



Chambre des communes  
CANADA

## Comité permanent des transports

---

TRAN • NUMÉRO 028 • 1<sup>re</sup> SESSION • 38<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le mercredi 18 mai 2005**

**Président**

**L'honorable Roger Gallaway**

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 transports

Le mercredi 18 mai 2005

• (1550)

[Traduction]

**Le président (l'hon. Roger Gallaway (Sarnia—Lambton, Lib.)):** À l'ordre, s'il vous plaît.

Nous commençons maintenant la partie publique de notre réunion.

Cet après-midi, nous accueillons le général Maurice Baril, dont la nomination a été proposée à titre de président du conseil d'administration de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. Le décret de nomination n'a pas été pris. Conformément au Règlement, nous l'avons invité au comité cet après-midi.

Nous vous souhaitons la bienvenue à notre comité, général. Contrairement à l'ordinaire, aujourd'hui est une journée très calme.

Je ne sais pas si vous avez un exposé préliminaire à présenter ou si vous préférez passer tout de suite aux questions.

[Français]

**Général Maurice Baril (président, Conseil d'administration, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien):** Monsieur le président, si vous me le permettez, je vais faire quelques commentaires, parce que j'ai rarement la possibilité de dire ce que je veux devant un comité comme celui-ci.

[Traduction]

Monsieur le président, c'est un très grand plaisir pour moi de me présenter à nouveau devant un comité permanent de la Chambre des communes. Je ne l'ai pas fait depuis bientôt quatre ans. Cela me rappelle quelques très bons souvenirs, et quelques mauvais aussi que j'ai déjà oubliés. J'ai toujours trouvé très stimulant de comparaître devant un comité.

Comme je dirigeais alors les forces armées, je considérais que c'était là le plus important lien entre les Forces et notre gouvernement, ainsi qu'avec l'ensemble de la population du Canada, parce que vous représentez une importante partie de cette population. C'est donc un plaisir pour moi de revenir. Je suis également très heureux que cette comparution fasse partie du processus de sélection.

Comme vous le savez probablement, j'ai pris ma retraite des forces armées après 40 ans de service. J'ai eu le privilège et l'honneur de servir le Canada un peu partout dans le pays. J'ai vécu avec ma famille dans toutes les provinces. J'ai servi en Europe pendant quatre ans, au Moyen-Orient pendant... je ne me souviens plus combien de fois, ainsi qu'aux États-Unis et en Afrique.

Les neuf dernières années de mon service, de 1992 à 2001, ont été particulièrement difficiles et pleines de défis. Vous savez probablement ce qui se passait alors dans le monde et dans notre pays. C'était difficile pour tous ceux d'entre nous qui portaient l'uniforme, particulièrement dans les rangs des officiers supérieurs. J'ai vu, comme témoin et comme acteur, quelques-uns des grands événe-

ments qui ont marqué notre monde dans les années 1990. Ce qui s'est produit alors m'a changé d'une façon radicale et à jamais.

Lorsque j'ai pris ma retraite, il y a quatre ans, j'étais beaucoup plus fatigué que je ne le pensais. À ce moment, je n'envisageais vraiment pas un emploi permanent. J'avais besoin de temps pour recharger les accumulateurs, être avec ma famille et réfléchir à tout ce qui pesait sur mon âme et mon esprit. J'ai cependant repris quelques activités dans le domaine des affaires internationales et des Nations Unies et un tout petit peu dans le secteur privé. Ce n'était pas grand-chose... une charge d'administrateur et du bénévolat.

L'avantage de prendre sa retraite après avoir occupé un emploi à temps plein pendant 40 ans est la possibilité de choisir ce qu'on veut faire. À ce moment, je choisissais ce que j'aimais faire, ce qui me motivait et me passionnait, de mes loisirs et ma famille aux activités auxquelles je me livrais.

Cela m'a amené devant vous aujourd'hui. D'une certaine façon, je me demande ce que je fais ici. J'ai été contacté chez moi par ce qu'on appelle un chasseur de têtes, je crois. Quand cette personne m'a parlé de ce dont il s'agit, j'ai pensé qu'il s'agissait d'un poste d'administrateur à l'ACSTA. J'avais lu quelque chose à ce sujet. Comme beaucoup d'entre vous, j'avais dû subir l'ACSTA à quelques-uns de nos aéroports. Je savais ce qu'elle faisait, mais je n'avais bien sûr aucun détail.

J'ai été vraiment impressionné par le processus que j'ai dû suivre à ce moment. J'ai eu une entrevue d'environ une heure et demie avec le président de la société qui s'occupait du recrutement. J'ai également eu une entrevue d'environ une heure avec le comité de sélection du conseil d'administration. J'ai ensuite été reçu par le ministre, en tête-à-tête, pendant environ une heure. C'est pendant l'entrevue avec les membres du conseil d'administration que je me suis rendu compte qu'ils étaient à la recherche d'un président du conseil plutôt que d'un administrateur. J'en ai été assez surpris.

J'admets que je me suis pris au jeu. J'ai eu l'impression alors qu'on me demandait de servir mon pays, qu'on me demandait de servir dans un domaine auquel j'avais consacré presque toute ma vie d'adulte.

Le langage qu'on me tenait m'a mis à l'aise, parce que je le comprenais bien. J'ai été impressionné par le processus. J'ai été impressionné par les gens que j'ai rencontrés et par ce que j'ai lu. Bien sûr, je n'avais alors accès à aucun renseignement confidentiel. J'ai passé deux heures et demie avec un cadre supérieur vendredi dernier pour me faire une idée de ce que comportait la direction de l'ACSTA. J'ai lu tous les documents qu'on m'a donnés. L'Administration a en place tous les éléments nécessaires à une bonne gouvernance. On m'a fait part de tout ce qu'elle a de bon, et j'en ai été impressionné.

Tout cela m'a laissé une excellente impression. C'est pour cette raison que j'ai accepté que le ministre propose mon nom, parce que je crois que je peux contribuer.

[Français]

Merci, monsieur le président.

[Traduction]

**Le président:** Qui a des questions à poser?

Monsieur Gouk, vous pouvez commencer.

**M. Jim Gouk (Colombie-Britannique-Southern Interior, PCC):** Merci, monsieur le président.

Général Baril, nous avons souvent eu affaire à l'ACSTA dans le passé lorsque ses représentants ont comparu devant le comité et à d'autres occasions aussi. Certains d'entre nous sont un peu préoccupés par la question de la responsabilité de l'ACSTA. Selon certains, le gouvernement ne permet pas à l'Administration de rendre compte de ses activités. J'aimerais connaître votre point de vue sur cette responsabilité, d'une façon générale.

Croyez-vous qu'un organisme comme l'ACSTA peut pleinement rendre compte de ses activités devant le Parlement et ses comités, par exemple si vous devez comparaître devant le comité pour parler de questions ne mettant pas en cause la sécurité nationale, ou si le comité vous invite à parler de questions délicates au cours d'une séance à huis clos?

• (1555)

**Gén Maurice Baril:** Absolument, monsieur. Je ne vois vraiment pas comment une société d'État de cette taille, qui dépense autant d'argent dans l'intérêt des citoyens et qui est responsable d'une partie de la sécurité des transports aériens dans le pays, peut refuser de mettre en place des mécanismes favorisant la transparence et la responsabilité. Qu'il y ait des tiraillements par ci ou par là...

Je faisais partie des Forces canadiennes. Croyez-moi, il arrivait alors que ce soit difficile d'être transparent, car cela ne faisait pas partie de notre culture. Toutefois, nous parlons là d'un nouvel organisme. Il est transparent. Les mécanismes sont là. Sous réserve de ce que vous avez mentionné, c'est-à-dire de la protection du huis clos quand la sécurité est en cause, je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas être transparents. Il y a parfois des technologies dont on ne peut pas discuter ou des renseignements très pointus et très spécifiques qu'il est préférable de garder secrets. Je ne crois cependant pas que cela influe sur la responsabilité. J'ai déjà été mêlé à des affaires tellement secrètes que je ne peux même pas reconnaître que j'y ai participé, mais cela a toujours été très circonscrit et très précisément délimité. Je ne crois donc pas que nous puissions nous cacher derrière des prétextes de ce genre.

**M. Jim Gouk:** Je vous remercie.

Il y a un aspect sur lequel j'ai beaucoup insisté. Les opérations de l'ACSTA consistent essentiellement à gérer des risques. De toute évidence, il n'y a aucun moyen de prévenir tout ce qui peut arriver. Par conséquent, vous utilisez vos ressources du mieux que vous pouvez pour assurer le plus haut niveau de sécurité possible.

À l'heure actuelle, les employés des aéroports ne sont soumis qu'à des vérifications ponctuelles. Souvent, on les laisse passer sur la base d'une vérification de leurs antécédents et de vérifications ponctuelles périodiques. Cela s'applique à tout le monde, depuis les cadres supérieurs jusqu'aux nettoyeurs de vitres et aux laveurs de planchers. Nous n'avons cependant rien de semblable pour les voyageurs qui prennent souvent l'avion, qui sont disposés à se soumettre au même genre de vérification des antécédents et à payer des droits, comme dans le cas du passage à la frontière.

Diriez-vous qu'il faudrait des efforts considérables pour mettre en place un système permettant de s'occuper moins de ceux qu'on

appelle les «voyageurs sûrs» pour concentrer les ressources sur des domaines à risque plus élevé?

**Gén Maurice Baril:** C'est tout le dilemme que suscitent toujours les voyageurs et la sécurité aéroportuaire. J'ai voyagé partout dans le monde dans les quatre dernières années. J'ai vu des endroits où un enfant pouvait facilement contourner le dispositif de sécurité, même si celui-ci semble très bon. J'ai également vu des endroits où le système donne l'impression de ne pas être très strict, tout en étant réellement très efficace. Les bons systèmes ont souvent une apparence de vulnérabilité.

Tout cela relève de la gestion du risque, vous avez absolument raison. La personne qu'on place dans la voie rapide parce qu'elle exploite un commerce à l'intérieur ne fait pas l'objet des mêmes mesures et de la même approche de gestion du risque qu'une personne que vous mettriez dans la voie rapide et qui doit monter ensuite à bord d'un avion. On pourrait alors perdre le contrôle.

Les mesures de sécurité ne seront jamais parfaites, mais la conséquence d'une erreur ou la conséquence d'un système que les méchants peuvent facilement percer à jour est très grave. Elle pourrait être catastrophique pour notre pays.

La confiance dans une personne devrait être là. Quand je vais dans un aéroport, je suis un terroriste jusqu'à preuve du contraire.

**M. Jim Gouk:** Très bien. Je vais poursuivre dans la même veine puisqu'il me reste un peu de temps.

Si j'ai bien compris votre réponse, vous dites que le niveau de risque est tout à fait différent parce qu'il y a d'une part ceux qui vont dans un magasin à l'intérieur sans monter à bord d'un avion et, de l'autre, les personnes à risque plus élevé, qui peuvent être tout aussi dignes de confiance, mais qui doivent faire l'objet de mesures de sécurité plus strictes parce qu'elles montent à bord d'un avion. Qu'arrive-t-il si, après avoir subi une fouille en règle, le voyageur reçoit à l'intérieur des objets d'un employé de magasin? Le niveau de risque est le même pour quiconque franchit la zone de sécurité.

**Gén Maurice Baril:** Il est le même. Il y a toujours le risque que la voie rapide... Je ne dis pas que je suis contre... Je crois que le système en place peut et doit être amélioré pour que les voyages soient un peu plus agréables qu'ils ne le sont aujourd'hui. Mais il y a toujours le danger qu'une personne autorisée à emprunter la voie rapide... L'enfant de cette personne peut être gardé en otage, ou autre chose du même genre. Il n'y a aucun moyen de savoir ce qui lui passe par l'esprit ni quels objets elle porte sur elle. Comment pouvons-nous dans ce cas la mettre dans une voie rapide?

Si vous allez en Floride une fois tous les deux ans, vous ne verriez probablement pas d'inconvénient à faire la queue pendant une heure, mais si vous prenez l'avion une fois par semaine, comme je le fais, c'est très ennuyeux pour vous et très difficile pour l'industrie.

J'ai entendu une discussion concernant les capacités prospectives. Toute la sécurité doit être liée à la fiabilité des gens, à la qualité du personnel, à la qualité du matériel, à la gestion du risque et à la capacité prospective... On ne peut pas rester immobile, il faut progresser.

• (1600)

**M. Jim Gouk:** Très bien.

Je vais vous lancer le même défi que j'ai lancé à celui qui dirige actuellement l'Administration. Sans me prévaloir de mes fonctions et sans recourir à mes contacts, à condition d'avoir une lettre officielle me garantissant de ne pas être jeté en prison, je soutiens que je peux faire entrer n'importe quelle quantité d'armes neutralisées, explosives ou non, dans toutes sortes d'endroits, rien que pour montrer à quel point il est facile de le faire. Comme je l'ai dit, nous faisons de la gestion de risque. Nous devrions par conséquent exempter des vérifications courantes les personnes qui présentent le risque le moins élevé et qui ont accepté de se soumettre à une vérification des antécédents. Si, après les attentats du 11 septembre, les Américains sont disposés à nous laisser passer la frontière avec une carte NEXUS, je ne vois absolument aucune raison qui puisse nous empêcher d'envisager un système qui permettra aux gens de passer plus rapidement et de subir moins de tracasseries qu'en faisant la queue dans les aéroports canadiens.

**Gén Maurice Baril:** Je conviens avec vous qu'il faudrait que ça change.

Par exemple, il y a deux semaines, j'ai accompagné à Washington un groupe d'étudiants des Forces canadiennes. Nous avons franchi de nombreuses zones de sécurité, y compris à notre ambassade, où on nous a passés aux rayons X, fouillés et tout le reste. Pourtant, une vingtaine d'entre nous ont franchi la grande porte du Pentagone sans même un contrôle d'identité, un passage aux rayons X ou n'importe quoi d'autre. Nous sommes ainsi passés juste devant le bureau du secrétaire à la Défense. Les Américains ont une procédure.

**Le président:** Merci, monsieur Gouk.

Madame St-Hilaire.

[Français]

**Mme Caroline St-Hilaire (Longueuil—Pierre-Boucher, BQ):** Merci, monsieur le président.

Bonjour, général Baril, et merci d'être ici.

Nous nous avez parlé de votre passé, qui est un peu connu. J'aurais aimé entendre vos vues et savoir comment vous vous percevez à titre de président potentiel de l'ACSTA. Comment voyez-vous la sécurité dans le trafic aérien? D'abord, considérez-vous que c'est sécuritaire au Québec, au Canada et sur le plan international? J'aimerais que vous nous parliez d'abord de la perspective que vous aviez avant d'être président, puis de vos aspirations à titre de président potentiel.

**Gén Maurice Baril:** Je ne suis pas un visionnaire, comme on dit. Dans ma culture de Canadien français et de catholique, un visionnaire était quelqu'un qui avait vu la Sainte Vierge ou qui avait eu une vision de l'avenir.

Ma vision est toujours basée sur l'équipe qu'il y a autour de moi, et j'ai eu la chance d'avoir du jugement, de prendre de bonnes décisions et de bien voir ce qui était devant moi. Je pense qu'il y a de bons employés à l'ACSTA, et il s'agit de synchroniser tout le talent qui s'y trouve. Les dix autres directeurs qui sont là viennent des quatre coins du Canada et représentent toutes les spécialités. Je pense que ce sont des gens très dévoués. Il sera donc assez facile de faire cela, je crois.

Je pense que notre organisation au Canada est sécuritaire, puisqu'il n'y a pas eu d'incidents. Il n'y a pas eu d'incidents parce que personne n'a essayé d'en causer. Quand on retire les lames de mon rasoir, on ne considère pas cela comme un incident qui aurait pu avoir des conséquences épouvantables.

Quels genres d'essais a-t-on faits pour pénétrer notre sécurité? Je ne le sais pas, car je ne pense pas qu'on en parlerait ouvertement. Je saurai un peu plus tard quels genres d'essais on a faits et quels renseignements on a recueillis.

Je pense que ma responsabilité est de m'assurer qu'on regarde constamment vers l'avenir, que l'organisme soit transparent pour les Canadiens que vous représentez tous, et qu'on ait un personnel, un entraînement, un contrôle de la qualité et une technologie en tout temps supérieurs à ceux de celui qui, selon nous, nous en veut. Si on pensait que personne n'essaie de traverser et que le risque n'existe pas, on pourrait diminuer les coûts et réduire les problèmes à l'aéroport. Cet organisme est en place depuis avril 2002 et il a fait du très bon travail jusqu'à maintenant. Comme vous, je voyageais un peu partout et j'ai constaté la nette amélioration qu'il y a eu depuis ce temps-là. C'était un peu « quêtaine » au début, mais je pense que c'est maintenant très professionnel. J'aurai probablement une meilleure vision de la direction dans laquelle on veut aller dans un mois ou deux.

• (1605)

**M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ):** Bonjour, général Baril. Je veux vous parler en tant que citoyen ordinaire. On est ici pour représenter nos concitoyens et concitoyennes.

Bien sûr, on a beaucoup amélioré la sécurité au Canada depuis les événements qui se sont produits aux États-Unis le 11 septembre 2001. On réagit à ces événements. Cependant, il faut quand même respecter la liberté de mouvement des gens. Il est bon qu'il y ait davantage de sécurité, mais il faut comprendre qu'on doit respecter les gens lorsqu'ils se déplacent.

Tout à l'heure, vous avez déclaré une chose en anglais, mais je ne sais pas si j'ai bien compris. Vous sembliez dire que tout le monde était a priori un terroriste. Quand on a une telle attitude, nos rapports avec les gens sont bien différents de ce qu'ils sont quand on se dit que tous sont d'honnêtes citoyens, mais qu'on doit assurer la sécurité. Je voudrais avoir une précision à ce sujet.

**Gén Maurice Baril:** Monsieur le président, je dois corriger cela. Si je me rappelle bien, j'ai dit que j'en avais assez d'être traité comme un terroriste jusqu'à ce qu'on prouve le contraire. Quand j'entre dans n'importe quel aéroport, j'ai l'impression que nous sommes tous des terroristes: nous devons enlever nos ceintures, nos souliers, etc. Malheureusement, étant donné l'état actuel de la technologie et du partage de l'information, pour assurer la sécurité, il faut tout vérifier à 100 p. 100. On ne peut pas se permettre d'en laisser passer 1 p. 100. C'est ce qu'on doit faire pour l'instant, mais j'espère que cela va s'améliorer. Je pense qu'on a déjà amélioré la situation en embauchant plus de gens qualifiés et en acquérant un meilleur équipement, et qu'on va se sentir moins traités comme des terroristes à l'avenir. J'ai découvert que les choses s'amélioreraient, mais encore là, on ne vous laisse pas passer tant qu'on n'est pas convaincu que vous n'avez rien de dangereux en votre possession.

**M. Robert Carrier:** Merci.

[Traduction]

**Le président:** Très bien.

Madame Desjarlais.

**Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD):** Je vous remercie.

Général, je vous remercie d'être venu et d'avoir été aussi franc avec nous au sujet des renseignements que nous pouvons ou ne pouvons pas obtenir de l'ACSTA.

J'ai à vous poser une question un peu différente de ce qu'on vous a déjà demandé. Je passerai ensuite à quelques aspects précis de la sécurité. Vous avez mentionné que vous avez eu une entrevue avec des représentants d'une société de chasseurs de têtes. Je suis curieuse. Quelle est cette société qui vous a approché et vous a invité à une entrevue?

**Gén Maurice Baril:** Je ne sais pas si je peux ou non le dire. Quoi qu'il en soit, c'est Renaud Foster.

**Mme Bev Desjarlais:** Renaud Foster? Très bien.

Vous avez dit que vous êtes administrateur d'une société du secteur privé. Quelle société?

**Gén Maurice Baril:** Je fais partie du conseil d'administration de Med-Eng.

Monsieur le président, puis-je faire un peu de publicité pour cette entreprise?

**Mme Bev Desjarlais:** Avant de le faire, pourriez-vous nous dire ce que fait cette société?

**Gén Maurice Baril:** J'attendais justement cette question.

C'est une société dont je n'avais pas entendu parler avant qu'on ne m'approche l'année dernière pour faire partie du conseil d'administration. Elle produit des combinaisons spéciales pour les artificiers, qui ressemblent à de grands scaphandres très lourds d'extraterrestres. La société fabrique des vêtements protecteurs aussi bien pour les militaires que pour la police. Elle fabrique aussi, pour cet équipement lourd, des systèmes de refroidissement personnels. Ce sont de petits réfrigérateurs conçus pour rafraîchir l'intérieur des scaphandres. Med-Eng est en train de diversifier sa production en s'occupant de mesures de protection électronique. Je ne peux pas en dire davantage ici, ce sont des renseignements industriels.

**Mme Bev Desjarlais:** Très bien. Il n'y a donc aucun risque de conflit d'intérêts entre la présidence du conseil de l'ACSTA et vos fonctions dans cette société?

**Gén Maurice Baril:** J'ai posé cette question la première fois que je me suis présenté devant le conseil d'administration. J'ai obtenu la confirmation, vendredi dernier, que l'ACSTA n'a aucun lien avec Med-Eng. L'ACSTA n'a aucune responsabilité reliée à l'utilisation des gilets en kevlar ou à la neutralisation des bombes. Il n'y a aucun rapport. De plus, les activités électroniques dont la société commence à s'occuper maintenant n'ont absolument rien à voir avec l'ACSTA.

Comme vous le savez, l'ACSTA a des règles très précises sur les conflits d'intérêts et la façon de les gérer.

**Mme Bev Desjarlais:** Oui, il y a de nombreuses règles qui parlent de transparence, de responsabilité, etc. Tout est parfait quand il s'agit de définir ce qui devrait être, mais nous savons tous que les règles ne sont pas toujours respectées. Je tenais donc à savoir exactement où en sont les choses.

En quoi consistent vos fonctions de président du conseil? Quelles sont vos attributions?

**Gén Maurice Baril:** Je crois qu'elles sont précisées à l'article 10 de la Loi sur la gestion des finances publiques. Pour moi, ces fonctions consistent à diriger le conseil d'administration dans la supervision des activités de la société au nom du gouvernement du Canada. C'est notre responsabilité puisque nous sommes nommés par le gouvernement du Canada.

• (1610)

**Mme Bev Desjarlais:** Ainsi, pour vous, la chaîne hiérarchique, si je peux m'exprimer ainsi, comprend le ministre, puis vous-même comme chef de la direction de l'ACSTA? En quoi consiste exactement cette chaîne?

**Gén Maurice Baril:** La société, par l'entremise de son conseil d'administration et du président de ce conseil, rend compte de ses activités au gouvernement du Canada par l'intermédiaire du ministre des Transports. Le ministère des Transports est responsable de la

politique et de l'orientation, que nous mettons en oeuvre. Nous relevons du ministre et du ministère. Le plan d'affaires, le budget et tout le reste doivent être approuvés par le ministre des Transports.

**Mme Bev Desjarlais:** Comme vous êtes nouveau dans cet emploi, vous ne le savez peut-être pas ou ce n'est peut-être même pas de votre ressort, mais je me pose des questions sur la façon dont les aéroports sont choisis pour la mise en oeuvre de systèmes de sécurité. À mon avis, il n'y a jamais eu d'approche vraiment logique dans ce choix. Je peux facilement comprendre la nécessité de la sécurité aux aéroports internationaux, mais si vous considérez le nombre des aéroports du Canada où des systèmes de sécurité ont été mis en place, vous constaterez qu'il n'y a ni rime ni raison. Au Manitoba, mettons, il peut y avoir deux aéroports ayant le même nombre de vols à destination de la même aéroport à Winnipeg, mais l'un des aéroports aura un système de sécurité tandis que l'autre n'en aura pas. Je voudrais donc savoir si vous avez une idée de la logique qui préside au choix des aéroports où la sécurité est jugée nécessaire.

**Gén Maurice Baril:** Je ne sais vraiment pas comment on a procédé ni comment on a établi l'ordre de priorité fondé sur l'évaluation du risque pour choisir les aéroports. Je ne sais pas non plus comment ont été choisis les aéroports où on a mis en place les programmes pilotes qui existent un peu partout au Canada.

**Mme Bev Desjarlais:** Je sais en outre que certains aéroports ont été exemptés, dont l'un au Québec. L'aéroport du Mont-Tremblant a été exempté après avoir été initialement choisi. Je suis donc curieuse de savoir quel genre d'approche ou de raisonnement a permis d'accorder une exemption après la désignation de l'aéroport comme endroit nécessitant un système de sécurité.

**Gén Maurice Baril:** Me permettez-vous de deviner?

La décision est probablement liée à l'aviation d'affaires. L'une des menaces que nous devons affronter aujourd'hui concerne les avions d'affaires à réaction qui transportent une dizaine de passagers et qui atterrissent et sont entretenus ici par Esso ou Shell. Je ne sais pas de quel genre de sécurité ces aéroports sont dotés maintenant, mais il est bien possible pour un avion d'affaires à réaction d'atterrir à Amprior ou Carp, puis de repartir pour aller s'écraser contre un bâtiment aux États-Unis. Ce ne serait pas le même tonnage qu'un avion commercial, mais ce serait toujours un avion à réaction volant à plus de 800 km à l'heure. C'est une perspective inquiétante, non seulement pour le Canada, mais aussi pour les États-Unis. Il y a des milliers d'avions d'affaires à réaction qui sillonnent le ciel nord-américain tous les jours. Je pilote un petit avion avec lequel je décolle et j'atterris à mon aéroport, sans aucune vérification de sécurité. Comme la piste est gazonnée, je ne pourrais probablement pas embarquer plus de 300 livres d'explosifs. Une telle menace n'est pas encore assez importante pour justifier une intervention. Mais, encore une fois, il y a un certain degré de sécurité dans les aéroports privés, comme à l'aéroclub de Rockcliff et ailleurs.

**Mme Bev Desjarlais:** Très bien, c'est tout pour l'instant.

**Le président:** Monsieur Bonin.

[Français]

**M. Raymond Bonin (Nickel Belt, Lib.):** Merci, monsieur le président. Général Baril, bonjour et bienvenue.

Je n'ai aucun doute sur votre compétence, votre intégrité et votre intelligence. Je trouve le choix excellent. Je n'ai pas de questions à poser, je veux seulement faire un commentaire.

Je veux que vous sachiez une chose avant de partir. Je ne vous poserai pas de questions sur le travail, car je veux vous donner la chance de prendre votre première tasse de café. Je fais beaucoup plus confiance à des gens qui prennent connaissance de la situation avant de changer tout le système.

Je veux que vous sachiez que vous n'arrivez pas dans un système parfait. Les administrateurs vont tenter de vous convaincre qu'il l'est, mais ce n'est pas le cas. Lorsqu'on arrive à l'aéroport, on nous confisque notre lime à ongle, de même qu'on confisque leurs ciseaux aux vieilles dames qui veulent tricoter dans l'avion. Par contre, la dernière chose que l'on se procure avant de monter dans l'avion est un 40 onces de rye dans une bouteille de verre, et pour ceux qui n'en ont pas acheté, il y a un chariot qui en offre cinq ou six bouteilles. Tout cela est beaucoup plus dangereux que toutes les autres choses. Parfois, on oublie ce qui est évident.

Je dis cela pour que vous sachiez qu'ils font du bon travail mais qu'ils ne sont pas parfaits. Chaque fois qu'ils essaieront de vous en convaincre, vous saurez au moins qu'on peut faire mieux.

• (1615)

**Gén Maurice Baril:** Monsieur le président, je remercie M. Bonin pour son conseil. Je l'ai bien reçu.

**M. Raymond Bonin:** Je vous laisse là-dessus.

[Traduction]

Mon collègue utilisera le reste du temps.

**Le président:** Allez-y, monsieur Wrzesnewskyj.

**M. Borys Wrzesnewskyj (Etobicoke-Centre, Lib.):** Général, je vous remercie d'être venu au comité aujourd'hui.

Je voudrais juste vous poser une petite question. Il y a eu des jours où je suis passé par un certain nombre d'aéroports dans lesquels l'ACSTA s'occupe de l'inspection des passagers. Je portais exactement les mêmes vêtements, mais je déclenchais les détecteurs dans un aéroport, mais pas dans l'autre. Je comprends bien que, pour des motifs de sécurité, vous ne puissiez pas parler des normes appliquées, mais des incidents de ce genre semblent indiquer que les normes ne sont pas les mêmes partout. Je trouve cela très curieux. Comment cela peut-il se produire? Cela arrive pourtant assez souvent.

**Gén Maurice Baril:** Je ne connais pas la réponse technique, mais il m'est également arrivé de passer en dépit du fait que j'avais sur moi une certaine quantité de matières magnétiques, comme une boucle de ceinture ou les éléments métalliques des chaussures. Je peux passer à certains aéroports du Canada, où, incidemment, la sensibilité des détecteurs est réglable. Aux États-Unis, je ne peux jamais passer avec mes chaussures. Je dois les enlever. Au Canada, je passe souvent.

**M. Borys Wrzesnewskyj:** Ce sont des aéroports où l'ACSTA s'occupe elle-même de l'inspection.

**Gén Maurice Baril:** Oui, il y a des différences au Canada.

Je ne le sais pas. La sensibilité peut fonctionner un peu comme un radar. Les détecteurs peuvent avoir un intervalle de sensibilité acceptable dans lequel ils ne réagissent pas. Il est également possible que vous ayez été juste à la limite.

**M. Borys Wrzesnewskyj:** Je voudrais reprendre une question que Bev a abordée, et vous aussi d'ailleurs. Votre Administration a-t-elle un calendrier pour l'établissement de services d'inspection dans les aéroports privés?

À Toronto, nous avons, à quelques minutes du centre-ville, l'aéroport de Buttonville où se trouvent de nombreux avions privés

utilisés à des fins récréatives. Nous savons que des terroristes et des gens ayant de mauvaises intentions ont envisagé l'utilisation de petits avions, notamment des avions pulvérisateurs pour le traitement des récoltes.

Avez-vous un calendrier pour remédier à cette lacune particulière?

**Gén Maurice Baril:** Non. Je sais que les aéroports privés nous préoccupent, aussi bien au Canada qu'aux États-Unis et en Europe. Je crois par ailleurs que les Européens contrôlent l'aviation privée d'une façon beaucoup plus stricte. Au Canada, nous accordons une grande liberté. Aujourd'hui, il est extrêmement difficile de traverser la frontière à bord d'un avion privé, mais cela reste encore possible. Le pilote qui se trouve aux commandes assume une grande responsabilité à cet égard.

Je ne sais donc pas quand des mesures seront prises. Je le saurais dans les six ou sept prochains jours, parce que cela m'inquiète personnellement. J'ai moi-même utilisé des aéroports privés pendant des années. La sécurité a toujours fait partie de mes fonctions. Je le sais, quand il n'y a aucune sécurité.

**M. Borys Wrzesnewskyj:** J'ai une autre question à vous poser, s'il me reste encore un peu de temps. Si j'ai bien compris, des membres de la GRC se trouvent à bord dans certains vols. Est-ce exact?

**Gén Maurice Baril:** Oui, c'est exact.

**M. Borys Wrzesnewskyj:** C'est un peu comme les couches d'un oignon. Nous avons une première couche lors de l'inspection des passagers à leur arrivée. Vous avez quelques statistiques impressionnantes quant au nombre – je laisserai de côté les coupe-ongles – d'objets pointus ou même de pistolets qui ont été saisis.

Je suis simplement curieux. Y a-t-il des cas où des membres de la GRC qui se trouvaient secrètement à bord ont pu intervenir pour empêcher un grave incident?

**Gén Maurice Baril:** Je n'ai pas posé la question et on ne m'a rien dit à ce sujet. J'ai été dans des avions où je savais que des membres de la GRC étaient à bord. Le public ne sait pas en général dans quels vols ils se trouvent. Vous connaissez probablement certains d'entre eux.

• (1620)

**M. Borys Wrzesnewskyj:** J'ai posé cette question parce que je me demande... Par exemple, dans certains aéroports, j'ai pu passer le contrôle de sécurité avec des stylos. Dans d'autres où je me trouvais le même jour, j'ai été arrêté.

À part cela, je suppose que la dernière couche de la sécurité est constituée par les portes renforcées des postes d'équipage. Cette mesure de sécurité a-t-elle maintenant été pleinement mise en oeuvre – je suppose que toutes les compagnies aériennes canadiennes l'ont fait – par l'ensemble des compagnies aériennes internationales qui desservent le Canada?

**Gén Maurice Baril:** Je connais assez bien les avions. Dans les trois dernières années, tous les appareils à bord desquels j'ai volé avaient une porte renforcée pour le poste d'équipage. De plus, l'équipage doit se conformer à des procédures très précises. Par exemple, à bord des avions américains, si la porte du poste de pilotage est ouverte, un chariot de service est placé en travers avant que le pilote ne sorte. À bord d'autres avions, une autre personne se tient debout devant la porte quand celle-ci est ouverte.

Il est évident que la sécurité s'est beaucoup améliorée. J'aime observer ce qui se fait. Les nouvelles portes seraient plutôt difficiles à défoncer.

**M. Borys Wrzesnewskyj:** Je vous remercie.

**Le président:** Très bien.

Nous passons maintenant à M. Jean, qui sera suivi de M. Scarpaleggia.

À vous, monsieur Jean.

**M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci d'être venu aujourd'hui, monsieur.

Je viens du nord de l'Alberta et, à titre d'Albertain, je fais beaucoup de camping.

**Gén Maurice Baril:** Vous venez de...?

**M. Brian Jean:** Je viens du nord de l'Alberta.

En fait, en 2004, j'ai décidé d'aller faire un voyage en Ohio. J'ai apporté mon sac à dos avec moi dans l'avion, après être passé par trois dispositifs de sécurité. J'ai découvert à mon arrivée qu'il y avait dans mon sac un grand couteau tout usage Olfa et un rouleau de ruban adhésif entoilé. Je ne l'ai pas crié sur tous les toits, mais j'ai vraiment eu très peur. J'ai passé l'inspection de sécurité à Fort McMurray et à Calgary ainsi que dans un aéroport américain. J'ai pu garder mon sac dans l'avion dans les trois cas.

**Gén Maurice Baril:** Comme bagage de cabine?

**M. Brian Jean:** Oui, il s'agissait d'un sac à dos.

Cela m'a beaucoup inquiété après être arrivé à destination et m'être rendu compte qu'on ne m'avait pas arrêté. De toute évidence, les inspecteurs l'auraient fait s'ils m'avaient pris. J'ai eu très peur.

Il me semble – et on l'a souvent dit d'ailleurs – que le personnel de sécurité ne peut pas tout voir. Je me demande d'abord si vous êtes disposé à envisager des idées novatrices dans l'approche de la sécurité aéroportuaire, non seulement pour améliorer cette sécurité, mais aussi pour accélérer le passage.

Je m'inquiète du transport aérien. Il n'y a pas de doute que notre économie en dépend. Je constate que les États-Unis ont certaines innovations. Par exemple, ils ont des queues différentes pour les Américains. Je me demande si vous avez envisagé la même possibilité pour les citoyens canadiens.

**Gén Maurice Baril:** Je vous remercie.

Je crois bien sûr que l'une de mes grandes responsabilités consiste à veiller à ce que l'Administration ne se repose pas sur ses lauriers. Si nous ne sommes pas tournés sur l'avenir, d'autres le feront. Nous en avons malheureusement été témoins le 11 septembre 2001.

Si nous étudions toutes sortes de technologies et de formation pour augmenter la sécurité, vous pouvez être sûrs qu'il y a des gens qui cherchent à contrer les mesures que nous prenons. Si nous voulons garder en permanence une certaine avance, nous ne pouvons pas simplement nous féliciter de notre dernière victoire.

Par conséquent, si nous ne sommes pas constamment à l'affût de nouvelles technologies, de nouvelles approches, de nouveaux systèmes de détection et d'experts pouvant interpréter le langage corporel dans les aéroports, nous finirons certainement par essayer des échecs.

**M. Brian Jean:** Dans ma dernière question, je vais vous demander une certaine interaction. Maintenant que vous avez eu l'occasion d'examiner le travail et d'étudier certains des secteurs que vous souhaitez améliorer, j'aimerais savoir quels sont pour vous les trois secteurs les plus importants. Quelles réalisations voudriez-vous avoir à votre actif quand vous aurez terminé votre travail?

**Gén Maurice Baril:** Je ne connais pas suffisamment l'organisation pour être en mesure de définir tout de suite mes priorités. Si je vous énumérais trois priorités, ce serait plus ou moins n'importe quoi. Je ne ferais que vous faire perdre du temps. Ce n'est pas ainsi que je travaille. Je n'ai pas l'habitude d'aller menacer les gens en leur disant: «Je vais tout changer. Voici quelles sont mes priorités.»

Nous serons onze au conseil d'administration. Nous définirons nos priorités en équipe.

**M. Brian Jean:** Merci, monsieur.

**Le président:** À vous, monsieur Scarpaleggia.

[Français]

**M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.):** Merci, monsieur le président.

M. Jean a posé certaines questions que je voulais poser, mais j'en ai une autre qui concerne les exigences auxquelles on se bute aux aéroports, à l'embarquement, lorsqu'on passe aux détecteurs, et le reste.

Quelle part de ces règlements provient de Transport Canada, et quelle part provient d'une certaine pratique ou d'un règlement interne de l'agence? Y a-t-il deux sortes d'exigences, de règlements ou de pratiques?

• (1625)

**Gén Maurice Baril:** Les standards et les exigences sont sans contredit établis par Transports Canada, et il revient à l'administration de les appliquer. Il y a certainement des initiatives issues de l'ACSTA, mais les directives qui arrivent n'englobent pas tout. Les experts en matière de sécurité des passagers sont à l'ACSTA, qui applique les politiques et les directives. Elle a donc certainement des initiatives, mais j'ignore à quel niveau et comment elles sont encadrées par les règlements de Transports Canada.

**M. Francis Scarpaleggia:** En ce qui a trait à la politique générale, à l'arrivée à l'aéroport, on applique une formule peu flexible. On inspecte 25 p. 100 des passagers à la descente de l'avion. Est-ce fait par Citoyenneté et Immigration Canada ou Revenu Canada – Douanes et Accises?

**Gén Maurice Baril:** À l'arrivée, c'est Revenu Canada – Douanes et Accises. Dans certains pays, la sécurité se fait à l'arrivée. C'est curieux, mais ce n'est pas le cas ici. Au départ pour les États-Unis des aéroports de Toronto, Ottawa et Vancouver, vous devez passer par un système de sécurité quasi identique. Vos bagages non accompagnés sont passés aux rayons X en votre présence, alors que vous les identifiez. Au Canada, on vérifie les bagages non accompagnés, mais pas en votre présence. Il y a différentes étapes. Des vérifications supplémentaires sont faites de façon aléatoire à l'arrivée: on inspecte la septième personne qui franchit la porte. Cela se fait à Ottawa, dans tous nos aéroports ainsi qu'aux États-Unis. On se fait un devoir de vous en avertir: ce n'est pas parce que vous portez des lunettes que l'on vous inspecte, c'est parce que vous êtes le huitième à passer.

**M. Francis Scarpaleggia:** Cela se fait à l'embarquement

**Gén Maurice Baril:** C'est toujours avant d'entrer dans l'avion. Dans certains pays, il y a des inspections avant d'entrer dans l'aéroport et un peu partout dans l'aéroport.

Laissez-moi vous parler d'un incident. Mon fils a pris l'avion au terminal de Toronto il y a environ trois semaines. Lorsqu'il est arrivé en taxi à la rampe des départs des passagers, un chauffeur de camion de 18 roues demandait comment quitter l'aéroport. Il était perdu. Cela ne relève pas de la sécurité de l'agence, mais un camion de 18 roues dont le chauffeur est perdu qui entre à l'intérieur d'un aéroport sans même qu'un policier aille le voir, cela commence à être dangereux. Ce n'est pas qu'en faisant sauter un avion qu'on peut ruiner l'économie de la ville de Toronto.

**M. Francis Scarpaleggia:** La responsabilité des camions errants relèverait de votre agence?

**Gén Maurice Baril:** Absolument pas. Cela relève de la sécurité de l'aéroport.

**M. Francis Scarpaleggia:** Croyez-vous que la règle du septième passager relève d'une pratique adéquate, ou devrait-on plutôt donner aux préposés la responsabilité d'utiliser davantage leur jugement, et peut-être même les former afin qu'ils reconnaissent certains comportements?

J'ai eu le plaisir de voyager en Israël avec le ministre Lapierre. Leur approche est différente, mais ils misent beaucoup — et avec succès — sur la formation des préposés. Seriez-vous disposé à rencontrer ces gens-là? Nous avons rencontré le président ou le directeur de l'agence de sécurité israélienne, et de bonnes idées ont pris forme au cours de nos discussions. Je vous encourage, comme premier geste, à rencontrer ces gens, car leur approche est différente. Il faudra évidemment l'adapter à notre réalité. Je crois que ça en vaudrait la peine.

**Gén Maurice Baril:** Merci. J'ai aussi voyagé en Israël et j'ai vu le genre de sécurité qu'il y avait là. C'est pour cela que je parlais de regarder le langage corporel. Il existe beaucoup de techniques, que ce soit pour l'entraînement du personnel, la qualité du personnel, les technologies ou le partage des renseignements avec nos agences nationales et internationales. Notre agence s'est rendu compte que ce genre de partage était nécessaire. On ne partageait pas ces secrets bien gardés. M. Duchesneau me disait vendredi dernier qu'il y a quelque temps, en Afrique du Sud, les Israéliens avaient partagé leurs techniques avec d'autres pays pour la première fois. Les gens commencent à partager. Le partage des renseignements est autre chose, mais le partage de la technologie et des procédures est à l'avantage de tous. On ne devrait pas être obligé de réinventer la roue alors qu'un autre pays a établi une procédure qui fonctionne depuis cinq ans.

• (1630)

**M. Francis Scarpaleggia:** Ici, au Canada, nous avons évidemment des contraintes liées à la Charte canadienne des droits et libertés, contraintes qu'on n'a pas en Israël, si je ne m'abuse. Mais tout de même, il y a peut-être un juste milieu. Peut-être pourriez-vous composer avec cela.

**Gén Maurice Baril:** Oui. Merci beaucoup.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Carrier.

[Français]

**M. Robert Carrier:** Monsieur Baril, j'ai besoin d'une précision.

Dans le rapport annuel de 2004, le premier message est celui du président du conseil d'administration. Je vois dans le communiqué de presse que vous serez nommé au poste de président du conseil de direction. Est-ce que ce sont deux postes distincts ou s'il s'agit d'un seul et même poste?

De plus, je voudrais savoir si le poste auquel vous serez nommé est un poste à temps partiel ou à plein temps, ou si on a retenu vos services pour un nombre donné de réunions du conseil. Je voudrais avoir quelques précisions.

**Gén Maurice Baril:** Monsieur le président, mon poste est celui de président du conseil d'administration, ou président de la direction. Il n'y a qu'un poste. Je n'en veux pas deux.

**M. Robert Carrier:** C'est que le communiqué parle du conseil de direction.

**Gén Maurice Baril:** Moi, j'ai toujours parlé du conseil d'administration. C'est peut-être le conseil de direction, mais il n'y a qu'un poste.

Je travaille à temps partiel. Dans les règlements que j'ai vus, on précise que le nombre de jours est limité à 135. Je n'ai pas l'intention de travailler 135 jours, à moins qu'on ait des problèmes graves. Je n'ai pas l'habitude de faire ce pourquoi d'autres personnes sont payées, et il y a là des gens très compétents. Mes responsabilités sont la direction stratégique, la gouvernance de la société et, surtout, la liaison entre le ministère des Transports et le gouvernement du Canada.

J'espère que cela ne me prendra pas 135 jours, parce que j'ai plusieurs autres intérêts, mais s'il faut que je travaille 135 jours, je vais le faire. Je ne pense pas que cela sera nécessaire.

**M. Robert Carrier:** C'est donc le maximum qui a été fixé.

**Gén Maurice Baril:** C'est ce qui est précisé dans un des documents que j'ai vus. C'est peut-être un document de la société ou d'un autre organisme, mais j'ai vu ce chiffre et je l'ai retenu. Je trouve que c'est beaucoup.

**M. Robert Carrier:** Si vous êtes plus efficace, il vous faudra moins de 135 jours pour accomplir votre travail.

Merci.

[Traduction]

**Le président:** Madame Desjarlais.

**Mme Bev Desjarlais:** Je vous remercie. J'ai quelques brèves questions à poser sur le genre de choses qui sont ou ne sont pas autorisées à l'inspection de sécurité. Vous avez mentionné que vous vous êtes occupé auparavant de gestion du risque.

Compte tenu du nombre d'articles saisis dans les aéroports — on en parle dans les journaux et tout le monde se dit: «Oh, mon Dieu» —, combien de ceux qui ont été pris avec ces articles sont des criminels? Combien ont été poursuivis?

**Gén Maurice Baril:** J'espère que quelqu'un me donnera une réponse à cette question. Je suis presque sûr que c'est confidentiel.

La semaine dernière, je revenais à Montréal de Washington. Un très gentil monsieur âgé a retardé la queue d'une dizaine de minutes parce qu'il n'arrivait pas à casser la petite lame de son coupe-ongles. Je suis certain que cela a été compté comme incident. Le danger que ce coupe-ongles représentait dans ses bagages était nul.

**Mme Bev Desjarlais:** C'est l'une des choses que les passagers trouvent extrêmement frustrante. Ils sont parfois obligés de laisser certains de leurs effets personnels. Je pourrais vous parler de gens qui ont décidé de quitter la zone de sécurité pour aller cacher un objet dans une toilette, dans l'espoir de le retrouver plus tard. J'ai entendu beaucoup de ces histoires.

Quand vous parlez de gestion du risque, je pense que si vous finissez par accumuler deux millions d'objets saisis, mais que personne n'est jamais poursuivi pour détention de ces objets, il y a sûrement quelque chose qui ne va pas dans le système. Peut-être êtes-vous en train de ramasser des objets qui n'auraient pas dû être saisis au départ.

Ensuite, il y a M. Jean qui a dit qu'il est passé avec son sac à dos. Vous avez vraiment eu beaucoup de chance parce que les gens qui portent des sacs à dos sont habituellement ciblés. J'ai personnellement renoncé à mon sac à dos, et j'ai pu constater alors que je me faisais moins souvent remarquer. Je ne pourrais pas vous dire par contre combien de fois mon maquillage pour les yeux a été vérifié. Je ne sais vraiment pas ce que les inspecteurs s'attendent à trouver dans ce petit contenant de maquillage, mais c'était...

• (1635)

**M. Raymond Bonin:** Après que vous l'avez utilisé...

**Mme Bev Desjarlais:** Non, le contenant se trouvait dans mon sac à maquillage. Un collègue a observé un jour et a été vraiment surpris. Je lui avais dit de regarder. C'est l'une de ces choses complètement folles.

Il y a aussi le cas des allumettes. Il semble qu'on n'est pas censé avoir des allumettes. Ensuite, on a dit aux gens qu'ils pouvaient avoir jusqu'à quatre pochettes d'allumettes en papier ainsi qu'un briquet...

**Gén Maurice Baril:** Les briquets sont maintenant interdits si vous prenez l'avion pour les États-Unis.

**Mme Bev Desjarlais:** Alors, les briquets aussi sont interdits. Je transmettrai l'information.

J'ai voyagé pendant trois ou quatre mois en emportant sur moi une boîte d'allumettes venant du Vietnam. Puis, un jour, ces allumettes ont été considérées comme un risque absolu. J'ai alors posé des questions. Comme j'avais beaucoup de temps, je me suis dit que j'allais ennuyer les inspecteurs autant qu'eux-mêmes m'ennuient. Je leur ai demandé quelles règles ils appliquaient au sujet des allumettes. La réponse était la suivante: «Regardez, c'est ici. Nous ne pouvons pas vous laisser des allumettes en bois. Elles contiennent une matière organique.» Je me demandais en moi-même quelle était la différence entre quatre pochettes d'allumettes en papier et une petite boîte d'allumettes en bois... Voilà donc sur quelle logique se fondait la règle.

À mon avis, il n'y a là aucune logique. Si vous pouviez donc m'expliquer le raisonnement sur la base duquel toutes les choses sont permises un jour, puis interdites le lendemain... Si c'était là votre seule mission, j'en serais très heureuse. Bien sûr, je plaisante. Mais tout cela est un peu fou.

**Gén Maurice Baril:** Message bien reçu. Je crois que l'Administration a lancé une campagne d'information à l'intention des passagers pour leur faciliter la vie. Je m'assurerai qu'il y a un paragraphe d'explications concernant les allumettes, les briquets et tout le reste.

**M. Raymond Bonin:** Ce n'est pas un problème si vous avez cessé de fumer la pipe.

**Le président:** Eh bien, général, je voudrais vous poser une question au sujet d'une chose que vous avez mentionnée. Vous avez dit tout à l'heure que le système actuel peut et doit être amélioré. Vous l'avez dit en réponse à une question.

Toutefois, comment pouvez-vous améliorer un système quand vous n'êtes pas aux commandes? Le système est assujéti au contrôle

de Transports Canada. Le cadre réglementaire vous est imposé. Vous ne pouvez que l'appliquer. Dans ces conditions, quel genre d'améliorations pouvez-vous apporter?

**Gén Maurice Baril:** Monsieur le président, je parlais d'une amélioration continue du système, d'une recherche constante de technologies et de méthodes de formation, de l'amélioration de ce que nous faisons et des moyens de faire les choses avec plus d'efficacité et de sûreté. Je crois que c'est l'un des deux aspects.

La politique de réglementation relève de Transports Canada, mais j'espère bien – je ne crois d'ailleurs pas que ce soit le cas – qu'elle n'est pas élaborée dans l'abstrait et sans consultations. J'espère qu'il y a des consultations bilatérales et qu'avant de nous être imposée, la réglementation aura fait l'objet de consultations avec la société et le conseil d'administration. Nous avons besoin de communications, d'une bonne liaison, de bons contacts humains entre la société, Transports Canada et le gouvernement du Canada.

J'ai toujours travaillé dans ce système. S'il n'y a pas de consultation, ce sera vraiment très difficile.

**Le président:** Eh bien, notre comité a une certaine expérience de ce que Transports Canada appelle des consultations. Je crois que vous êtes beaucoup plus optimiste que beaucoup d'entre nous ici.

Ensuite, je voudrais vous demander une chose parce que vous avez mentionné la technologie. Je comprends bien le principe d'une meilleure technologie. Récemment, beaucoup d'entre nous ont participé à une étude portant sur les aéroports. Nous avons vu comment la technologie, notamment dans le cas des bagages, peut servir à améliorer l'inspection.

Cela étant dit, nous sommes également très conscients du fait que beaucoup de gens qui portent l'uniforme de l'ACSTA ne sont en fait que des employés de sous-traitants. Dans les premiers temps de l'ACSTA – je ne crois pas que cela ait beaucoup changé –, ces employés n'étaient pas particulièrement bien payés. Ils ne recevaient que 11 \$ ou 12 \$ l'heure. Surtout dans les grands centres, comme Vancouver et Toronto, ce ne sont probablement pas des emplois très recherchés.

Quand vous parlez de former des gens pour leur apprendre à évaluer les risques, quand vous dites surtout que vous voulez leur enseigner l'interprétation du langage corporel, est-il réaliste d'espérer aboutir à des résultats satisfaisants?

• (1640)

**Gén Maurice Baril:** Je ne le sais pas, mais je ne pense pas que nous puissions simplement écarter cette possibilité, qui pourrait constituer l'un des moyens de dissuasion les plus efficaces, parallèlement à la technologie. La sous-traitance, je crois, était prévue dans la loi portant création des organismes. C'est la voie que nous avons empruntée.

Je viens d'un milieu où la sous-traitance n'existait pas. Nous engageons nos propres gens, nous les recrutons, les entraînons et parfois les enterriens. C'était notre façon de procéder, mais l'endroit était différent.

Par conséquent, si tous nos gens de pointe – j'ai failli dire hommes de pointe – sont engagés en sous-traitance... Lorsque j'en ai entendu parler, j'ai trouvé la chose un peu étrange, parce que j'ai eu la même impression que vous. Je pensais moi aussi qu'ils étaient tous employés de l'ACSTA. Toutefois, l'ACSTA contrôle les normes. Elle est responsable de la définition des normes et du contrôle de la qualité. Lorsqu'un travail passe d'un entrepreneur à une autre, après un appel d'offres, normalement la plupart des employés sont repris par le nouvel entrepreneur, qui dispose donc d'un personnel déjà formé, dont les antécédents ont été vérifiés et qui est prêt à faire le travail.

Quant au fait que les employés ne sont pas parmi les mieux rémunérés, c'est une réalité de notre économie et de notre budget. Comment garantir la fiabilité d'employés qui ne reçoivent que 12 \$ ou 14 \$ l'heure? Je ne le sais pas encore.

**Le président:** J'ai une autre question. Des représentants d'autorités aéroportuaires nous ont dit que l'ACSTA, qui doit appliquer la réglementation de Transports Canada, demande des changements. Je veux parler de changements matériels dans les aéroports, de nouvelles portes pour les employés et de choses du même genre. Lorsque le travail n'est pas fait et que la demande vient de l'ACSTA, celle-ci dit qu'elle n'a pas les moyens. Par conséquent, les aéroports paient pour l'ACSTA, qui est pourtant financée par des crédits parlementaires. C'est un drôle de système. Par exemple, l'aéroport de Halifax peut avoir à déboursé quelques centaines de milliers de dollars pour construire une nouvelle porte à la demande de l'ACSTA, qui est incapable de payer. Nous avons entendu parler de plusieurs cas de ce genre, ce qui est assez pénible.

Nous avons également entendu parler d'un petit aéroport de l'Ouest du Canada qui devait accueillir un nouveau service commercial. L'ACSTA a dit aux autorités de l'aéroport qu'elles devaient attendre parce qu'elle n'avait pas les fonds pour installer l'équipement nécessaire. Pour une entreprise commerciale, c'est vraiment lamentable. Pour une société d'État financée par crédits parlementaires, c'est tout simplement honteux.

Qu'allez-vous faire, à titre de président du conseil, pour remédier à cette situation? Vous avez acquis une grande expérience à la tête des forces armées. Vous connaissez les crédits parlementaires. Que comptez-vous faire pour remédier à la situation?

**Gén Maurice Baril:** Monsieur le président, je vais peut-être revenir au comité assez souvent. Dans le temps, je recourais au Comité permanent de la défense nationale et des anciens combattants pour transmettre des messages plutôt sévères au gouvernement du Canada, des messages qui étaient à la limite de ce qu'on ne pouvait pas dire à cette époque quand on portait l'uniforme. Toutefois, j'ai l'impression d'avoir des alliés ici. C'est l'un des moyens d'aboutir à des résultats. C'est probablement là une de mes principales responsabilités.

Nous devons faire preuve d'une grande prudence en utilisant l'argent des contribuables. En même temps, il est question ici de vie et de mort ainsi que de la sécurité de notre pays. Nous devons faire attention à ne pas faire les choses trop chichement. Je ne crois pas que nous puissions renvoyer la balle à quelqu'un d'autre. Nous devons faire preuve de responsabilité dans ce que nous faisons. Nous ne devons pas prendre un non pour un refus définitif dès la première fois.

**Le président:** Monsieur Gouk.

**M. Jim Gouk:** J'ai une observation à formuler, monsieur le président.

En toute équité, général Baril, vous n'avez pas encore assumé vos fonctions, mais il sera intéressant, une fois que vous aurez occupé le poste pendant six mois, de vous faire revenir devant le comité. Nous pourrions alors vous poser beaucoup des mêmes questions et voir quel genre de réponses vous aurez à nous donner.

**Gén Maurice Baril:** Je vous serais reconnaissant de m'inviter, monsieur le président.

• (1645)

**Le président:** Madame Desjarlais.

**Mme Bev Desjarlais:** J'ai quelques questions à poser, qui font suite aux observations de M. Gallaway sur la réglementation, les changements, etc. Je me demande si vous êtes habilité à formuler des recommandations à Transport Canada dans ce contexte. Cela se fait-il par l'intermédiaire du chef de la direction ou du conseil d'administration? Si vous constatez qu'une règle est ridicule et inutile, pouvez-vous recommander à Transport Canada de la modifier?

**Gén Maurice Baril:** Je ne connais pas vraiment le mécanisme, mais il doit bien exister un moyen de parler à la personne qui nous a donné un ordre insensé.

**Mme Bev Desjarlais:** J'admets que vous êtes nouveau dans le poste. Peut-être faudrait-il effectivement vous demander de revenir dans six mois... si nous sommes encore là. Considérez-vous que les agents de bord et les préposés au sol font partie du processus de sécurité?

**Gén Maurice Baril:** Je ne le sais pas vraiment. Nous parlons ici de syndicats, de responsabilité, etc.

**Mme Bev Desjarlais:** Cette question est constamment revenue sur le tapis après les attentats du 11 septembre. Vous savez, on dit aux gens de faire attention à telle ou telle chose. On demande aux agents de bord de reconnaître les situations pouvant comporter des risques en vol. Aujourd'hui, nous avons de plus en plus de distributeurs automatiques de cartes d'embarquement. Je me demande comment ces machines peuvent évaluer les passagers. On nous dit que ces gens font partie du processus de sécurité. Je suis curieuse de savoir si vous le pensez aussi.

**Le président:** Eh bien, comme il n'y a pas d'autres questions, je peux vous dire, général...

**M. Francis Scarpaleggia:** Monsieur le président, j'aimerais parler d'une question après...

**Le président:** Très bien.

Nous vous remercions d'être revenu sur la Colline parlementaire pour comparaître devant un comité de la Chambre aujourd'hui. J'ai beaucoup apprécié votre présence. Je vous remercie.

**Gén Maurice Baril:** Merci à vous, monsieur le président.

Je vous présente mes meilleurs vœux. Vous connaissez une période difficile.

**Le président:** Monsieur Scarpaleggia.

**M. Francis Scarpaleggia:** Je ne sais pas si nous devons nous réunir à huis clos pour cela, mais comme le comité a été très satisfait des titres du général Baril et a très bien accueilli ce qu'il nous a dit aujourd'hui, compte tenu en outre du contexte actuel, qui est assez incertain, pour le moins, je voudrais proposer une motion, monsieur le président, exprimant notre consentement à la nomination du général.

**M. Raymond Bonin:** Puis-je vous demander de solliciter le consentement unanime?

**Le président:** Avons-nous le consentement unanime?

**M. Jim Gouk:** Pour faire quoi?

**Le président:** Pourriez-vous lire encore une fois votre motion?

**M. Francis Scarpaleggia:** Très volontiers. Je propose que le comité approuve le certificat de nomination de Maurice Baril aux fonctions de président du conseil d'administration de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.

(La motion est adoptée.)

[*Français*]

**Mme Caroline St-Hilaire:** Vous n'allez pas nous faire regretter cela, n'est-ce pas?

[*Traduction*]

**Le président:** Je vous remercie.

La séance est levée. La prochaine séance aura lieu le 30 mai.

---







**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.**