs. C'est ainsi que l'organisation devient vraiment capable d'adaptation. Les centrales nucléaires ne peuvent pas se permettre de commettre des erreurs, nous non plus. Par conséquent, un incident si petit soit-il, doit nous permettre de connaître tout le concept que je viens juste de décrire.

M. Borys Wrzesnewskyj: Par curiosité seulement. Ce que vous appelez d'éventuelles menaces au transport aérien—soit les 580 000 objets coupants et pointus que vous énumérez—sont très nombreuses. Avez-vous une ventilation de ces objets? Par exemple, combien y-t-il de coupe-ongles par opposition à de vrais couteaux?

• (1025)

M. Jacques Duchesneau: Vous ne verrez plus de coupe-ongles à bord des avions. Mais pouvez-vous croire que des gens se présentent encore à l'aéroport avec des armes chargées?

M. Borys Wrzesnewskyj: C'est là où je veux en venir. Combien constituent de réelles menaces?

M. Jacques Duchesneau: Il y en a beaucoup; 738 000 objets interdits ont été interceptés. Nous avons saisi des milliers de couteaux. C'est avec de tels couteaux qu'on a réussi à détourner quatre avions le 11 septembre.

M. Borys Wrzesnewskyj: Je prends souvent l'avion. Il m'est arrivé à maintes reprises de décoller de différents aéroports le même jour, habillé exactement de la même façon. J'ai un médaillon en acier inoxydable accroché à une chaîne. À un aéroport, je suis intercepté; au suivant, je passe tout droit.

M. Jacques Duchesneau: Le manque d'uniformité est encore l'un des problèmes auxquels nous sommes confrontés. La situation s'est beaucoup améliorée, mais il faut nous assurer que les équipements sont soumis aux tests appropriés. Tout dépend également du contexte. Mais il faut surtout se demander en quoi votre médaillon peut devenir une menace pour la sécurité aérienne.

M. Borys Wrzesnewskyj: Comme mon médaillon est assez gros, je suis surpris de pouvoir passer sans problème.

Le vice-président (M. Mark Holland): D'accord, nous allons surveiller le médaillon.

Monsieur Lastewka.

L'hon. Walt Lastewka: Je vais vous parler de la recommandation 2.93. On y traite des pouvoirs et des responsabilités du ministre, une question dont notre comité a beaucoup débattu. J'essayais de déterminer où en était rendu exactement le projet de loi C-6. Il semble qu'il ait reçu la sanction royale. Il est entré en vigueur et voilà que nous constatons qu'il doit être modifié parce qu'il ne définit pas les pouvoirs et les responsabilités du ministre. Est-ce que je me trompe?

Mme Margaret Bloodworth: Le projet de loi C-6 a établi le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile du Canada. C'est une autre loi, la Loi sur la protection civile, qui définit les pouvoirs applicables en situation d'urgence. C'est cette loi qui doit être mise à jour. Mais lorsque le ministère a fait ses premiers pas, il y a 17 mois, nous avons dû faire certains choix quant à nos priorités. J'ai notamment décidé qu'il fallait commencer par mettre sur pied un centre des opérations, organiser la formation et prendre différentes mesures de ce genre. La Loi sur la protection civile devait être modifiée, mais le changement pouvait attendre la deuxième année. Nous allons entreprendre des consultations au sujet de cette loi d'ici la fin du printemps ou à l'été. Nous avons une longue liste de choses à faire et il nous faut absolument établir certaines priorités si nous voulons en venir à bout.

L'hon. Walt Lastewka: On parle donc de la Loi sur la protection civile, qui devrait être soumise de nouveau au Parlement. Quelle est la date cible à cet égard?

Mme Margaret Bloodworth: Nous amorcerons les consultations à la fin du printemps ou au début de l'été. Notre objectif est de soumettre de nouveau cette loi au Parlement l'hiver prochain. Il y a toutefois de nombreux éléments qui entrent en jeu. Je me dois de faire montre de prudence. Tout dépend d'abord et avant tout des résultats de nos consultations; il faut savoir si les gens jugent que nous sommes sur la bonne voie.

Par ailleurs, il est possible que certains de ces changements soulèvent la controverse. Par exemple, l'Ontario a commencé récemment à légiférer sur les mesures d'urgence et il y a eu beaucoup de controverse quant à l'ampleur des pouvoirs accordés. Les événements politiques influenceront aussi sur notre échéancier. Nous visons donc l'hiver prochain, mais je ne serais pas étonnée que cela soit retardé jusqu'au printemps. Tout dépend du degré de controverse et des événements d'importance qui pourraient se produire d'ici là.

L'hon. Walt Lastewka: Hier, il y a eu un incident aux États-Unis. Certains pourraient considérer que c'est un incident regrettable. Pour ma part, j'estime que c'est un bon essai à blanc, une bonne répétition, sans pertes de vie. On a pu constater certaines lacunes et je suis persuadé qu'il y aura un grand nombre de réunions à ce sujet. Je sais que nous ne pouvons pas divulguer de renseignements pouvant être liés à la sécurité, mais j'aimerais qu'on m'assure que nous effectuons nous aussi des essais et des répétitions semblables, parce que c'est grâce à l'élément surprise qu'on peut le mieux mettre à l'épreuve le système.

Est-ce que nous le faisons?

• (1030)

Mme Margaret Bloodworth: Nous n'avons heureusement pas connu d'incident de ce type et si je dis « heureusement » c'est parce que j'espère qu'il n'y en aura pas pendant que je suis en poste. Mais, au cours des 17 derniers mois, nous avons vécu différentes situations, dans les avions notamment, qui nous ont mis à l'épreuve car les gens n'étaient pas trop sûrs de ce qu'ils faisaient. Je me souviens d'ailleurs d'un incident qui s'est produit il y a environ un an. Je ne me rappelle même pas des détails exacts mais la situation a mis au jour certains problèmes dans nos connexions avec les autres ministères, et nous avons pu en tirer de précieux enseignements.

Il y a donc ce type d'apprentissage qui doit découler, j'en conviens tout à fait, d'événements réels qui surviennent, et il y a aussi des exercices préparés qui nous permettent de mettre à l'essai le système. Nous avons besoin d'une combinaison des deux. Il y a environ un mois, nous avons collaboré à un exercice très important avec le Royaume-Uni et les États-Unis. Après la présente séance, je dois d'ailleurs participer à une réunion pour faire le bilan de cet exercice. De mon point de vue de participante, je crois que nous avons raisonnablement bien fait à certains égards. On peut notamment affirmer que la coordination entre les ministères et la collaboration avec les provinces—parce que le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse ont participé à l'exercice—ont très bien fonctionné.

Mais allons-nous tirer des leçons de cet exercice? Assurément. Et c'est d'ailleurs la raison pour laquelle on tient des exercices et on évalue les incidents. Après chaque incident que nous avons connu, nous nous sommes assurés de nous demander quels enseignements nous pouvions en tirer. Les collaborateurs savent que je vais leur demander comment le tout s'est déroulé, si le système a bien fonctionné et quelles sont les choses que nous devrions faire différemment.

Nous pouvons encore nous améliorer, mais si on compare à ce que nous faisons il y a un an à peine, nous avons réalisé d'immenses progrès et j'espère bien pouvoir dire la même chose l'an prochain.

L'hon. Walt Lastewka: Je suppose que ma dernière...

Le vice-président (M. Mark Holland): Désolé. Je dois passer la parole à M. Murphy.

M. Murphy, nous en sommes au second tour de questions; vous avez donc cinq minutes. Ensuite, ce sera M. Christopherson.

L'hon. Shawn Murphy: Merci beaucoup, monsieur le président. Il est possible que je n'aie même pas besoin de cinq minutes.

Je veux seulement revenir à ma question de tout à l'heure concernant la transparence quant à la taxe sur la sécurité aérienne. Comme je l'ai dit au départ, à mon arrivée ici, j'étais persuadé qu'il s'agissait essentiellement d'une taxe imposée aux voyageurs et qu'elle aurait un effet néfaste sur les certains vols à courte distance à l'intérieur du Canada. Le fait que cette taxe ait été réduite par la suite de 28 \$ à 10 \$ semble indiquer que je ne me trompais pas trop lorsque j'ai fait cette affirmation il y a trois ans. Je le répète, je crois qu'il devrait y avoir une plus grande transparence quant au lien entre les sommes recueillies par le gouvernement du Canada et les taxes payées par les voyageurs.

On m'a répondu que l'information se trouvait sur le site Web de je ne sais plus trop qui, mais j'ai l'impression qu'il y a sûrement quelqu'un ici qui connaît les sommes perçues par le gouvernement du Canada auprès des voyageurs, que l'on pourrait mettre en comparaison avec les crédits de 170 millions de dollars attribués pour l'exercice financier prenant fin le 31 mars 2003, et de 234 millions de dollars pour celui se terminant le 31 mars 2004.

M. Marc Grégoire: Je dois vous dire à nouveau que je n'ai pas les chiffres exacts et je ne vois ici aucun collègue du ministère des Finances. Il ne faut toutefois pas considérer une seule année isolément. Le ministère des Finances a adopté comme principe d'examiner la situation pour une période de cinq ans.

Il est toutefois vrai que si l'on considère une seule année, l'an dernier par exemple, on constate que le ministère des Finances et l'ADRC ont recueilli davantage de fonds que l'ACSTA en a dépensé.

L'hon. Shawn Murphy: À combien se chiffre approximativement la somme recueillie?

M. Marc Grégoire: Sur une période de cinq ans, si l'on compare les sommes dépensées et la taxe réduite, on constate un équilibre entre dépenses et revenus.

L'hon. Shawn Murphy: Non, ce n'est pas ce que je vous demande... Je croyais que vous pouviez connaître cette réponse.

M. Marc Grégoire: Les revenus touchés sont d'environ 400 millions de dollars par année.

L'hon. Shawn Murphy: Environ 400 millions de dollars par année.

M. Marc Grégoire: Désolé, 400 millions de dollars, pour cinq ans.

L'hon. Shawn Murphy: Mais M. Duchesneau a indiqué qu'il n'y avait pas de retards pour ce qui est de l'équipement...

M. Jacques Duchesneau: Nous n'avons pas de problème à obtenir l'équipement. Il y a toutefois des retards dans la mise en fonction de l'équipement, parce que ce ne sont pas tous les aéroports qui sont prêts. Mais si on examine la situation dans une perspective de cinq ans, notre budget de départ était de 1,942 milliard de dollars et il a été réduit. Je n'ai pas les chiffres exacts parce que je n'ai pas parlé aux gens du ministère des Finances, mais si on pense au montant que Marc vient de citer, 400 millions de dollars par année, c'est environ ce que nous allons dépenser sur une période de cinq ans.

• (1035)

L'hon. Shawn Murphy: J'aimerais voir l'analyse menée à ce sujet. Il faut garder à l'esprit tout l'historique de ce dossier parce que j'ai déjà participé à de telles discussions. Les gens sont venus à cette table s'égosiller à nous faire valoir qu'il fallait effectivement imposer un tarif de 20 \$ pour répondre aux besoins financiers de cette opération. Je leur disais qu'ils avaient tort. Maintenant que vous avez réduit la taxe à 10 \$, il ressort clairement que les gens qui faisaient valoir ces arguments—pas devant ce comité-ci, mais devant celui des finances—ne nous ont pas fourni des renseignements exacts.

Est-ce quelqu'un d'autre se souvient de cette discussion? On en avait pas mal entendu parler à l'époque.

Le vice-président (M. Mark Holland): Il y a au moins deux intéressés pour cette question.

Je vais laisser répondre d'abord M. Grégoire, puis Mme Bloodworth.

L'hon. Shawn Murphy: J'aimerais donc qu'on nous présente une analyse sur cette question.

M. Marc Grégoire: Un de mes collègues, Serge Dupont, est sous-ministre adjoint au ministère des Finances. Il est responsable de ce compte de revenu. Je crois qu'il a sorti les chiffres à ce sujet il y a deux mois.

Vous avez tout à fait raison de dire que le montant fixé au départ était un peu trop élevé, mais il était impossible de le savoir à ce moment-là. Il fallait se fonder sur les prévisions.

L'hon. Shawn Murphy: Elles étaient trois fois trop élevées.

M. Marc Grégoire: Mais le ministère des Finances a réduit cette taxe deux années de suite. Je suis persuadé que si la greffière du comité communique avec Serge Dupont, il pourra vous fournir sur-le-champ les tableaux de comparaison entre les revenus et les coûts, lesquels, soit dit en passant, ont été examinés par le Bureau du vérificateur général.

Mme Margaret Bloodworth: Lorsque j'étais sous-ministre des Transports, je n'ai pas participé aux discussions du comité, mais j'ai bien sûr pris part aux pourparlers que nous avons tenus à l'interne. Je crois pouvoir affirmer sans révéler un trop grand secret que vous n'étiez pas le seul à croire que la taxe était trop élevée.

Mais en toute équité pour le ministère des Finances, l'exercice a été mené en décembre 2001 et le trafic aérien était l'un des principaux facteurs permettant de déterminer si les fonds recueillis seraient suffisants. Il y a eu une chute considérable du trafic aérien après septembre 2001. Personne ne savait vraiment à quel moment le trafic allait reprendre, ou si cela était déjà fait. Le ministère des Finances a alors indiqué, avec prudence, ne pas savoir si le trafic aérien allait demeurer à ce niveau. Si le trafic devait diminuer, il fallait établir le montant de la taxe en conséquence parce qu'on connaissait les dépenses à engager.

On a constaté par la suite que ceux parmi nous qui estimaient que la taxe aurait pu être moins élevée avaient raison. Mais nous nous fondions également à l'époque sur des estimations. Nos estimations étaient tout simplement plus optimistes quant au niveau du trafic aérien, qui constituait le facteur le plus important à ce moment-là. Nous étions plus optimistes quant à la reprise du trafic que les gens du ministère des Finances étaient disposés à l'être, étant donné leur situation et leurs préoccupations. Il est bien évident que de nombreuses discussions ont été tenues à ce sujet. Ce n'est pas un montant qui a été choisi au hasard.

Le vice-président (M. Mark Holland): Monsieur Duchesneau.

M. Jacques Duchesneau: Pour s'assurer de bien se comprendre, nous parlons d'environ 10 \$ pour un aller-retour dans le cas d'un vol intérieur. Le tarif est de 14 \$ pour un vol transfrontalier—soit 7 \$ pour chaque segment—et de 24 \$ pour un vol international.

Le vice-président (M. Mark Holland): C'est maintenant au tour de M. Christopherson, vous avez cinq minutes.

M. David Christopherson: Merci.

Juste avant de laisser finalement de côté l'aspect formation, compte tenu que je sais qu'il revêt une importance cruciale pour faire changer les choses, je veux seulement préciser que je suppose qu'une partie du plan établi vise la formation des formateurs. Je me demandais où on en est rendu à ce chapitre. Le gouvernement fédéral s'occupe-t-il en totalité de ce volet de formation des formateurs pendant que les provinces se chargent de désigner qui ira participer à ces séances pour ensuite assurer la formation de ses collègues sur le terrain?

Mme Margaret Bloodworth: Tout dépend du type de formation dont vous parlez. Pour ce qui est de la formation CBRN, nous assurons effectivement la formation des formateurs. Vous avez raison de supposer qu'il s'agit de ce type de formation, surtout pour les compétences de base. En fait, nous passons maintenant à la formation via Internet que nous espérons rendre accessible partout en août ou en septembre de cette année pour les programmes d'introduction et de sensibilisation. Cette formation ne sera pas suffisante à elle seule, mais elle permettra beaucoup de...

M. David Christopherson: Vous parlez de formation via Internet, mais il s'agit en fait seulement...

Mme Margaret Bloodworth: Les gens pourront participer à partir de leur lieu de travail à un cours accessible directement sur le site.

• (1040)

M. David Christopherson: Oui, mais il ne s'agit pas de formation pratique.

Mme Margaret Bloodworth: Non. Pour un cours d'introduction, il n'y a pas de formation pratique. On veut seulement s'assurer que les gens sont notamment sensibilisés aux questions auxquelles ils doivent s'intéresser. Vous avez tout à fait raison d'affirmer que la formation des formateurs s'inscrit dans cette démarche.

M. David Christopherson: Je veux seulement revenir à la question que vous soulevez dans votre neuvième paragraphe concernant le comité chargé de la sécurité nationale. Je ne crois pas que ce comité soit déjà au travail.

Nous n'en sommes pas encore là, et nous ne savons pas jusqu'à quel point il sera possible d'en traiter, parce qu'il y aura encore certains niveaux de sécurité à respecter pour l'information, même pour un comité parlementaire, les règles demeurent assez strictes. Mais à l'heure actuelle, lorsque vous menez une vérification au sujet de ces éléments, comment rendez-vous compte des résultats? S'il vous est impossible de nous en faire rapport, je présume que vous pouvez tout de même le faire par ailleurs; c'est simplement que nous ne pouvons pas y avoir accès. À qui présentez-vous les résultats de ces vérifications?

Mme Sheila Fraser: Je dois bien préciser que nous avons accès à tous ces renseignements, alors il n'y a pas de problème de ce côté-là.

M. David Christopherson: Je supposais que c'était le cas, effectivement.

Mme Sheila Fraser: Il est bien évident que nous pouvons discuter des résultats d'une vérification avec le ministère ou l'agence concernée. Si des problèmes vraiment importants ont été relevés, nous pouvons en traiter avec le ministre, mais il nous est impossible d'aller plus loin. Nous ne pouvons vraiment discuter de ces questions qu'avec les instances disposant des mêmes autorisations de sécurité pour le genre de renseignements en cause, et c'est pour cette raison qu'il nous est impossible d'en faire rapport au Parlement.

M. David Christopherson: Je vois.

Peut-être alors, monsieur le président, que la sous-ministre pourrait, par votre entremise, me dire un peu où on en est avec le comité de parlementaires chargé de la sécurité nationale et nous indiquer ses attentes à l'égard de ce processus?

Mme Margaret Bloodworth: En fait, c'est le Bureau du Conseil privé qui est responsable de ce dossier, mais je sais que le rapport du comité a été déposé parce que certains parlementaires ont été invités à l'examiner, des parlementaires qui ont joué un rôle en matière de sécurité nationale, et qu'il y a eu par la suite une réponse du gouvernement à ce rapport. Je croirais que le processus législatif est prévu pour cet été ou peu après. L'annonce a été faite au début avril—le 4 avril. Il faudra procéder de cette façon parce qu'il s'agit d'un comité dont le mandat est prescrit par la loi. On s'assurera ainsi entre autres que l'information est protégée correctement. Le Bureau du Conseil privé prépare actuellement un projet de loi qui sera soumis au Parlement à cet effet.

M. David Christopherson: Tant qu'il n'y en a pas, c'est un véritable problème, parce que c'est très facile d'englober toutes sortes de choses dans la sécurité nationale. Je ne laisse pas entendre que quiconque pourrait délibérément essayer de s'en servir comme excuse pour autre chose, mais on ne sait jamais. C'est le hic. Et une grande partie de ce qu'il faudrait probablement examiner, peut-être même les aspects les plus importants, pourrait être cachée dans des documents considérés comme des documents de sécurité, de sécurité nationale, et ne jamais arriver ici. Je n'essaie pas de me faire juge, mais j'ai été ministre de la justice, et je sais comment les choses doivent fonctionner. Ces balises sont nécessaires. À tout le moins, il doit y avoir un mode de responsabilisation supérieur à ce que vient de décrire la vérificatrice générale. C'est bien loin d'être acceptable.

Je le répète, compte tenu de la nature de la question qui nous occupe, ce n'est pas simplement une lacune dans la prestation de services lorsque les choses tournent mal, c'est un manque à notre devoir d'offrir une sécurité adéquate au peuple canadien.

Mme Margaret Bloodworth: Le gouvernement est tout à fait d'accord. Il propose d'adopter une loi pour créer ce comité. Mais je pense qu'il importe de souligner qu'il y a des gens en dehors de nous (j'utilise le nous collectif) qui s'occupent de la prestation de services et qui pourraient se pencher sur la question. La vérificatrice générale peut examiner l'information, et s'il y avait un problème à ses yeux, elle le saurait, même si elle ne le publie pas. Tout ne dépend pas seulement de nous. En effet, je pense que si elle avait vraiment une grande préoccupation, elle trouverait le moyen de le faire savoir sans donner tous les détails.

Je ne suis pas en train de défendre le régime actuel, je tiens à ce que ce soit bien clair. Le gouvernement est d'accord avec ce comité, mais je veux que le comité comprenne bien que ce n'est pas une question... Comme la vérificatrice générale l'a dit, elle a accès à l'information. Je ne veux pas cacher quoi que ce soit et dire qu'il y a une chose que je ne veux pas que quiconque hors du ministère voie. La vérificatrice générale y a accès. Cela dit, le gouvernement reconnaît le dilemme et propose la création d'un comité.

M. David Christopherson: Encore une fois, si c'était suffisant, ce comité n'existerait pas.

Le vice-président (M. Mark Holland): Nous avons dépassé notre temps, mais je sais que Mme Fraser veut dire quelque chose, de même que M. Duchesneau.

•(1045)

Mme Sheila Fraser: J'aimerais faire quelques brèves observations, monsieur le président.

D'abord et avant tout, le gouvernement est d'accord, et nous pensons que c'est très important, compte tenu de l'importance accrue des activités entourant le renseignement et la sécurité et de l'augmentation des sommes en jeu. Les députés seront peut-être intéressés de savoir que nous avons tenu récemment une rencontre internationale avec nos collègues du monde entier pour discuter de la façon dont chacun gère les questions de sécurité. Certains pays, dont le Royaume-Uni, ont un comité de sécurité depuis très longtemps, parce qu'ils s'occupent de ce type d'enjeu depuis beaucoup plus longtemps que le Canada. Je pense que le comité parlementaire a déjà examiné les modèles qui existent ailleurs, mais la plupart des pays auxquels nous nous comparerions ont un quelconque mécanisme par lequel les parlementaires sont informés. Ce peut être un comité de sécurité, comme au Royaume-Uni, aux États-Unis et je pense aussi en Australie. La Nouvelle-Zélande a un comité plus petit. Au Royaume-Uni, en fait, même le comité des comptes publics délègue à son président la tâche de recevoir des rapports au nom du

comité. Il existe donc des mécanismes ailleurs, que nous avons évidemment examinés, et cette proposition s'inspire des méthodes utilisées ailleurs.

Le vice-président (M. Mark Holland): Monsieur Duchesneau.

M. Jacques Duchesneau: Pour vous donner une idée de la perspective de l'ACTSA, nous avons un conseil de onze personnes qui sont toutes nommées par le gouverneur en conseil. Elles ont toutes la cote de sécurité secrète et ont accès aux résultats des tests d'infiltration chaque réunion. Nos vérificateurs internes sont rattachés au Bureau du vérificateur général du Canada, donc ils obtiennent aussi l'information.

Le vice-président (M. Mark Holland): Monsieur Lastewka, vous avez cinq minutes.

L'hon. Walt Lastewka: Merci.

J'abonde exactement dans le même sens que M. Christopherson : s'il a une autre question à poser, il peut prendre une partie de mon temps. Je pense comme lui.

Je comprends que nous avons un nouveau ministère, une nouvelle loi, beaucoup de choses à mettre en oeuvre, beaucoup de nouveautés, et je sais qu'il faut obtenir des autorisations de sécurité, etc., mais comment tout cela se traduit-il et comment le communiquons-nous pour gagner la confiance des Canadiens?

Nous avons entendu beaucoup de bonnes choses sur la marine et le reste. Il y a une chose qui semblait moins bien et dont je vais discuter avec M. Grégoire après la séance.

Je me demande comment nous pouvons communiquer avec les Canadiens pour les convaincre que tous les ministères font la bonne chose, que nous faisons les vérifications voulues grâce à la VG, que nous apportons des correctifs et que nous faisons tout ce qu'il faut. Par quel moyen pouvons-nous exprimer aux Canadiens que nous faisons la bonne chose ou que nous sommes sur la bonne voie?

C'est pourquoi je partage tout à fait l'opinion de M. Christopherson. Nous ne pouvons pas simplement dire : « Faites-nous confiance. »

Le vice-président (M. Mark Holland): Madame Bloodworth.

Mme Margaret Bloodworth: Je pense que c'est le dilemme auquel chacun d'entre nous qui travaille dans le domaine de la sûreté et de la sécurité est confronté tous les jours, de diverses façons. C'est le dilemme qui se pose à nous et en fait, il se pose à vous aussi. Personnellement, je ne crois pas qu'il n'y aura qu'une solution. Je pense qu'il faudra prendre divers chemins, parce que je doute qu'un comité parlementaire n'arrive à tout examiner, compte tenu de toute la pression exercée sur les parlementaires. Il va devoir choisir ce qu'il va examiner. Il ne suffit donc pas de dire qu'il va le faire. Je pense que la vérificatrice générale doit le faire, que je dois le faire, que nous devons tous le faire. Mais de quoi s'agit-il exactement?

Nous parlons de gagner la confiance des Canadiens, mais la ligne est mince entre la confiance que nous sommes sur la bonne voie et un faux sentiment de sécurité. Il nous reste beaucoup à faire dans ce pays pour atteindre le niveau auquel nous devrions être, selon moi. Je ne cherche à critiquer personne ici, aucun gouvernement ni aucun parlementaire; c'est un simple fait que les obstacles sont nombreux.

Prenons l'exemple de la protection civile. Je crois fermement que les personnes jouent un grand rôle dans la protection civile. Dans les 48 à 72 heures suivant n'importe quelle grande catastrophe, qu'il s'agisse de terrorisme ou d'une catastrophe naturelle, toute personne apte à le faire doit comprendre qu'elle doit s'occuper d'elle-même et de sa famille. Nous n'avons pas bien réussi à expliquer ce que cela signifie aux Canadiens, mais ils doivent savoir que nous faisons ce qu'il faut pour nous préparer à nous occuper des choses qui vont au-delà des personnes.

Je n'ai pas de réponse magique. Il fait partie de mon travail de me promener et de parler à divers groupes pour leur dire où nous en sommes. Je n'oserais jamais dire que nous sommes sûrs à 100 p. 100 d'avoir un bon système, on l'a déjà dit. Nous n'en n'aurons jamais un si bon. Nous n'aurons jamais de système parfait et nous ne devrions jamais dire aux gens que nous avons un système parfait. Nous devons leur dire ce que nous faisons et ce que cela signifie pour eux. En ce qui concerne le terrorisme, n'importe quel système peut être déjoué par une personne suffisamment déterminée. C'est pourquoi nous nous inquiétons du rétablissement et de la réaction, parce que nous savons que peu importe comment nous nous préparons, ce n'est jamais complet.

C'est une longue réponse qui n'en est pas vraiment une en même temps, parce qu'il n'y a pas de réponse parfaite. Cependant, je pense que nous ne devrions pas nous attendre à ce qu'un comité parlementaire fasse tout. Je pense que j'ai un rôle à jouer. Je pense que Mme Fraser a un rôle à jouer. Je pense que Jacques Duchesneau a un rôle à jouer, que Marc a un rôle à jouer, que nous avons tous un rôle à jouer pour expliquer la situation aux Canadiens à divers niveaux. Cela revient parfois à dire « faites-nous confiance », mais nous ne pouvons pas seulement dire « ne vous inquiétez pas, partez ». Il faut dire aux gens ce que nous pouvons leur dire, tout en prenant conscience qu'il y a des choses que nous n'allons pas dire publiquement, pour leur propre sécurité.

• (1050)

L'hon. Walt Lastewka: J'habite près de la frontière. Ma circonscription est près de la frontière. Mon gendre est Américain. Je vais souvent aux États-Unis. J'ai beaucoup d'amis aux États-Unis. Je comprends leur énervement et leur insécurité, et je me dis chaque fois que je reviens des États-Unis que je ne voudrais vraiment pas voir notre pays dans le même état d'énervement. Beaucoup d'entre nous, au Canada, ne comprenons pas leur situation, et je ne voudrais pas de cette situation ici.

Je suppose que j'aurais dû commencer par dire que j'aimerais vous confier ce devoir, y compris à vous, madame la vérificatrice générale. Il est temps que nous renversions la situation pour une fois. Je pense qu'il nous faut un mécanisme ou un moyen pour assurer aux Canadiens que nous faisons notre possible, que nous allons partout, que nous essayons d'apporter des améliorations et que nous essayons d'apprendre des expériences vécues. Nous essayons de faire tout cela, et d'une façon ou d'une autre, nous devons transmettre le message. Je ne sais pas comment le faire, c'est un défi pour nous tous.

Mme Margaret Bloodworth: Je suis d'accord.

L'hon. Walt Lastewka: Lorsqu'un électeur vient nous poser la question, la réponse devrait être la même partout au pays. J'y tiens beaucoup. C'est d'ailleurs pourquoi M. Christopherson et moi abondons dans le même sens. Je suis inquiet, parce qu'en tant que parlementaire, j'ai l'impression de ne pas faire mon travail, de ne pas être capable de chercher dans la bonne direction.

Le vice-président (M. Mark Holland): Monsieur Lastewka, ce sera votre dernière observation.

J'aimerais donner la chance aux témoins de conclure, s'ils le souhaitent.

Mme Sheila Fraser: J'aimerais seulement remercier le comité de l'intérêt qu'il porte au travail que nous faisons. Comme on peut s'y attendre, c'est un enjeu important, donc nous allons suivre les progrès réalisés dans l'avenir. Chose certaine, le gouvernement suit nos recommandations. Comme je l'ai dit, nous sommes d'un optimiste prudent.

Le vice-président (M. Mark Holland): Merci, madame Fraser.

Y a-t-il d'autres observations?

M. David Christopherson: Si vous commencez à prendre des avions privés, nous allons nous inquiéter.

Des voix: Oh, oh!

Le vice-président (M. Mark Holland): Madame Bloodworth.

Mme Margaret Bloodworth: À l'instar de Sheila, j'aimerais remercier le comité de son intérêt. C'est une question très importante pour les Canadiens, et j'estime important que les gens comprennent qu'il reste du travail à faire et qu'il y en aura toujours. Il y a beaucoup de pain sur la planche, mais nous sommes déterminés à nous y attaquer.

Le vice-président (M. Mark Holland): Permettez-moi de remercier encore tous les témoins de leur présence ici aujourd'hui. Je pense que cette séance a été très productive et je suis bien content...

Oh! monsieur Grégoire, aviez-vous quelque chose à dire pour terminer?

M. Marc Grégoire: J'aimerais dire quelques mots seulement.

J'ai beaucoup aimé les échanges que nous avons eus. J'aimerais ajouter que nous avons beaucoup d'employés très dévoués et très professionnels, tant à Transports que dans d'autres ministères, à l'ACTSA, qui consacrent pour ainsi dire leur vie à ce dossier depuis le 11 septembre. Beaucoup d'entre eux avaient déjà cette question à coeur auparavant, mais depuis cette date, ils travaillent les fins de semaine et la nuit. Ils tiennent à améliorer le système et ils travaillent très fort en ce sens.

Je tiens donc à féliciter ces personnes, et certaines d'entre elles sont ici avec nous. Certaines d'entre elles y travaillent depuis la moitié des années 80. Nous avons donc la sécurité à coeur. Nous recourons à toutes sortes de mécanismes pour bâtir la confiance, et nous constatons par divers sondages Ipsos-Reid et autres que les Canadiens ont confiance en nous; sinon, ils ne prendraient pas l'avion.

Nous avons regagné la confiance des Canadiens depuis le 11 septembre 2001, et ils prennent de nouveau l'avion. Oui, il y a encore des risques, mais nous travaillons d'arrache-pied à les atténuer.

Le vice-président (M. Mark Holland): Monsieur Grégoire, je vous remercie beaucoup de cette conclusion.

Monsieur Duchesneau, auriez-vous l'obligeance d'ajouter votre mot, très rapidement?

M. Jacques Duchesneau: Très rapidement, je vais seulement vous dire que les agents de sûreté ne sont pas là pour inspecter les gens ni déployer de l'équipement; nous sommes là pour sauver des vies. C'est notre principal message.

Je ne peux m'empêcher de dire à M. Christopherson que je voyage à bord d'avions publics et que je n'ai pas d'avion privé, donc je fais très confiance au système.

• (1055)

Le vice-président (M. Mark Holland): C'est très rassurant.

Merci encore à tous nos témoins. Nous vous sommes profondément reconnaissants du temps que vous nous avez consacré aujourd'hui.

La séance est levée.

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

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

Aussi disponible sur le réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:

<http://www.parl.gc.ca>

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.