



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des transports

TRAN • NUMÉRO 041 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 17 novembre 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 jeudi 17 novembre 2005

• (0910)

[Traduction]

Le président (L'hon. Roger Gallaway (Sarnia—Lambton, Lib.)): Il est un peu tard, mais je vous dis tout de même bonjour.

Ce matin, nous accueillons MM. Duchesneau, McLaughlin et Duncan de l'ACSTA, qui nous feront un exposé sur la sécurité dans les aéroports.

Monsieur Duchesneau, vous avez sans doute une déclaration préliminaire. Nous vous écoutons donc.

M. Jacques Duchesneau (président et chef de la direction, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien): Merci, monsieur le président. Nous sommes ravis d'être ici.

[Français]

Monsieur le président et membres du comité, je vous remercie de l'occasion que vous nous donnez de comparaître devant vous ce matin. Notre dernier échange de vues remonte à pratiquement six mois, et je crois que le moment est venu pour moi de faire le point sur la situation au sein de l'ACSTA.

C'est avec fierté que j'annonce que notre organisation est en bonne voie de réaliser le mandat qui lui a été confié dans le budget de 2001 et qu'elle va même devancer l'échéancier qui avait été prévu.

Nous avons mis sur pied de nouveaux procédés d'amélioration de la qualité afin d'aider notre organisation à se développer et à devenir encore plus efficace et efficiente en matière de sûreté. L'ACSTA n'a qu'une priorité, soit la sûreté des passagers du transport aérien. Pour nous, la lutte contre les menaces est quotidienne, même les menaces contre notre crédibilité.

Comme vous le savez, l'ACSTA est une société d'État qui se rapporte au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. Transports Canada est responsable de notre réglementation, et l'ACSTA exécute le mandat que le ministre des Transports lui a confié.

Lorsqu'une vulnérabilité est relevée dans le système, nous procédons à un examen et, s'il y a lieu, nous prenons des mesures correctives. Cela fait partie de notre engagement permanent au titre de la sûreté par l'amélioration continue.

Un très bon exemple de ce processus d'amélioration continue est l'examen auquel le mandat et les activités de l'ACSTA seront soumis. La semaine dernière, le ministre des Transports a annoncé la nomination prochaine de trois personnes au sein d'un comité spécial d'examen. Vous n'êtes pas sans savoir que son annonce n'est pas de nature réactionnelle. De fait, elle est liée à l'article 33 de la loi qui a été créée pour régir l'ACSTA, aux termes duquel son mandat doit faire l'objet d'un examen obligatoire cinq ans après sa création. Nous voyons cet exercice d'un très bon oeil, comme nous acceptons d'emblée tous les processus qui nous aideront à améliorer nos opérations. Nous l'avons dit à maintes et maintes reprises, et nous le répétons encore une fois: l'ACSTA est un maillon de la chaîne de

défense. Elle n'assure pas la sûreté à elle seule et, bien sûr, elle ne peut pas le faire. La participation et la collaboration des principaux intervenants lui sont indispensables à cet effet.

Nous collaborons étroitement avec la police, les compagnies aériennes, les administrations aéroportuaires et Transports Canada. Il est important de faire la distinction entre nos divers rôles et de bien les connaître, de façon à brosser un tableau exhaustif de la sûreté aéroportuaire, élément hautement complexe s'il en est un.

Notre tâche, à l'ACSTA, consiste à contrôler les passagers et les effets personnels qu'ils ont avec eux pour nous assurer qu'aucun objet interdit n'est amené dans une zone réglementée. Nous contribuons au financement d'une présence policière aux aéroports, dont l'intervention auprès des passagers comme des non-passagers se fait au besoin. Par ailleurs, l'ACSTA a signé un contrat avec la GRC pour assurer la protection de certains vols.

L'ACSTA existe maintenant depuis un peu plus de trois ans et demi. Je ne crains pas d'affirmer que notre organisation s'acquitte des tâches qui lui ont été confiées et qu'elle le fait de façon économique: sur chaque dollar, 90 ¢ sont consacrés directement à nos opérations de première ligne.

Permettez-moi d'illustrer l'importance de notre tâche au moyen de quelques statistiques. Chaque année, plus de 4 300 agents extrêmement bien entraînés dans 89 aéroports du Canada procèdent au contrôle de plus de 37 millions de passagers et de quelque 60 millions de bagages. Ces 12 derniers mois, 2 milliards de passagers ont été transportés à l'échelle planétaire à bord de 3 millions de vols. Pourtant, aucune attaque n'a été perpétrée contre un aéroport ou un aéronef commercial. Nous faisons partie de ce réseau mondial.

Que devons-nous conclure? Nous avons réussi à faire des aéroports une cible moins attrayante. Je suis fier d'annoncer que l'ACSTA, avec la collaboration du gouvernement et de l'industrie, a contribué à renforcer le réseau de transport aérien et à protéger la vie de ses voyageurs. Les voyageurs apportent leur contribution. Ils constituent aussi une partie importante d'un bon système de sécurité, et nous ne devons pas l'oublier. Nous comptons sur la collaboration et la rétroaction des voyageurs pour nous aider à faire notre travail efficacement et à les amener à destination en toute sécurité.

• (0915)

Pour le voyageur moyen, l'activité la plus visible de l'ACSTA se déroule dans les points de contrôle. Les agents de contrôle suivent une formation rigoureuse avant leur certification et sont appelés à suivre chaque année une formation visant le renouvellement de cette certification.

Pour aider notre équipe d'agents de première ligne, nous avons déployé de l'équipement ultraperfectionné. D'ici à la fin de l'année, nous aurons mis en place 2 500 pièces d'équipement de contrôle employant des technologies de fine pointe pour le contrôle des bagages enregistrés.

Nous allons atteindre notre objectif de contrôle à 100 p. 100 des bagages enregistrés d'ici au 31 décembre prochain, conformément à l'échéancier international fixé par l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'OACI.

Pour respecter ce délai, nous avons devancé d'une année notre programme de déploiement. Dans le budget 2001, le gouvernement du Canada avait prévu un milliard de dollars sur cinq ans pour l'acquisition, le déploiement et l'exploitation de systèmes de détection d'explosifs dans des aéroports à travers le pays. L'ACSTA a atteint cet objectif avant l'échéance prescrite.

[Traduction]

Permettez-moi de clarifier un aspect de notre technologie. Un rapport médiatique récent a soulevé des questions au sujet des équipements à rayons X et de leur efficacité pour le contrôle des sacs doublés de plomb pour films photographiques. L'ACSTA et Transports Canada travaillent ensemble à la conduite de leurs propres essais. Jusqu'à maintenant, les sacs que nous avons testés sont tous transparents au moment de leur inspection par un appareil à rayons X. Il semble donc impossible d'y dissimuler des objets.

Nous avons établi des processus pour tester et retester chaque aspect de nos opérations. Cela revêt une importance primordiale pour nous et nous permet de mesurer la qualité et de renforcer le système. Nous avons mis en oeuvre un programme d'évaluation de la qualité et nous procédons à des évaluations de la qualité de nos processus de contrôle à chacun de nos aéroports.

Nous avons mis au point un programme de mesure du rendement applicable à nos fournisseurs de services. Ce programme prévoit des incitatifs financiers en vue d'un rendement optimal. Des exercices ont lieu dans nos points de contrôle régulièrement afin d'assurer notre capacité de réagir aux urgences et aux incidents. Tous les trois mois, nous soumettons un rapport sur notre rendement à notre conseil d'administration. Toutes ces activités d'évaluation de la qualité s'inscrivent dans nos opérations régulières et ont pour objet d'aider notre organisation à se développer en tant qu'experte agile en matière de sûreté.

En plus du contrôle des passagers et de leurs effets personnels, l'ACSTA procède également au contrôle d'environ 2 300 travailleurs d'aéroport par jour qui ont accès aux zones réglementées. Ce contrôle est de nature sélective. Ainsi, bien avant de recevoir un laissez-passer de zone réglementée, ils doivent faire l'objet d'une enquête relative à l'existence d'un casier judiciaire et recevoir une habilitation de sécurité de Transports Canada.

L'ACSTA va inclure un nouvel élément dans la sûreté aéroportuaire. D'ici la fin de l'année, nous aurons mis en place, dans les 29 aéroports les plus importants du Canada, des systèmes d'identification biométrique en temps réel. Notre système de reconnaissance des empreintes digitales et rétinienne va s'appliquer à 120 000 travailleurs aéroportuaires.

Lors de notre dernière rencontre, des questions ont été soulevées à propos du programme d'enregistrement des voyageurs. Ce programme a pour but d'identifier les voyageurs à faible risque et de les inclure dans le contrôle accéléré. Nous avons réalisé des progrès considérables dans ce dossier. Notre conseil d'administration nous a autorisés à procéder à un essai opérationnel, et nous travaillons avec Transports Canada à l'établissement des paramètres du programme. D'autre part, nous tenons des discussions avec les aéroports afin de régler les questions d'ordre opérationnel qui se rapportent à la mise en oeuvre du programme. Nous allons bel et bien de l'avant avec un programme d'enregistrement des voyageurs.

Autre élément nouveau, l'ACSTA travaille également en vue de réunir des partenaires internationaux. Nous collaborons étroitement avec des organismes de sûreté du Japon, d'Israël, de l'Australie et d'autres pays. Entre nous, nous partageons les pratiques exemplaires et nous examinons ensemble les dernières menaces. Nous comptons sur les renseignements de sécurité pour nous aider à réagir aux menaces et à apporter des innovations dans notre système de sûreté. Nous collaborons étroitement avec Transports Canada au maintien de communications constantes.

Il y a un autre facteur crucial pour que nous soyons un organisme efficace en matière de sûreté: c'est la souplesse. Notre organisation ne peut pas se permettre de demeurer à l'état statique. Nous avons besoin de la marge de manoeuvre nécessaire pour exercer nos activités et réaffecter nos ressources là où les menaces se font les plus pressantes. Dans le domaine de la sûreté, nous savons que le perfectionnement de l'arsenal terroriste signifie que nos défenses et nos techniques de détection deviennent désuètes. Disposant de renseignements à jour, nous sommes à même d'évaluer les menaces et de prendre des mesures préventives.

Comme je l'ai déjà mentionné, nous sommes à l'affût des menaces qui pèsent sur le système, et cela comprend les menaces contre notre crédibilité. Il est très important de maintenir la confiance des voyageurs. Après les attaques du 11 septembre, nous n'avons pas ménagé les efforts pour rétablir la confiance du public dans le système de sûreté aérienne. Nos efforts ont abouti, à preuve les statistiques. Le trafic passager dépasse maintenant les niveaux qui existaient avant les attaques du 11 septembre. Selon nous, la tendance à cet égard va demeurer à la hausse pour au moins les 12 prochains mois. Et bien sûr, nous sommes d'avis qu'un service à la clientèle à la fois efficace et efficient est important. Mais, et j'insiste là-dessus, la sûreté demeure l'atout maître dans notre jeu.

● (0920)

Nous reconnaissons également l'importance de la coopération et de la vigilance constantes des passagers dans la sûreté aérienne. Les voyageurs nous disent qu'ils accordent un degré élevé de confiance au système. Plus de 90 p. 100 d'entre eux se disent satisfaits de leur expérience dans les points de contrôle, et près de 80 p. 100 considèrent que les agents de contrôle y sont pour beaucoup dans la sûreté des voyages par avion. Ces constatations sont importantes pour nous car nous croyons que nous pouvons assurer la sûreté de façon efficiente et efficace si nous jouissons de l'appui de nos clients.

Avant de conclure, j'aimerais faire à nouveau une observation que j'ai maintes et maintes fois formulée. La sûreté absolue n'existe pas. Voilà pourquoi nous mettons en place divers éléments de détection et de prévention à l'échelle du système. Nous collaborons étroitement avec nos partenaires et avec Transports Canada au renforcement de la sûreté aérienne. J'ai la conviction que les voyageurs aériens sont plus en sécurité aujourd'hui qu'ils ne l'étaient avant les attentats du 11 septembre.

L'ACSTA existe depuis bientôt quatre ans. En peu de temps, nous avons atteint les objectifs qui nous avaient été fixés tout en devançant les échéanciers, et cela dans les secteurs d'activité les plus importants. Chaque jour, nous examinons nos opérations et nous trouvons des améliorations à y apporter. Chaque jour, nous évoluons pour parvenir au statut d'expert plus efficace et plus efficient en matière de sécurité.

Merci, monsieur le président, d'avoir pris le temps de m'écouter.

Je voudrais vous rappeler à tous et toutes l'invitation ouverte de l'ACSTA à venir visiter son centre des communications dont nous sommes tous très fiers. J'aimerais pouvoir vous le faire visiter à votre meilleure convenance.

Merci beaucoup.

Le vice-président (M. Jim Gouk (Colombie-Britannique-Southern Interior, PCC)): Merci, monsieur Duchesneau.

Je vais rompre quelque peu avec la pratique. En temps normal, c'est notre parti qui intervient en premier lieu, mais j'ai dû remplacer Roger à la présidence car il a dû nous quitter à cause d'un imprévu important, de sorte que je vais intervenir à titre de porte-parole de mon parti depuis ma place ici. Je vous dis cela afin que vous compreniez bien que je ne vous interroge pas à titre de président.

Je voudrais dire quelque chose en guise de préalable, et qui fait suite à votre dernière visite ici. Il faut que je vous dise — et il y en a d'autres qui seront d'accord avec moi — que nous avons été choqués par certaines des choses que vous nous avez dites la dernière fois parce que cela me rappelait douloureusement quelque chose que j'ai personnellement connu pendant les 23 ans que j'ai passés à travailler pour Transports Canada, en l'occurrence la notion de création d'un empire. Vous avez commencé à parler de la Ligne Maginot disant qu'un beau jour, les employés de l'ACSTA seraient peut-être là pour accueillir les passagers à leur descente de voiture pour prendre leurs bagages et ainsi de suite. Il me semble que vous avez dit cela un peu à l'emporte-pièce, mais c'est précisément le genre de chose que je ne voudrais pas voir arriver dans un ministère, quel qu'il soit.

Vous nous avez également déclaré que votre boulot — et ici je suis d'accord avec vous — consiste à gérer les risques. Comme vous nous l'avez répété dans votre exposé ce matin, la sécurité absolue n'existe pas. D'ailleurs, peu importe ce qu'on a pu entendre à l'émission *The Passionate Eye* l'autre jour, je vous ai déjà mis au défi ici de me remettre une attestation, afin que je ne me retrouve pas en prison, après quoi je vous prouverai que je pourrais faire passer des armes dans n'importe quel aéroport de votre choix sans utiliser de laissez-passer ou quoi que ce soit de ce genre, et cela grâce à tout ce que j'ai pu apprendre du fait que je prends très souvent l'avion. De toute évidence, donc, le système n'est pas infaillible. Vous faites donc de la gestion de risque.

S'agissant maintenant de la sécurité des employés, vous avez parlé de 2 300...

• (0925)

L'hon. Charles Hubbard (Miramichi, Lib.): Monsieur le président, un instant, je vous prie. Vous venez de dire quelque chose de très catégorique, mais que je ne saurais accepter.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Et quoi donc?

L'hon. Charles Hubbard: Vous avez dit que vous pouviez faire passer des armes dans n'importe quel aéroport du Canada.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Eh bien, arrangez-vous simplement pour que le ministre m'en donne l'autorisation, et je vous en ferai la preuve. Je vous le garantis, Charlie. Je vous en donne la garantie à 100 p. 100.

L'hon. Charles Hubbard: Je pense que c'est un défi à relever.

Merci, monsieur le président.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Vous vous organisez pour cela, et je vous en ferai la preuve.

S'agissant de la sécurité du côté des employés, j'avais jadis un laissez-passer qui me donnait accès aux zones réglementées. Je connaissais bien les procédures de sécurité auxquelles je devais me

plier alors. C'était simplement une vérification effectuée par la GRC — une vérification d'antécédents avec la prise d'empreintes digitales et une vérification complète.

Est-ce la même chose aujourd'hui? Dans la négative, pourriez-vous nous dire exactement à quelle procédure un employé doit se plier pour obtenir son laissez-passer qui lui donne accès aux zones réglementées?

M. Jacques Duchesneau: Vous devrez plutôt poser cette question à Transports Canada. Mais avant qu'un employé obtienne son laissez-passer, il faut que Transports Canada effectue une enquête de sécurité à son sujet.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Très bien. Et c'est Transports Canada qui lui remet un laissez-passer?

M. Jacques Duchesneau: Il délivre le... Le ministère nous donne l'autorisation, mais c'est l'aéroport qui délivre le laissez-passer. Peut-être Mark pourrait-il vous expliquer de façon plus détaillée la procédure suivie. Mais tout commence par une enquête de sécurité.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Très bien.

M. Mark Duncan (vice-président et chef des opérations, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien): Il s'agit donc d'une enquête de sécurité conduite par Transports Canada avec l'aide de la GRC et du SCRS. Transports Canada conserve les dossiers de tous les employés au Canada. En fait, ce qui se passe au Canada, c'est que du point de vue des enquêtes de sécurité préalables, nous avons probablement le meilleur système au monde parce que c'est un système national. Après l'enquête de sécurité, c'est l'aéroport qui délivre le laissez-passer et qui en garde le contrôle, et c'est lui aussi qui assure la sûreté des zones aéroportuaires réglementées.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Mais le dossier de sécurité des employés est-il régulièrement actualisé? Y a-t-il un suivi? L'aéroport sait que l'employé est là, il y a donc un suivi...

M. Mark Duncan: Le nouvel élément que nous ajoutons actuellement au système en coopération avec les aéroports est l'ajout au laissez-passer d'une identification biométrique. Chaque laissez-passer contiendra une empreinte digitale et une empreinte rétinienne, de sorte qu'il sera impossible de contrefaire le laissez-passer — à Kinko, par exemple, de copier un laissez-passer avec votre photo — pour pouvoir passer les points de contrôle. Il faudra se faire reconnaître au moyen de son empreinte digitale.

L'empreinte digitale sera alors comparée au numéro d'identification ministériel. Par souci de protection des renseignements personnels, nous n'aurons pas votre nom, certes, mais nous aurons un numéro correspondant, de sorte qu'à n'importe quel point de contrôle, il faudra toujours que votre laissez-passer soit valide.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Ayant fait tout cela, l'ACSTA est-elle convaincue que tous ces employés qui travaillent dans les zones réglementées ne représentent aucun risque pour la sécurité? Grosso modo, combien y a-t-il de gens qui travaillent dans les zones aéroportuaires réglementées au Canada?

M. Jacques Duchesneau: Environ 120 000.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Il y en a donc 120 000 et vous en contrôlez 2 300 par jour, c'est-à-dire 2 p. 100. Êtes-vous bien convaincu que les 98 p. 100 restant qui pénètrent sans ce laissez-passer dans les zones réglementées sont de confiance?

M. Jacques Duchesneau: Effectivement, nous contrôlons 2 p. 100 des employés. Il faut toutefois que vous sachiez que ces 120 000 personnes ne travaillent pas toutes le même jour au même poste de travail. Il n'y a donc jamais 120 000 employés en même temps...

Le vice-président (M. Jim Gouk): D'accord, admettons qu'il y en ait 8 p. 100.

M. Jacques Duchesneau: Réduisez cela de 50 à 60 p. 100, et votre chiffre sera peut-être alors plus proche de la réalité. Nous contrôlons 2 300 personnes par jour.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Mais peu importe le pourcentage restant, 98 p. 100 ou 50 p. 100, je vous demande simplement si vous êtes convaincu que ces gens qui se trouvent dans les zones réglementées ne représentent aucun risque pour la sécurité.

• (0930)

M. Jacques Duchesneau: Je reviens à ce que j'ai dit. Nous avons confiance. C'est la réponse courte à votre question. Quelqu'un pourrait-il se faufiler? La réponse est oui. C'est pourquoi il faut bien comprendre que nous avons un système multicouches.

Je vais revenir à ce que vous avez dit au début, parce que ce n'était pas une question. C'est une attaque contre le système actuel. Oui, nous pourrions avoir un système infaillible à 100 p. 100, mais il paralyserait l'industrie. Est-ce cela que nous voulons? Nous devons trouver le juste milieu. Avant de venir au comité, je me suis rappelé que chaque fois on nous demande si l'on fait du bon travail. Je vous dis tout net que nous faisons de l'excellent travail. Pouvons-nous faire mieux? Oui, et c'est ce que nous cherchons à faire tous les jours. Des individus peuvent-ils se faufiler? Oui, mais si cela arrive, une couche du système finira par s'en apercevoir.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Entendons-nous bien. Je ne dis pas que vous devriez faire une vérification de 100 p. 100 de vos employés. Je pense que le contrôle des antécédents est suffisant. Cela a été le dispositif pendant des années quand j'étais à Transports Canada.

Par contre, cela m'amène à demander ceci: si l'on peut faire un contrôle des antécédents — si Transports Canada peut le faire ou quelqu'un d'autre — passer par la GRC et émettre une carte avec des données biométriques et qu'on a la conviction que la personne présente un risque extrêmement faible, se contenter de contrôles aléatoires, pourquoi Grand Dieu ne peut-on pas en faire autant pour les voyageurs prêts à se soumettre aux mêmes vérifications et à en acquitter le coût, ce qui réduirait ainsi la charge de travail de l'ACSTA et lui permettrait de se concentrer sur la gestion du risque là où il est plus élevé?

M. Jacques Duchesneau: Je suis parfaitement d'accord avec vous.

C'est vous, monsieur le président, qui nous avez présenté l'idée du voyageur enregistré il y a un an à peu près. Nous y travaillons. Ça avance. Nous devons travailler avec d'autres partenaires. Ça s'en vient.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Je crois comprendre, toutefois, que le « voyageur fiable » ne fera que vous donner une certaine priorité dans la file d'attente. Il va quand même devoir subir un contrôle complet.

M. Jacques Duchesneau: Non, ce n'est pas ce que l'on compte faire, monsieur le président.

Le vice-président (M. Jim Gouk): D'accord, je vais...

M. Jacques Duchesneau: Ça se fera dans un autre secteur de l'aéroport. Vous allez pouvoir passer beaucoup plus rapidement, mais il faudra quand même passer au contrôle.

Le vice-président (M. Jim Gouk): D'accord.

M. Jacques Duchesneau: On contrôle 37 millions de voyageurs par année. On travaille avec le connu et l'inconnu. L'inconnu sera contrôlé comme c'est le cas actuellement. Les gens connus n'auront pas à suivre la même longue filière; ils seront contrôlés, mais différemment, de manière sûre.

Le vice-président (M. Jim Gouk): D'accord.

Madame St-Hilaire.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire (Longueuil—Pierre-Boucher, BQ): Monsieur Duchesneau, vous semblez un peu impatient devant les questions que vous posent les membres de notre comité. Je peux le comprendre, mais vous devez également comprendre notre impatience lorsque nous voyons certains articles et certains reportages. Vous vous vantez et vous dites avoir « la conviction que les voyageurs aériens n'ont jamais joui d'une telle sûreté ».

En tout respect, monsieur Duchesneau, je vous dirai que c'est peut-être vrai, mais que les attentes et les dangers sont plus élevés. Les reportages que l'on voit à gauche et à droite n'ont rien de rassurant.

Vous nous dites ce matin, et j'aimerais avoir une précision de votre part, que le ministre des Transports a nommé trois personnes en vertu de l'article 33 de la loi et que cela n'a rien à voir avec quelque reportage ou quelque incident que ce soit, car c'était prévu. Est-ce bien ce que vous nous dites?

M. Jacques Duchesneau: C'est exactement ce que je vous dis, madame.

Mme Caroline St-Hilaire: Le ministre des Transports se vante d'avoir nommé trois personnes pour enquêter. Vous comprendrez que je suis bouleversée d'apprendre ce matin qu'au fond, ce n'était pas réactionnel mais bien prévu. Cela n'a donc rien à voir avec le reportage que nous avons vu la semaine dernière.

M. Jacques Duchesneau: Madame, vous dites que je suis frustré.

Mme Caroline St-Hilaire: Je comprends que vous ne vouliez pas être en porte-à-faux avec le ministre, mais il est clair...

M. Jacques Duchesneau: Je suis un passionné de nature, et c'est peut-être la raison pour laquelle je m'emporte. Vous m'excuserez, mais cela n'a pas rien à voir avec la frustration. C'est ainsi que l'on vit dans un système parlementaire: vous avez le droit de poser toutes les questions que vous voulez, et mon devoir est de vous donner les réponses.

En ce qui a trait à la nomination des trois commissaires, vous n'avez qu'à regarder l'article 33 de la loi constitutive de l'ACSTA: il y est clairement indiqué que cinq ans après le début des opérations, un comité sera formé. La formation de ce comité devrait être annoncée sous peu, et un rapport devrait être publié au début de l'année 2007, cinq ans après la création de l'ACSTA.

Mme Caroline St-Hilaire: Je suis bien consciente que vous n'êtes pas du tout fautif, mais j'ai l'impression ce matin que le ministre a nommé quelques personnes pour... Je vais rester polie, mais nulle part dans ses déclarations il n'a fait mention de cet article. C'est donc une autre révélation qu'on entend ce matin, mais on y reviendra.

Monsieur Duchesneau, les reportages dont je parle ne sont pas rassurants pour la population. Je sais bien qu'on ne peut pas fouiller tout le monde et qu'on n'est jamais à l'abri de quoi que ce soit. Par contre, nous, les parlementaires, avons un problème lorsque nous entendons des histoires d'horreur comme celles de la semaine dernière. Oui, vous êtes redevable au Parlement, et je pense que, personnellement, vous tentez de faire votre travail de votre mieux. Par contre, nous, les parlementaires, manquons un peu d'information sur les aéroports. Nous ne savons pas clairement qui a la responsabilité de quoi. Par exemple, il semble que votre agence ne soit pas responsable de tout le problème relatif aux portes à l'aéroport de Toronto. Est-ce exact?

● (0935)

M. Jacques Duchesneau: C'est exact, monsieur le président, mais nous en avons parlé lors d'une présentation que nous avons faite au comité. Ici, les diverses couleurs représentent les organisations différentes qui sont responsables de différentes parties de la sécurité.

Vous parlez du reportage. Je pourrais vous citer une foule de choses dont on parle dans ce reportage qui sont totalement fausses. Nous n'avons jamais eu l'occasion de répondre à ce reportage avant sa diffusion. Si nous en avions eu la possibilité, nous vous aurions démontré noir sur blanc que l'équipement que nous utilisons aujourd'hui permet, comme nous vous l'avons démontré plus tôt, de voir à travers un sac dans lequel on pourrait transporter des films. Nous avons testé plus tôt l'équipement que vous avez ici. Dans le cas des sacs que nous avons apportés, c'est une tache noire que vous voyez. Les équipements que nous utilisons permettent de voir à travers les sacs.

Mme Caroline St-Hilaire: Vous ne pouvez nier que la personne a franchi toutes les portes et connaissait les codes d'accès.

M. Jacques Duchesneau: Cela ne nous concerne pas.

Mme Caroline St-Hilaire: C'est là que je veux vous amener. Vous dites que cela ne vous concerne pas. Nous n'avons donc plus de questions à poser parce cela ne vous concerne pas. À qui devons-nous poser ces questions?

M. Jacques Duchesneau: Les responsabilités sont partagées...

Mme Caroline St-Hilaire: Nous ne savons plus comment nous retrouver dans le système de Transports Canada.

M. Jacques Duchesneau: Monsieur le président, je suis venu ici plusieurs fois et j'ai expliqué chaque fois les six mandats de l'ACSTA. Si vous me posez des questions sur les six mandats de l'ACSTA, il me fera plus que plaisir de vous donner tous les détails, mais vous me posez des questions sur des responsabilités qui ne sont pas les miennes. Vous comprendrez que cela me met dans une mauvaise situation.

Mme Caroline St-Hilaire: Est-ce que les pilotes sont tous fouillés? Est-ce votre responsabilité?

M. Jacques Duchesneau: Tous les passagers qui prennent place à bord d'un vol, au Canada, sont fouillés. Selon la loi, ils doivent passer à notre point de fouille dans les 89 aéroports.

Mme Caroline St-Hilaire: J'imagine que les pilotes font partie des passagers.

M. Jacques Duchesneau: Oui.

Mme Caroline St-Hilaire: Cependant, le personnel n'en fait pas nécessairement partie.

M. Jacques Duchesneau: C'est ce qu'on appelle les non-passagers. Ce sont les 120 000 dont je parlais: en moyenne, on

fouille chaque jour 2 300 de ces personnes dans les aéroports canadiens de façon aléatoire.

Mme Caroline St-Hilaire: Je ne sais pas si c'est votre responsabilité, mais vous allez me le dire. Ce n'est peut-être pas récent, mais on entend dire que des femmes ou des hommes se font enlever leur coupe-ongles, par exemple, alors qu'on lit dans *Le Journal de Montréal* que le 12 novembre, un homme ayant sur lui une douille a réussi à passer sans que cette douille soit détectée. Je sais qu'on n'est pas à l'abri d'une ou deux erreurs. Par contre, ce qui m'inquiète un peu, c'est que ce monsieur se soit plaint chez vous et qu'il n'y ait pas eu de suite. N'y a-t-il pas de système de suivi des éléments problématiques qui existent dans le système?

M. Jacques Duchesneau: Monsieur le président, nous recevons une centaine de plaintes chaque année et nous faisons enquête sur chacune de ces plaintes. La première chose que nous faisons lorsque nous recevons une plainte, c'est d'appeler le plaignant. Vous nous citez un cas particulier. Donnez-moi le nom de la personne, et je vais vérifier et vous dire à quelle heure elle a déposé sa plainte et à quelle heure nous l'avons appelée. Après ce premier contact, une enquête est faite et une réponse est toujours donnée.

Mme Caroline St-Hilaire: Le nom de la personne est Alain Leclerc.

[Traduction]

Le vice-président (M. Jim Gouk): Monsieur Julian.

[Français]

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NP): Merci, monsieur le président.

Monsieur Duchesneau, merci de votre présence ici aujourd'hui. Il est important que vous veniez témoigner devant le comité.

Vous occupez un poste extrêmement important. Je viens de la Colombie-Britannique, comme d'autres députés, et nous savons tous à quel point la sécurité est importante puisque nous devons passer chaque semaine par les aéroports.

Il y a une chose qui me préoccupe un peu. Le mois dernier, j'ai lu que vous aviez l'intention d'accepter un deuxième poste. Si j'ai bien compris, il s'agit d'un poste au sein du conseil d'administration d'une compagnie. À mon avis, cela est inapproprié, puisque votre poste est tellement important qu'il doit être votre première et unique préoccupation, 24 heures sur 24.

Avez-vous toujours l'intention d'accepter ce poste de membre d'un conseil d'administration?

Deuxièmement, croyez-vous que cela est approprié, étant donné que vous êtes chargé de la sécurité dans nos aéroports?

● (0940)

M. Jacques Duchesneau: Monsieur le président, la question est très bonne et je vous en remercie beaucoup. D'abord, j'ai démissionné de ce conseil. Vous devez comprendre que c'était un investissement privé que je faisais dans une compagnie. J'étais un des sept administrateurs d'une compagnie qui aurait finalement vu le jour en 2006 pour être véritablement exploitée en 2007, alors que mon mandat aurait été terminé.

Nous avons un code d'éthique à l'ACSTA et je l'ai respecté de façon intégrale. Compte tenu des commentaires que j'ai reçus, je me suis retiré. Donc, je ne suis plus au sein de cette compagnie. Je peux vous dire que depuis le début du travail visant à mettre cette compagnie sur pied, j'avais consacré trois heures à cette activité, de 18 heures à 21 heures. Je n'ai donc assisté qu'à une rencontre, et j'avais clairement indiqué dès le départ que je n'avais pas le temps de m'en occuper. C'est un investissement comme tout autre investissement qu'on aurait pu faire n'importe où ailleurs. Ce cas est maintenant résolu. Je travaille sept jours par semaine à l'ACSTA. Je comprends très bien la pertinence de votre propos et je peux vous dire que le public canadien n'a pas à craindre que je ne consacre pas suffisamment d'efforts au poste que j'occupe.

[Traduction]

M. Peter Julian: Merci de votre réponse.

J'aimerais revenir aux questions de sécurité. Vous avez parlé des sacs doublés de plomb et des contrôles que vous effectuez pour voir si vous pouvez bien voir leur contenu avec le matériel actuel. Vous nous avez donné une photo. Dans certains aéroports, des appareils de contrôle perfectionnés vous permettent de voir le contenu des sacs doublés de plomb.

Vous vous occupez de 89 aéroports au pays. Combien d'entre eux sont équipés de ces appareils perfectionnés et combien ont des appareils moins avancés? Quelle est la situation au pays?

M. Jacques Duchesneau: Je vais demander à Mark de vous répondre.

M. Mark Duncan: Après les attentats du 11 septembre, on nous a chargés de mettre à niveau toutes les machines dans les 89 aéroports. Ils ont maintenant tous un Heimann 6040i.

Dans le cas de certaines mises à niveau, il a fallu remplacer les composants. À l'étage inférieur, par exemple, les composants n'ont pas été mis à niveau et c'est pourquoi ce sac a l'air beaucoup plus foncé dans la machine. Dans la 6040i, on peut voir à travers le sac.

J'en ai une autre ici. Si l'agent de contrôle est incapable d'identifier l'objet — il s'agit d'un téléphone cellulaire — il ouvre le sac pour voir ce que c'est.

En voici une où vous voyez à travers le sac, mais parce que le sac est sur des bottes, il est un peu plus difficile d'identifier l'objet à l'intérieur. Ici, l'agent de contrôle voudra probablement faire fouiller le sac pour s'assurer qu'il ne contient rien.

Il faut que vous sachiez que dans notre formation, on donne des critères en fonction desquels le sac fait l'objet d'une fouille ou non. Dans le cours, la personne est passée avec un bloc-piles. Un critère de fouille serait un bloc-piles avec des fils ou un bloc-piles avec des fils et une densité... Au fait, les substances organiques apparaissent en différentes couleurs.

Les machines nous permettent aussi d'obtenir des vues différentes. Un commutateur vous donne une vue en noir et blanc, une vue des substances organiques, une vue des métaux. La technologie que nous avons permet de voir en couches.

Dans ce cas-ci, cela montrerait que diverses méthodes ont été suivies, selon la clarté de l'image vue par l'agent et les critères auxquels elle correspond.

• (0945)

M. Peter Julian: Vous nous dites qu'aujourd'hui dans les 89 aéroports...

M. Mark Duncan: Nous avons mis à niveau les machines.

M. Peter Julian: ... vous n'utilisez que la 6040i.

M. Mark Duncan: Oui, la 6040i.

M. Peter Julian: Dans les 89 aéroports.

M. Mark Duncan: Dans les 89 aéroports.

M. Peter Julian: Cela comprend donc Prince George ou Kelowna en Colombie-Britannique.

M. Mark Duncan: Selon les derniers renseignements.

Avant que vous n'imprimiez cela, il faudrait préparer un rapport officiel si c'est ce que vous voulez parce que dans certains cas il s'agit de toutes nouvelles 6040i et que dans d'autres, les composants ont été mis à niveau. La qualité peut donc varier entre elles. Elle peut ne pas être absolument la même partout au pays.

Pour vous répondre officiellement et comme il faut, il faudrait sans doute que je vous donne une liste complète des genres de machines. Mais elles ont toutes été mises à niveau pour pouvoir voir à travers le sac.

C'est une question de calibration. C'est comme une machine à rayons X. Il y a évidemment des variantes mineures entre elles.

M. Peter Julian: Je pense qu'il serait utile d'avoir la liste.

Me reste-t-il du temps pour poser une autre question?

Le vice-président (M. Jim Gouk): Une dernière question courte.

M. Peter Julian: D'accord. Quelles autres mesures avez-vous prises à la suite de ce reportage sur CBC?

M. Mark Duncan: En ce qui concerne les mesures que nous prenons actuellement, nous avons testé à peu près tous les sacs que nous avons pu trouver pour nous assurer que nous pouvons... De fait, nous avons fait un test avec une doublure triple. Nous allons compléter les tests avec Transports Canada. Nous avons publié un bulletin pour que les gens puissent voir des articles précis comme ceux-ci.

D'après nos constatations préliminaires, les agents de contrôle suivent les procédures, comme ils sont censés le faire, mais quand on aura terminé nos tests, nous allons nous assurer que toutes nos instructions permanentes garantissent la meilleure détection possible.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Merci, monsieur Julian.

Monsieur Bell.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Merci.

J'ai une complémentaire qui va dans le même sens. Qu'en est-il des bagages enregistrés? Que faites-vous si quelqu'un met dans son bagage fermé à clé un sac à pellicule photo doublé de plomb?

M. Mark Duncan: Nous avons installé un système à cinq niveaux. La solution varie selon la taille de l'aéroport.

Par exemple, nous avons une solution combinée à un très petit aéroport, où les bagages enregistrés subissent le même contrôle que les bagages à main. Après être passés au contrôle, les bagages enregistrés vont à la salle de traitement des bagages et vous, vous allez à la salle d'attente sécuritaire. Tout est passé aux rayons X.

Dans nos aéroports plus grands, il y a un système à plusieurs niveaux. On effectue le contrôle automatisé des densités, des objets sombres, etc. On peut même examiner un objet sous 360 degrés pour déterminer exactement ce que contient un sac suspect. Si ce n'est pas possible, on l'ouvre.

Par exemple, à Vancouver, si on découvre un objet dans la zone transfrontalière, il se peut que l'on vous demande de venir dans une salle de visionnement vidéo pour observer l'ouverture du sac au niveau inférieur pour déterminer exactement la nature de l'objet que vous avez.

M. Don Bell: Je suis curieux. Dans le cas d'un bagage fermé à clé, comment l'ouvre-t-on?

M. Mark Duncan: Dans ce cas-ci, un coursier va chercher la clé.

M. Don Bell: Je vois.

Toujours à ce propos, quel est le risque pour la pellicule? Je sais que c'est aujourd'hui l'ère de l'appareil-photo numérique, mais quel est le risque pour la pellicule à grande sensibilité? De plus en plus de gens se servent de films à 400 ASA ou plus.

M. Mark Duncan: Je ne suis pas sûr. Je pense que ce sac est coté à 1 000 ASA.

● (0950)

M. Don Bell: Pouvez-vous voir à travers sans causer de dégâts?

M. Mark Duncan: Nous pouvons voir à travers.

M. Don Bell: D'accord. Quand vous faites votre évaluation de la qualité, choisissez-vous ce que l'on appelle le client mystère dans la vente au détail? Envoyez-vous quelqu'un qui ressemble étrangement au président ici pour voir s'il peut se faufiler avec un engin?

M. Mark Duncan: Il y a deux composantes.

Il y a d'abord notre évaluation de la qualité, basée sur le respect de nos instructions permanentes relatives à la supervision, au nombre d'employés et à d'autres procédures.

Transports Canada fait ensuite appel au client mystère pour faire des tests d'infiltration. Nous ignorons le moment, l'endroit et l'heure du test. En vertu de la loi, les inspecteurs de Transports Canada ont le droit de transporter des objets menaçants jusqu'au point de contrôle. Ils font des tests pour voir si nous arrivons à trouver des objets.

M. Don Bell: Vous communique-t-on le résultat de ces tests?

M. Mark Duncan: Oui. Les résultats restent confidentiels. C'est le gouvernement, Transports Canada, qui en a décidé ainsi. Nous possédons les résultats et nous donnons suite à chacun des tests.

Nous utilisons toutes sortes de tests de qualité ou d'éventualité pour modifier et améliorer nos instructions permanentes.

M. Don Bell: Vous dites que vous faites des exercices aux points de contrôle de façon régulière pour vous assurer d'être prêts à intervenir en cas d'incidents ou d'urgences. Pouvez-vous me donner un exemple de ce dont vous parlez?

M. Mark Duncan: Nous contrôlons 37 millions de voyageurs par année, 125 000 par jour, et il nous arrive de faire une erreur. Prenons le cas de deux sacs semblables qui sortent de la machine à rayons X et imaginons que c'est le mauvais sac qui est fouillé par erreur.

L'agent n'arrive pas à trouver l'objet et le voyageur est parti avec son sac. Pour nous, c'est une intrusion.

Par exemple, à Halifax, on fait un entraînement par semaine à l'aéroport où une erreur est faite au point de contrôle. Si une erreur est commise, la salle d'attente sécuritaire est fermée. On trouve la personne ou, dans certains cas — et nous n'aimons pas cela quand cela arrive — il se peut que nous ayons à contrôler à nouveau tous ceux qui se trouvent dans la salle d'attente pour trouver l'objet.

M. Don Bell: Vous employez le sigle SDE; vous avez expliqué la signification de tous les autres. Je suis nouveau ici. Qu'est-ce que ça signifie, SDE?

M. Mark Duncan: « Système de détection des explosifs ».

M. Don Bell: Est-ce que cela ressemble à l'écouvillonnage d'un ordinateur, par exemple?

M. Mark Duncan: Il y a deux choses. Il y a l'écouvillonnage, qui se fait au point de contrôle, et qui détecte les traces d'explosifs. L'unité de détection chauffe les produits et peut en faire l'analyse pour détecter des explosifs. L'autre système de détection des explosifs, c'est la technologie de rayons X avancée, ce que l'on appelle le CTX, qui est un rayon X à 360 degrés. Le rayon X est calibré de manière à révéler la densité des objets, ce qui est un indicateur de la présence d'explosifs.

M. Don Bell: Est-ce qu'il me reste du temps?

Le vice-président (M. Jim Gouk): Il vous reste deux minutes.

M. Don Bell: Quand vous avez répondu à ma question au sujet des bagages enregistrés, vous avez dit que si quelqu'un place un appareil électronique, comme un ordinateur... Je voyage avec un appareil-photo numérique et un ordinateur. Très souvent, je vais placer les accessoires — l'alimentation, les cordons et tout le reste — dans mon bagage enregistré. Je m'interroge à propos de ça.

M. Mark Duncan: Il est arrivé à Ottawa il y a un an qu'on ferme l'aéroport pendant quelques minutes à cause de matériel d'essai de l'eau. Dans ce cas particulier, la personne avait mis du matériel universitaire d'essai de l'eau dans son bagage. Cela ressemblait à quatre bombes-tuyaux; des fils étaient aussi connectés à ce qui s'est avéré être un réveil. Cela ressemblait à un engin explosif improvisé, un EEI.

Si votre sac passe, l'appareil détecte d'abord les objets denses et la combinaison qui révèle une bombe. C'est un élément déclencheur qui le fait passer au niveau suivant. Quelqu'un procède à un examen. Si vos objets ressemblent à un engin explosif, le sac sera ouvert. Encore une fois, au Canada, nous vous apparions avec le sac avant de l'ouvrir.

● (0955)

M. Don Bell: Merci.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Merci, monsieur Bell.

Je suis convaincu que vous faites du bon travail, vu les difficultés que vous avez. Je maintiens ce que j'ai affirmé: je pourrais faire passer quelque chose — ou d'autres pourraient le faire — mais je pense quand même que vu votre mission, vous faites du bon travail malgré les difficultés que vous rencontrez. Si je le dis, c'est pour signaler, comme vous l'avez fait vous-même, que ce n'est pas fiable à 100 p. 100. Ce que je crains, c'est que...

M. Raymond Bonin (Nickel Belt, Lib.): J'invoque le Règlement, monsieur le président. Vous servez-vous du temps de...?

Le vice-président (M. Jim Gouk): Je me sers du mien.

M. Raymond Bonin: Parfait.

L'hon. Charles Hubbard: Monsieur le président, je m'élève contre cela. Vous êtes le président et à ce titre vous avez des règles à suivre et les règles veulent que nous fassions un tour de table.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Le président se sert du temps des conservateurs; personne n'est donc lésé.

L'hon. Charles Hubbard: Je m'y oppose à nouveau, monsieur le président....

Le vice-président (M. Jim Gouk): J'en prends acte.

L'hon. Charles Hubbard: Le libéral qui occupe le fauteuil ne s'est jamais prévalu du temps des libéraux. Nous faisons un tour de table et...

Le vice-président (M. Jim Gouk): Je vous assure, Charlie, que je ne prendrai jamais la place d'un libéral. Je prends acte de votre plainte et je vais continuer en me prévalant du temps accordé au Parti conservateur.

Comme je l'ai dit, je tiens à ce que nous nous assurions que vous vous concentrez...

L'hon. Charles Hubbard: Monsieur le président, je conteste la décision du président.

Le vice-président (M. Jim Gouk): D'accord. Je connais mon *Code Morin*. Je vais devoir vérifier avec la greffière quelle est la règle ici.

M. Raymond Bonin: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Ce n'est pas le *Code Morin* qui s'applique ici. Nous avons un autre vice-président. Peut-être peut-on régler la question rapidement. Demandez à Mme St-Hilaire de présider pendant votre intervention. Elle touche 5 000 \$ de plus par année. Faisons-la travailler.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Pourquoi ne règle-t-on pas cela?

Je ne vois pas pourquoi cela vous tracasse tant quel siège j'occupe, Charlie, à part le fait que vous êtes un peu contrarié aujourd'hui. Pourquoi ne demandons-nous pas simplement si...

L'hon. Charles Hubbard: Je conteste le président. Pourrions-nous avoir une décision du comité au sujet du travail que vous faites comme président, monsieur le président...

Le vice-président (M. Jim Gouk): Je vous comprends, Charlie, et le président vous dit que si vous vous taisez un instant il va statuer sur votre contestation.

Je demande maintenant l'avis des membres qui sont ici. Cela les incommoderai-t-il que je pose mes questions assis dans le fauteuil du président? Préféreraient-ils que je m'installe plutôt dans le fauteuil d'à côté? Est-ce que, par enchantement, tout serait différent?

Combien estiment qu'il faut que je...

M. Raymond Bonin: Je vais répondre, monsieur le président.

Si vous me demandez si j'ai à redire à ce qui se passe aujourd'hui, je dirai non, mais il n'est pas d'usage pour le président de bénéficier d'une tribune libre parce qu'une autre fois il pourra en faire un usage déraisonnable. L'usage veut que si le président veut intervenir dans la discussion, il doit quitter la présidence. C'est l'usage dans le *Code Morin* et dans le *Bourinot*.

Le vice-président (M. Jim Gouk): D'accord.

M. Raymond Bonin: Simplifions les choses. C'est la raison pour laquelle nous avons deux vice-présidents.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Madame St-Hilaire, pourriez-vous occuper le fauteuil pendant que je pose mes questions?

[Français]

La vice-présidente (Mme Caroline St-Hilaire): Je vais parler en français, cependant.

Voulez-vous poser vos questions, monsieur Gouk?

[Traduction]

M. Jim Gouk: Si vous me le permettez, une des choses que je voulais vous demander, c'est de faire le point de la situation. J'ai constaté des changements concernant certains articles interdits. Il semble y avoir eu des améliorations, mais on contrôle toujours l'équipage de l'appareil parce que, comme vous l'avez dit, quiconque monte à bord doit être contrôlé. Une fois à bord, le pilote a une hache d'incendie de quatre pieds dans son cockpit. Sans compter ce que le commandant a sous la main, il me semble qu'il devrait y avoir au moins un contrôle accéléré pour l'équipage.

Mais il y a tant d'autres choses à bord de l'appareil. Par exemple, je ne sais pas si c'est encore le cas, mais il fallait casser les limes à ongles de cinq huitièmes de pouce des coupe-ongles. Je pense que c'est maintenant autorisé, n'est-ce pas, ou faut-il encore dégriffer son coupe-ongles?

M. Mark Duncan: Seulement s'il a une lame.

M. Jim Gouk: Oui, mais vous savez, la lime à ongles escamotable standard. Est-ce que c'est autorisé désormais?

M. Mark Duncan: La lime à ongles l'est, mais pas le coupe-ongles qui a une lame.

M. Jim Gouk: D'accord. Je n'étais pas sûr. Je pensais que c'était autorisé, mais je me souviens qu'au moment où cela a été décidé, Air Canada vous remettait une fourchette en acier dont les dents étaient plus longues que la lime à ongles que vous aviez cassée.

À quels autres assouplissements songe-t-on pour ce genre d'articles?

• (1000)

M. Jacques Duchesneau: Aujourd'hui ou demain, les représentants de Transports Canada rencontrent Kip Hawley, le nouveau directeur de la Transportation Security Administration, pour en discuter.

Comme vous le savez, ce n'est pas l'ACSTA qui établit la liste des articles interdits; nous ne faisons que l'appliquer. C'est Transports Canada qui s'en charge. Nous avons exprimé nos inquiétudes au sujet de la liste d'articles interdits. Nous travaillons étroitement ensemble. Il est certain qu'il y a des articles qui ne devraient plus figurer sur la liste des articles interdits.

M. Jim Gouk: Très bien.

Vous pourriez peut-être aborder une question qui a été soulevée à l'émission *The Passionate Eye*. On peut dire que cette émission a été un coup de poignard pour vous. C'est un peu ce qui m'est arrivé aussi et c'est pourquoi je suis arrivé en retard ce matin: quelqu'un a planté un clou dans mon pneu, et je sympathise donc avec vous.

On disait dans cette émission que le moral du personnel était très bas, il y avait un taux de roulement élevé, que les employés étaient mécontents, etc. Pourriez-vous nous en dire un mot?

M. Jacques Duchesneau: Oui, madame la présidente.

On a entendu un agent de sûreté dire... Entre août et la fin octobre, nous avons sillonné le pays et avons rencontré 1 600 des 4 300 agents de sûreté. Ils nous ont dit exactement le contraire. Nos employés sont dévoués et déterminés à faire du bon travail. Ils veulent davantage de formation. Ils sont fiers de porter l'uniforme de l'ACSTA. Ils ne sont pas nos employés, mais il est évident que nous travaillons en étroite collaboration.

Oui, j'ai été très déçu d'entendre un agent de sûreté dire: « Tout cela est une vraie farce ». Cela m'inquiète. Ce qui fait de l'ACSTA une organisation capable de s'améliorer, c'est que nous nous retrouvons les manches et nous mettons au travail. Le lendemain du jour où *The Fifth Estate* a été diffusé à la télé mercredi dernier, nous étions à notre table de travail, en train d'examiner comment nous pourrions améliorer le système.

C'est pourquoi, madame la présidente, quand M. Gouk me dit qu'il est capable de déjouer le système, sachant qui il est, je suis ouvert à ses commentaires. Nous voulons nous assurer d'améliorer le système. Nous essayons de le faire tous les jours.

Si j'avais une seule critique à formuler à l'endroit de *The Fifth Estate*, c'est que nous n'avons pas eu la chance de prendre connaissance de leur dossier afin d'améliorer le système. Je n'ai jamais dit que le système serait parfait, mais je peux vous assurer que nous travaillons tous les jours à son amélioration.

Monsieur Gouk, si vous connaissez des moyens d'améliorer le système, je vous en prie, dites-le-nous. C'est ce que nous recherchons.

M. Jim Gouk: J'aurai un entretien en tête-à-tête avec vous tout à l'heure. J'ai une dernière observation...

La vice-présidente (Mme Caroline St-Hilaire): Votre temps est écoulé.

Monsieur Carrier.

M. Jim Gouk: Très bien, j'ai fini.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Bonjour, monsieur Duchesneau. Je trouve que vous avez une bonne philosophie de la sécurité dans les aéroports. Je constate aussi votre enthousiasme pour ce poste. Par contre, votre image dans les médias est bien écorchée, selon moi. Certains citoyens de ma circonscription m'ont dit que puisque je travaillais au dossier des transports, je devrais poser des questions à ce sujet.

Le Journal de Montréal, qui a une large diffusion au Québec, écrivait qu'un passager en partance de l'Aéroport international de Toronto avait une douille contenant 50 billes de métal dans son manteau et que cette douille n'avait été décelée par le matériel de détection aux rayons-X. Il a été très surpris lorsqu'il s'en est rendu compte à son domicile. Il est inquiétant pour la population de constater cela. Dans ce même article, on disait que le ministre avait nommé des enquêteurs. Vous semblez donc être le responsable, le coupable.

J'aimerais parler de communications. Avez-vous réagi à cet incident publiquement? Pourriez-vous vous expliquer? Nous n'avons pas eu d'explication un peu plus tôt — je pense à ce cas en particulier — et j'aimerais vous entendre.

Y a-t-il, chez vous, une direction ou un service des communications qui pourrait rassurer le public, indépendamment du ministre qui dit de faire des enquêtes? Des enquêteurs sont nommés, mais nous ne savons pas quand nous serons éclairés là-dessus. On sent que les passagers sont inquiets à cause de cela. Ce n'est peut-être pas justifié, compte tenu de tout ce que vous nous avez expliqué, mais il me semble important que le public ait connaissance de votre réaction. J'aimerais vous entendre.

• (1005)

M. Jacques Duchesneau: Parlons d'abord du cas que vous mentionnez. Je n'ai pas pris connaissance de l'article, mais vous faites référence à quelqu'un qui aurait pris l'avion à Toronto pour se rendre à Montréal avec une douille sur lui. C'est totalement inacceptable, je n'ai pas d'excuse raisonnable à vous donner. C'est contraire à nos pratiques, ce qui veut dire que le système a failli à la tâche dans ce cas.

En ce qui a trait à la réponse d'un service des communications, dès le lendemain de la parution de ce reportage, nous étions à pied d'oeuvre pour mettre au point une campagne de communications.

Notre première réaction — et je pense qu'elle est humaine — a été de nous dire que nous ne croirions plus jamais ce qui était écrit dans les journaux. Je ne parle pas de ce qui a été écrit dans *Le Journal de Montréal* mais du reportage de l'émission *the fifth estate*, car les affirmations qui y ont été faites étaient décousues.

Notre autre réaction a été de nous mettre à la place des gens qui volent à 35 000 pieds d'altitude et de choisir d'informer la population. Au cours des trois premières années d'existence de l'ACSTA, notre travail a consisté surtout à gérer la peur des gens. Je crois que l'on s'est acquittés de cette tâche. Toutefois, cela ne suffit plus aujourd'hui; on doit maintenant éduquer la population. Plus on s'éloigne du 11 septembre et plus on s'aperçoit que des passagers sont frustrés par les lignes d'attente et la rigueur avec laquelle on fait les fouilles. Voir des clients perturbés me préoccupe, bien sûr, mais j'ai toujours dit que la meilleure couche de protection possible provenait des passagers eux-mêmes. Nous avons pu constater cela le matin du 11 septembre, alors que des passagers ont décidé d'intervenir. En fin de semaine dernière, une dame s'est présentée à un point de fouille. Elle n'avait pas d'objet menaçant la sécurité, mais son comportement était étrange. Les autres passagers sont allés voir la compagnie aérienne et ont déclaré que si cette personne montait à bord de l'avion, elles n'embarqueraient pas.

J'ai tout intérêt à faire en sorte que ceux qui voyagent se sentent en sécurité et deviennent mes alliés. Pour en arriver là, on lancera une campagne de communication dans les prochaines semaines ou les prochains mois.

M. Robert Carrier: Je voudrais savoir si vous allez réagir directement aux incidents qui ont été relatés par les journaux ou si vous n'avez pas le droit d'y réagir. Si c'est le cas, la conséquence en est que votre image est ternie.

M. Jacques Duchesneau: Il y a eu un contrecoup le lendemain et le surlendemain de la parution du reportage. Le ministre a répondu et depuis ce temps les demandes incessantes qu'on recevait des médias se sont estompées. On ne voulait entendre que le ministre. Celui-ci a pris position. On a même appelé les journalistes, mais pour eux ce n'était plus une nouvelle.

Dans les prochains jours ou dans les prochaines semaines, à l'approche du temps des Fêtes, vous verrez une campagne d'information agressive intitulée *La sécurité en vol, ça commence au sol*. Il s'agit aussi d'une campagne pour redorer notre blason, rétablir notre crédibilité. Comme je le disais lors de mon exposé d'ouverture, on peut être attaqué de plusieurs façons. Si on nous attaque au plan de la crédibilité, je crois qu'il faut rassurer nos passagers. Les gens doivent sentir que nous sommes dignes de confiance.

[Traduction]

Le vice-président (M. Jim Gouk): Merci.

Monsieur Scarpaleggia.

[Français]

M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.): Monsieur Duchesneau, j'encourage moi aussi M. Gouk à vous faire part en privé des lacunes qu'il croit déceler dans votre forteresse. Au nom de tous les Canadiens, je l'invite à le faire.

Vous parliez du reportage réalisé dans le cadre de l'émission *The Passionate Eye*. En fait, il s'agissait plutôt de l'émission *the fifth estate*. Vous avez dit plus tôt que plusieurs des lacunes mentionnées n'existaient tout simplement pas. Seriez-vous en mesure de nous en énumérer certaines?

• (1010)

M. Jacques Duchesneau: J'ai en main une transcription de ce qui s'est dit. Par exemple, on dit au sujet de l'enveloppe: « *It will be a big black blob.* ». Ce n'est pas vrai.

M. Francis Scarpaleggia: En effet, on vient de le constater.

M. Jacques Duchesneau: En effet. Ce n'est qu'un des exemples. Il y en a bien d'autres. Il reste que mon but ce matin n'est pas de critiquer l'émission *the fifth estate*. Je veux simplement dire que si nous avons eu l'occasion de donner notre version des faits en réponse à ce qui a été dit, l'effet négatif qui prévaut actuellement au sein de la population ne se serait pas répandu.

M. Francis Scarpaleggia: Dans le reportage, on disait que l'individu ayant franchi la sécurité avait en sa possession des résidus de matière explosive. Or, il semblerait que cette personne n'ait pas fait l'objet d'une détection à l'aide de la baguette. Est-ce vrai?

M. Jacques Duchesneau: C'est vrai. Il s'agissait de résidus. Nous avons un appareil qui peut les détecter. C'est le *swab*, que vous voyez ici. Il faut comprendre que l'agent de fouille, quand vient le temps de prendre une décision — et on en prend 37 millions par année —, doit déterminer s'il y a d'autres composantes. M. Duncan en parlait plus tôt. Par exemple, si on avait détecté la présence de fils inexplicables ou de batteries seules, on aurait pu prendre une décision différente. Quoi qu'il en soit, il y a aux points de fouille des instruments qui permettent de détecter cela.

[Traduction]

M. Francis Scarpaleggia: En mars dernier, j'ai eu le grand plaisir d'aller en Israël avec M. Duncan et le ministre pour examiner le système israélien de sécurité dans les aéroports, les ports, etc.

Ma question s'adresse à vous, monsieur Duchesneau, mais si M. Duncan veut y répondre, je n'ai pas d'objection.

Monsieur Duchesneau, vous avez dit au début que nous communiquons avec d'autres pays, notamment Israël, pour discuter des meilleures pratiques. Monsieur Duncan, depuis mars dernier, pouvez-vous nous dire quelles pratiques nous avons adoptées de ce que nous avons constaté en Israël?

M. Mark Duncan: Nous sommes allés en Israël deux ans auparavant, au moment où l'ACSTA a été créée. J'ai eu la chance d'y aller avec l'un des membres de notre conseil d'administration. L'un des premiers éléments que nous avons ramenés d'Israël, c'était leur approche multicouches, pour ainsi dire, et aussi leur approche d'amélioration continue.

Quand nous avons mis sur pied l'ACSTA, nous avons immédiatement... nos interventions dans le système de sécurité se situent aux postes de contrôle, aux points d'accès, au niveau des cartes biométriques, de sorte que toutes nos procédures normales consistent à travailler en collaboration avec l'aéroport.

Il y a une chose que nous n'avons pas pu ramener d'Israël, et c'est que les Israéliens établissent des profils, même s'ils n'appellent pas cela comme ça, et ils posent beaucoup de questions. Au Canada, la loi ne nous permettrait pas de faire cela.

M. Francis Scarpaleggia: Cela m'amène à un autre point. Est-ce que vous contrôlez tout le monde, ou bien est-ce aléatoire? Il me semble que chacun doit être contrôlé exactement de la même manière pour que le système soit objectif.

Vous vous rappellerez que dans le cas de l'attentat d'Air India, le préposé à la billetterie qui a pris le sac d'une personne qui semblait nerveuse, qui avait un billet aller simple ou quoi que ce soit, ne semblait pas avoir le pouvoir d'agir et aucune procédure ne lui permettait de donner l'alarme. Il n'y avait personne à qui s'adresser dans la chaîne hiérarchique.

Est-ce que vous contrôlez déjà tout le monde au maximum, ou bien êtes-vous autorisés à aller un peu plus loin? Il ne s'agit pas d'établissement de profils; ce serait simplement dans le cas d'une personne qui semble nerveuse, ou bien si l'agent a un doute, comme le garde-frontière de l'État de Washington qui a intercepté M. Ressim. Il a eu une intuition.

• (1015)

M. Jacques Duchesneau: Oui, vous avez raison, nous contrôlons 100 p. 100 des passagers de la même manière. Mais nous pouvons aussi faire des contrôles au hasard, si nous avons une « raison valable ». Si quelqu'un déclenche l'alarme, si nous voyons quelque chose qui nous tracasse, la personne subit un deuxième contrôle. Nous le faisons régulièrement.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Merci, monsieur Scarpaleggia. Je vous ai accordé une minute de plus. Nous aurons amplement de temps pour faire un autre tour.

Madame St-Hilaire.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: Merci, monsieur le président.

Messieurs, je veux revenir sur deux éléments. Pour faire suite à ce que disait mon collègue M. Carrier, j'aimerais que vous développiez votre pensée quant aux communications. C'est inévitable quand on voit de tels articles. M. Carrier faisait allusion au 11 novembre, alors qu'on nous disait que l'ACSTA avait refusé de faire tout commentaire. Le 12 novembre, l'ACSTA a opposé le même refus. L'ACSTA avait aussi refusé de faire tout commentaire à la radio de Radio-Canada.

Vous vous dites déçu du reportage parce que vous n'y étiez pas. Mais quand on vous en offre la possibilité, dans le cadre d'articles ou de reportages, vous refusez de commenter la situation.

La question de mon collègue était très pertinente. En effet, vous avez un services de communications. Vous préparez une campagne énergétique de propagande, d'information à tout le moins, mais quand des situations problématiques surviennent, quand des crises se produisent, vous ne les commentez pas, et on ne comprend pas vraiment pourquoi. Puis le ministre nous annonce des choses qui sont un peu, pour ne pas dire complètement, fausses.

Je trouve problématique votre absence de réaction ou celle de votre service des communications. Vous pourriez dire que vous avez pris les choses en main, de quelle façon ça va se régler et ce que vous comptez faire. Mais vous laissez les choses aller, et cela ne rassure pas les gens.

On peut se croire en sécurité et estimer que vous faites du travail magnifique, mais s'il nous arrive de lire des reportages dans *Le Journal de Montréal* — entre vous et moi, beaucoup de lecteurs en prennent connaissance —, ce n'est pas rassurant. Alors la peur ou une certaine crainte s'installe.

Il serait important que quelqu'un de chez vous informe, rassure et mette les choses en perspective, plutôt que de fuir constamment et de penser que le ministre des Transports répondra. Ce n'est pas nécessairement plus rassurant.

Je reconnais que ma dernière remarque était partisane.

M. Jacques Duchesneau: Je ne la commenterai pas.

J'entends bien et je comprends votre préoccupation. Nous n'avons pas franchi cette étape avec tout le brio dont nous sommes capables, et nous comptons bien nous améliorer.

Par contre, *Le Journal de Montréal* dit que nous n'avons pas rappelé et c'est faux. Nous avions rappelé.

Vous devez comprendre la culture journalistique. Quand ils tiennent une nouvelle, ils veulent une réponse immédiate. Le ministre faisait une annonce, et cela avait préséance. Ensuite, nous avons voulu rectifier autre chose et nous avons rappelé les journalistes, mais pour eux ce n'était déjà plus une nouvelle.

Pourrions-nous faire mieux? Soyons honnête, la réponse est oui.

Mme Caroline St-Hilaire: D'accord.

Je veux revenir aux portes. Je comprends bien votre tableau. D'ailleurs, ce serait bien de nous distribuer des copies plus petites.

M. Jacques Duchesneau: Je vais vous les laisser; vous pourrez les mettre dans vos bureaux.

Mme Caroline St-Hilaire: C'est votre mandat, et non le mien.

Je veux être certaine de m'y retrouver. Au sujet de ces fameuses portes — je comprends bien que ce n'est pas votre responsabilité, mais celle des aéroports —, je trouve étonnant que personne ne chapeaute tout cela.

Vous me direz que c'est le ministre des Transports, mais nous savons que ce n'est pas tout à fait cela non plus.

Ne devrait-il pas y avoir quelqu'un ou une société plus englobante qui en soit responsable? Ne croyez-vous pas que cette responsabilité devrait revenir à l'ACSTA?

Il est surprenant que les sociétés d'aéroport aient la responsabilité de la sécurité des portes, et que personne n'ait de passe-partout.

M. Jacques Duchesneau: En effet, monsieur le président, c'est morcelé. Le système, jusqu'à maintenant, fonctionne bien. Toutefois, il est certain qu'on peut l'améliorer.

Au tout début, en tant que nouvelle organisation, nous étions un peu perçus comme des intrus, mais nous travaillons de plus en plus

en étroite collaboration avec les aéroports et les compagnies aériennes.

Dans chaque aéroport, il y a un AOC, un *airline operators committee*, où les compagnies aériennes, l'aéroport, l'ACSTA et les douanes travaillent ensemble. Ces comités fonctionnent de mieux en mieux.

Nous lisons aussi les journaux. Nous ne sommes pas toujours satisfaits, et nous sommes en train d'harmoniser nos opérations. Il y a deux ou trois ans, on travaillait encore beaucoup de façon isolée.

Quand on se présente devant des comités comme ceux-ci et qu'on se fait poser les bonnes questions, le travail n'est pas terminé lorsqu'on quitte, il ne fait que commencer.

Hier, j'ai rencontré mon vis-à-vis de l'Agence des services frontaliers du Canada. On doit se rencontrer de nouveau bientôt, car on est peut-être en mesure d'harmoniser les choses. L'agence s'occupe des gens qui arrivent au pays, et nous nous occupons des gens qui quittent le pays. Nous pouvons travailler ensemble.

• (1020)

[Traduction]

Le vice-président (M. Jim Gouk): Merci.

Monsieur Bonin.

M. Raymond Bonin: Merci, monsieur le président.

[Français]

Ma première réaction est de ne pas croire ce que j'entends aux nouvelles télévisées. Je fais de la politique depuis 30 ans, et ce réflexe me sert très bien. Vous pouvez imaginer la vie qu'on mène. Toutes sortes d'accusations sont portées en Chambre, car on bénéficie de l'immunité parlementaire. Les médias reprennent cela et nous ne pouvons pas nous défendre, nous non plus. Mon comté compte 89 000 personnes; je ne peux pas les rencontrer une à une. Je comprends ce que vous vivez. J'ai aussi travaillé pendant 25 ans pour une compagnie aérienne et lorsque je voyage en avion, je me sens en pleine sécurité.

[Traduction]

Nous sommes ici en présence d'un comité qui tente de faire de la microgestion d'un ministère du gouvernement. Chaque semaine, je vais à Sudbury en voiture — je vais d'ailleurs prendre la route aujourd'hui — et je compare cela à un agent de la police provinciale qui me suivrait. C'est un trajet de 500 kilomètres et si l'agent décide de me suivre pendant 100 kilomètres, vous pouvez être sûr qu'il ou elle réussira à trouver une raison de me donner une contravention. La même observation s'applique à tout le monde ici présent.

Je l'ai déjà dit, monsieur le président, mais je vais le redire: ces réunions devraient se tenir à huis clos. Je vais vous dire pourquoi. Il y a au moins deux catégories de gens qui sont capables — en fait, il y en a maintenant trois, puisque vous dites que vous en seriez capable — de déjouer le système. Certains sont très sophistiqués; ils savent déjà tout ce qui s'est dit ici aujourd'hui. Mais il y a beaucoup de gens qui sont malades mentaux et nous venons de leur donner un moyen — pas un très bon moyen — de tenter de déjouer le système. Je ne pense pas qu'un comité devrait faire ça. Voilà ce qui arrive quand on essaie de faire de la microgestion.

Je m'adresse maintenant à vous, monsieur le président. Vous êtes mon ami et nous nous entendons bien, mais quand un député au Parlement dit: « Je suis capable de déjouer ce système et je pourrais passer n'importe où avec une arme à feu », eh bien, je suis content de rentrer chez moi en voiture. Parce que si je travaillais pour votre service, à chaque fois que je verrais un député, je me dirais: « Peut-être qu'il a pris connaissance de cette lettre et qu'il essaie de déjouer le système ». Je les contrôlerais jusqu'à l'os, tous, jusqu'au dernier, y compris le premier ministre. Nous venons de leur lancer un défi.

Ce qui m'amène à mon dernier point, qui est en fait une question.

Devant tous ces experts qui font des commentaires sur la manière dont vous faites votre travail, comment pouvez-vous maintenir le moral de vos employés à un niveau satisfaisant? Les intervenants ont laissé entendre bien des choses. Nous disons toujours: « Oh non, nous savons bien qu'ils font du bon travail », mais les critiques que nous faisons tous donnent l'impression que l'on a affaire à une bande de crétins. Je sais que ce n'est pas le cas. Ce sont de braves gens, qui gagnent leur vie, qui essaient de faire du bon travail. Comment pouvez-vous maintenir le moral quand on les voit à la télévision et qu'un expert mondial explique comment déjouer le système — en fait, ils ont bel et bien utilisé l'expression « expert mondial ». Et ce pauvre type se fait prendre par une personne qui a réfléchi pendant des jours à la manière d'échapper au contrôle. Voilà une personne ordinaire qui essaie de faire son travail et qu'on montre à la télé en train de se faire avoir.

Comment pouvez-vous maintenir le moral de vos troupes, devant ce type de microgestion et ces mauvais reportages?

M. Jacques Duchesneau: Voilà de très bonnes questions et observations.

Mon premier commentaire est que la différence entre vous et moi, c'est que vous êtes députés au Parlement. Moi, je suis susceptible; vous êtes blindés. Oui, je ressens de l'exaspération quand je vois et que j'entends des choses. Je suis un battant et j'aime bien retourner les coups. Ce n'est peut-être pas toujours perçu de la bonne manière, mais laissez-moi vous dire que cela n'a rien à voir avec les questions qu'on me pose aujourd'hui, au contraire.

Quant au moral, eh bien, c'est justement la raison pour laquelle nous avons sillonné tout le pays pour rencontrer les agents de sûreté en première ligne. Croiriez-vous qu'à Edmonton, par exemple, l'un de nos agents, qui gagne 15 \$ l'heure, est l'ancien PDG de tous les hôpitaux d'Edmonton. Il est à la retraite et il travaille aujourd'hui comme agent de sûreté parce qu'il aime rencontrer les gens. Il est bien évident que de voir l'émission *The Fifth Estate* ne l'a pas rendu heureux. Tous ceux qui portent l'uniforme d'agent de sûreté ne sont pas contents. Ils réagissent. Nous avons envoyé un message, un bulletin interne à tous nos agents pour leur dire: « Écoutez, vous devez agir comme des professionnels puisque c'est ainsi que nous vous considérons, » et je pense que cela a été bien reçu.

Personnellement, je passe le contrôle de sécurité régulièrement et l'on m'accorde le traitement royal. On me contrôle à 150 p. 100 parce que les agents veulent s'assurer de ne pas oublier la moindre procédure normale d'exploitation, et je n'ai rien contre cela, au contraire. Je suis vraiment irrité quand je vois des passagers qui traitent les agents de sûreté comme des citoyens de deuxième classe. Ils sont là pour les aider, pour les protéger et ils se font parfois agresser verbalement, et je trouve cela inacceptable.

Donc, oui, nous essayons de maintenir le moral, parce que ces gens-là ont besoin de notre appui, et non pas de notre mépris, et vous avez absolument raison de le signaler.

Pour ce qui est de siéger à huis clos, je sais, monsieur le président, que nous avons déjà comparu devant vous et que nous sommes quasiment allés en prison parce que nous ne répondions pas aux questions, non pas que nous ne voulions pas le faire. C'est parce que dès qu'on pose une question, nous devons trouver le juste équilibre entre vous donner une réponse satisfaisante et éviter de donner un cours de terrorisme 101 à tous ceux qui nous écoutent. Si j'ai une critique à formuler envers l'émission *The Fifth Estate*, c'est que c'était justement du terrorisme 101. Il y a des choses que les gens n'ont pas besoin de savoir.

Mais si nous étions à huis clos... j'ouvrerais toutes grandes les portes, j'ouvrerais tous les livres, parce que vous êtes un tribunal du Parlement et nous relevons du Parlement. Nous n'avons absolument rien à vous cacher.

● (1025)

Le vice-président (M. Jim Gouk): Merci, monsieur Bonin.

Je voudrais apporter une précision. Je n'ai jamais dit que j'allais le faire passer au point de contrôle de l'ACSTA.

M. Raymond Bonin: Vous avez dit à l'aéroport.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Oui, le faire passer par la sécurité, mais pas nécessairement au poste de contrôle. Ce n'est pas un défi direct.

M. Raymond Bonin: Il n'empêche que je ne vous raterais pas.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Très bien, mais je ne les ai pas mis directement au défi.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président.

Je voudrais revenir à la question du moral des troupes, parce que l'on sait que l'une des faiblesses du système de sécurité américain à l'époque du 11 septembre était le fait que, surtout à l'aéroport Logan, on avait privatisé les services de sécurité et que les employés étaient payés au salaire minimum. On sait que lorsque les gens sont payés à des salaires dignes de Wal-Mart, le taux de roulement est égal à celui de Wal-Mart, c'est-à-dire 100 p. 100 par année. Je sais qu'on s'est engagé à accroître les salaires des agents de sécurité d'un bout à l'autre du pays et je voudrais donc savoir quel est actuellement le salaire moyen et quel est le salaire de départ pour les travailleurs qui occupent des postes d'agent de sûreté et qui travaillent en votre nom aux quatre coins du pays. Comment la situation a-t-elle évolué depuis trois ans?

Je trouve que c'est un point fondamental et il est certain que les Américains ont appris leur leçon. La déréglementation et la privatisation ont un énorme inconvénient et, dans le cas des États-Unis, cela voulait dire que les gens pouvaient passer par la sécurité à l'aéroport Logan armés de couteaux polyvalents.

M. Jacques Duchesneau: C'est une bonne question.

Monsieur le président, le salaire moyen est de 15 \$ l'heure plus les avantages. L'échelle va de 14 \$ à 17 \$. Mais vous savez, pour les 1 600 agents que nous avons rencontrés, le salaire ne posait pas de problème. Cela devient un problème seulement quand les gens les regardent de haut et leur disent: Vous n'êtes qu'un petit agent de sûreté à 15 \$ l'heure. Autrement, ce n'est pas un problème. Ce qu'ils veulent, c'est qu'on les respecte et que les cadres les appuient dès qu'ils sont confrontés à des problèmes quelconques.

À l'appui de mon argument selon lequel le salaire ne pose pas de problème, je fais remarquer que nous avons un taux de roulement très bas. En comparaison des États-Unis, nous avons un taux de roulement qui se situe entre 5 p. 100 et 6 p. 100 selon les régions. Dans certaines régions du pays, nous avons de la difficulté à rivaliser avec l'industrie pour attirer des agents, mais je le répète, nous avons un taux de roulement qui se situe entre 5 p. 100 et 6 p. 100.

• (1030)

M. Peter Julian: Par année?

M. Jacques Duchesneau: Par année.

Si l'on compare avec ce qui se passe dans d'autres pays, quand nous rencontrons nos homologues à l'étranger, dans certains pays, le taux de roulement se situe entre 25 p. 100 et 30 p. 100. Nous devons faire quelque chose de bien.

En fin de compte, ils sont fiers, ils veulent davantage de formation, et ils veulent compter pour quelque chose et renforcer la sécurité de notre pays.

M. Peter Julian: Quel est le salaire de départ?

M. Jacques Duchesneau: C'est 14 \$.

M. Peter Julian: C'est 14 \$ l'heure actuellement?

M. Jacques Duchesneau: C'est peut-être 12,80 \$.

M. Mark Duncan: C'est 12,82 \$.

M. Jacques Duchesneau: Bon, c'est 12,82 \$. C'est pourquoi je me fais accompagner de mon directeur général.

M. Michael McLaughlin (vice-président et chef de la direction financière, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien): Le salaire moyen est d'environ 15 \$.

M. Peter Julian: Le salaire moyen se situe actuellement à 15 \$?

M. Michael McLaughlin: Oui, c'est 15 \$.

M. Peter Julian: Quel est le pourcentage d'employés temporaires ou à temps partiel dans l'ensemble de l'effectif? Quelle est la durée de la période de probation?

M. Mark Duncan: La proportion d'employés à temps partiel et à plein temps varie d'un aéroport à l'autre. Comme vous le savez, beaucoup d'aéroports ont des heures de pointe le matin et le soir. Nos contrats avec les fournisseurs de services prévoient un certain nombre d'heures de travail. Nous pouvons accorder un contrat pour 1 000 heures de contrôle de sûreté. Il incombe au fournisseur de services d'organiser son effectif en conséquence et ceux-ci embauchent à la fois des employés à plein temps et des employés à temps partiel.

M. Peter Julian: Très bien. Quelle est cette proportion? Quel est le pourcentage dans l'ensemble du pays?

M. Mark Duncan: Cela varie d'un aéroport à l'autre. Le pourcentage est de 70 p. 100 à plein temps et 30 p. 100 à temps partiel. Comme je l'ai dit, c'est une moyenne approximative pour l'ensemble du pays et cela varie beaucoup d'un aéroport à l'autre.

M. Peter Julian: Très bien. Vous n'avez pas de travailleurs temporaires. Les gens qui sont embauchés, que ce soit à temps partiel ou à plein temps, passent par une période de probation. Quelle est la durée? Qu'arrive-t-il à la fin de cette période?

M. Mark Duncan: Tous nos employés suivent aussi un programme de formation comportant plusieurs étapes. Premièrement, ils sont embauchés. Ils doivent obtenir une autorisation de sécurité de Transports Canada et ils doivent aussi obtenir un laissez-

passer d'aéroport. Ils suivent ensuite le premier niveau de formation. Ils doivent réussir chacun des niveaux pour être pleinement qualifiés.

Ensuite, ils subissent fréquemment des tests, au moins à tous les deux ans, pour maintenir leur niveau de compétences. Au minimum, ils doivent être réaccrédités tous les deux ans.

M. Peter Julian: Mais y a-t-il une période de probation?

M. Michael McLaughlin: Je devrais peut-être apporter une précision. Les agents de sûreté sont des employés de compagnies privées. Ils ne sont pas au service de l'ACSTA. Toute période de probation serait exigée par la compagnie qui les emploie.

Pour pouvoir travailler, ils doivent obtenir une accréditation. Nous leur donnons une formation théorique et en cours d'emploi et nous leur faisons subir des tests. Nous leur donnons une accréditation, après quoi ils peuvent travailler pour l'ACSTA. Ils doivent avoir suivi la période de formation pour travailler pour l'ACSTA. Pendant cette période, à titre d'agents de sûreté, ils peuvent être chargés de diverses tâches, en attendant d'être pleinement qualifiés pour accomplir toutes les tâches.

L'employeur établit les modalités et conditions d'une période de probation au moment de leur embauche. Ce n'est pas l'ACSTA. Nous ne fixons pas de périodes de probation. Nous travaillons seulement avec les agents accrédités.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Merci, monsieur Julian.

Monsieur Hubbard.

L'hon. Charles Hubbard: Merci, monsieur le président.

Au sujet de la formation, j'allais aussi poser la question suivante. Combien de temps faut-il normalement pour donner toute la formation? Où faites-vous cette formation au Canada?

M. Mark Duncan: La formation dure au total 184 heures qui sont réparties entre des cours théoriques et la formation en cours d'emploi. Nous avons établi huit centres de formation en divers endroits au Canada, surtout dans nos grands aéroports.

Dans nos principaux aéroports, ils suivent des cours en classe. C'est surtout une formation par ordinateur, parce que, comme vous avez pu le voir sur les images, ils doivent s'exercer sur des ordinateurs. Nous avons des exercices de simulations. Nous avons un tuteur à rayons X qui fonctionne comme un jeu avec lequel ils peuvent s'exercer, et nous avons aussi de la formation à distance.

Par exemple, à Smithers, nous pouvons nous brancher par Internet. Dans l'un de nos centres de radiodiffusion de Vancouver, par exemple, on peut suivre un cours sur Internet et l'on peut en fait avoir jusqu'à six aéroports branchés en même temps. L'un des avantages est que nos procédures standards sont uniformes d'un bout à l'autre du pays.

• (1035)

L'hon. Charles Hubbard: Merci, monsieur le président.

Le vice-président (M. Jim Gouk): M. Scarpaleggia veut la parole.

L'hon. Charles Hubbard: Je pense qu'il me reste du temps.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Je pensais que vous aviez terminé, Charlie.

Allez-y.

L'hon. Charles Hubbard: Je veux seulement remercier nos témoins d'être venus.

Deuxièmement, monsieur le président, je veux vous remercier d'avoir apporté une précision à la déclaration originale que vous aviez faite devant le comité. Je ne pense pas qu'elle a été bien reçue, d'après ce que j'ai entendu. Il faut espérer que le compte rendu indiquera que les députés au Parlement ne sont pas capables de passer par votre système. Je sais que quand vous réfléchirez à ce qui a été dit, monsieur le président, vous constaterez que ce n'était pas de nature à raffermir la confiance que la plupart des Canadiens ont envers le système que nous avons établi. Je sais assurément que le système n'est pas parfait. C'est comme n'importe quelle organisation gouvernementale, y compris certains de nos établissements de Service correctionnel Canada, d'où l'on peut parfois sortir après y être entré. Je suis certain qu'ils font de l'assez bon travail et j'espère que la plupart des Canadiens ne sont pas consternés par la déclaration qui a été faite par le président du comité.

C'est la raison pour laquelle j'ai contesté votre affirmation au début, monsieur Gouk. J'étais hors de moi ce matin, mais je ne pense pas que c'était approprié à ce moment-là.

Francis.

M. Francis Scarpaleggia: Je n'avais plus de temps et vous n'avez pas pu répondre à ma question.

Avez-vous actuellement le pouvoir, aux termes de la Constitution du Canada, de faire sortir quelqu'un du rang parce qu'il est nerveux ou qu'il éveille les soupçons. À votre avis, est-il possible d'établir des critères objectifs qui empêcheraient toute forme de profilage racial, lequel est inacceptable, et d'utiliser des indicateurs psychologiques objectifs qu'un agent de sûreté pourrait appliquer, encore une fois sans aucune préférence raciale?

M. Jacques Duchesneau: Monsieur le président, nous n'avons pas le pouvoir de faire cela. Nous n'avons pas le pouvoir d'arrêter, de détenir ou d'appréhender des gens. C'est la police qui s'en charge.

M. Francis Scarpaleggia: Ce n'était pas ma question.

Pouvez-vous les faire sortir de la file pour les soumettre à un interrogatoire plus poussé?

M. Jacques Duchesneau: Nous n'avons pas le droit de poser des questions. Nous faisons un contrôle de sûreté pour déceler des objets. Si nous pensons qu'une personne représente une menace, alors nous appelons la police et c'est elle qui se charge de l'interroger.

M. Francis Scarpaleggia: Si vous voyez quelqu'un qui a l'air nerveux, pouvez-vous appeler la police pour faire interroger cette personne?

M. Jacques Duchesneau: À titre de citoyen, oui mais en invoquant quel motif?

M. Francis Scarpaleggia: Au nom de l'ACSTA.

M. Jacques Duchesneau: Au nom de l'ACSTA. Selon notre mandat actuel, nos agents de sûreté n'ont pas les connaissances pour le déterminer.

M. Francis Scarpaleggia: Merci.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Merci.

Pour plus de précision, aussi bien pour le secrétaire parlementaire que pour vous, en ce qui concerne les députés ou quiconque capable de... Je l'ai déjà dit très clairement... sans se prévaloir de... Deuxièmement, le fait est que je peux, mais que je ne le fais pas, parce que je ne suis pas le genre de personne qui le ferait. Pourquoi ne pas s'assurer que l'on concentre nos moyens sur ceux qui le feraient? Le fait est... quand il s'agit du voyageur de préférence ou fiable, peu importe le nom qu'on lui donne — que l'on fasse un pas de plus pour dire que si ce sont des gens qui ne présentent pas de

risques, ou qui pourraient peut-être faire quelque chose mais ne font rien parce qu'ils ne présentent pas de risques, alors on concentre les moyens sur ceux qui peuvent effectivement présenter un risque.

Si vous me le permettez, il y a une chose que vous pourriez peut-être éclaircir pour nous — cela a été demandé lors d'une rencontre précédente. Je sais que ce n'est pas votre faute ni votre responsabilité, mais c'est un problème quand même, et je parle des tables à l'Aéroport international d'Ottawa. Je ne connais aucun autre aéroport où c'est complètement déconnecté du contrôle de sécurité. Il faut vider et s'occuper de ses sacs et un gros seau et tout le reste. Je sais que c'est le résultat de la disponibilité de l'espace, mais est-ce que quelque chose est fait pour corriger ça ou quelque chose peut être fait pour corriger ça?

M. Jacques Duchesneau: Je n'ai pas la réponse, monsieur le président. Je vais vérifier. J'accepte ce que vous avez dit.

Comme vous le savez, nous ne payons pas de loyer aux aéroports et il est donc très difficile pour nous d'obtenir plus d'espace. Nous obtenons une excellente collaboration de l'aéroport d'Ottawa. Quand allez-vous dans l'Ouest? J'espère que nous aurons des tables plus longues quand vous reviendrez à l'aéroport.

• (1040)

Le vice-président (M. Jim Gouk): Ce n'est pas l'espace là, je ne pense pas, mais plutôt la façon dont c'est déconnecté de la zone de contrôle.

M. Jacques Duchesneau: D'accord.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Merci.

M. Jacques Duchesneau: On va examiner la chose, monsieur le président.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Monsieur Julian, avez-vous quelque chose à ajouter?

Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: J'aimerais poser une courte question.

[Traduction]

Le vice-président (M. Jim Gouk): Allez-y.

[Français]

M. Robert Carrier: Mardi dernier, j'ai questionné un représentant du ministère des Transports sur les normes de sécurité ou de contrôle au Canada, en lui demandant de faire la comparaison avec ce qui avait cours aux États-Unis. On m'a dit que les normes étaient exactement les mêmes. Je n'en suis pas sûr. Récemment, je suis revenu des États-Unis. On nous a fait enlever nos chaussures et on les a soumises au matériel de détection aux rayons-X. Je ne crois pas que cette pratique ait cours au Canada, que cela fasse partie des normes de votre organisme. J'aimerais savoir s'il y a une différence ou non avec les États-Unis en ce qui a trait aux normes qui s'appliquent aux contrôles.

M. Jacques Duchesneau: Nous nous inspirons évidemment de ce qui se fait aux États-Unis, mais le modèle que nous avons mis en place est canadien.

Les États-Unis sont dans un état appréhendé de guerre. Leur système leur fait donc pousser plus loin les fouilles. Nos équipements nous permettent de détecter des objets, même dans les souliers. La fin de semaine dernière, nous avons découvert quelqu'un qui avait altéré ses souliers. Heureusement, il ne transportait pas d'explosifs, mais de l'or.

Nous sommes aux aguets, mais nous ne croyons pas nécessaire de faire enlever systématiquement leurs souliers aux gens. Quand nous le faisons, c'est que nous avons des soupçons qui nous amènent à le faire.

M. Robert Carrier: À votre connaissance, existe-t-il des différences entre le Canada et les États-Unis? Ont-ils des normes et des contrôles que vous n'appliquez pas?

M. Jacques Duchesneau: La liste des objets prohibés est sensiblement la même parce que nous sommes voisins. Les Américains ont un système semblable au nôtre, mais différent à plusieurs égards.

D'autres pays — on a donné l'exemple d'Israël — connaissent des problèmes un peu particuliers.

M. Robert Carrier: Merci.

[Traduction]

Le vice-président (M. Jim Gouk): Merci.

Monsieur Julian.

[Français]

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président.

Avec combien de compagnies de sécurité faites-vous affaire par le biais des 89 aéroports?

M. Jacques Duchesneau: Il y en a 14, monsieur le président.

M. Peter Julian: De quelle durée sont ces contrats?

M. Jacques Duchesneau: La majorité de ces contrats se termineront en mars 2007.

M. Peter Julian: Comment le renouvellement va-t-il s'effectuer?

M. Jacques Duchesneau: Nous avons déjà commencé à travailler à une demande de propositions. Cela devrait être disponible sur MERX autour de l'été prochain, et une décision devrait se prendre au début de 2007.

M. Peter Julian: D'accord. Combien de ces 14 compagnies sont syndiquées?

M. Jacques Duchesneau: Elles le sont toutes.

Mr. Peter Julian: Elles sont toutes syndiquées?

M. Jacques Duchesneau: Oui.

M. Peter Julian: Quels sont les syndicats représentés?

M. Jacques Duchesneau: Il y a les Métallos, Teamsters Canada et l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale.

M. Peter Julian: Ces trois syndicats représentent donc l'ensemble des 14 compagnies?

M. Jacques Duchesneau: Il y a peut-être de plus petites compagnies avec de petits syndicats. Je ne sais pas si les Commissionnaires sont syndiqués. Il s'agit peut-être là d'une exception. Je vous ai dit que toutes les compagnies étaient syndiquées, mais dans deux ou trois aéroports, il y a le Corps canadien des Commissionnaires. Je ne crois pas qu'ils soient syndiqués.

M. Mark Duncan: C'est vrai.

M. Jacques Duchesneau: C'est peut-être l'exception.

M. Peter Julian: Dans l'ensemble, les salaires sont égaux? D'accord. C'est vous qui les fixez?

M. Jacques Duchesneau: Oui.

M. Peter Julian: Merci.

[Traduction]

M. Don Bell: J'ai une question à ce propos. Je suis nouveau venu au comité et à ce débat, mais, monsieur le président, quand vous avez clarifié ce que vous avez dit quand vous avez laissé entendre que vous pourriez vous faufiler à travers le système et dit ensuite — ou en tout cas laissé entendre — que vous parliez de l'organisation qui comparait ici, et puis après vous avez dit que vous n'aviez pas dit que c'était l'ACSTA...

Avez-vous dit que ce n'est pas en passant par l'ACSTA, qu'il y a d'autres façons pour vous de vous faufiler? Êtes-vous en train de dire qu'à votre avis le système...? Je passe sans doute par l'aéroport aussi souvent que vous et je n'arrive pas à imaginer qu'il soit possible de faufiler une arme offensive parce qu'ils vérifient nos bagages pour voir s'il y a une quantité de choses qui sont sans danger. Je suis curieux. Si vous avez ça — et vous n'avez pas dit que c'était ça... Vous avez été évasif, je dirais. Je suis simplement curieux de savoir si c'est parce que vous savez piloter ou vous vous êtes occupé des opérations aériennes que vous estimez que c'est là où se situe le point faible.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Non, ce n'est pas parce que j'ai été pilote ou contrôleur aérien, ni quoi que ce soit d'autre. Il y a une quantité de choses, comme je l'ai déjà dit ici, qu'il vaut mieux discuter directement avec l'ACSTA ou à huis clos.

M. Don Bell: Oui, j'espère que vous le ferez.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Une dernière chose, par rapport à ce qui a été demandé et à une préoccupation qui a été soulevée à l'époque où l'un des contrats venait à échéance et allait être remplacé par un autre, dans différentes régions de la Colombie-Britannique. On se demandait si les travailleurs allaient bénéficier d'un contrat. L'ACSTA ne devrait-elle pas avoir ses propres employés afin d'assurer la continuité et la normalisation des activités?

•(1045)

M. Jacques Duchesneau: C'est ce que nous ont demandé les administrateurs.

Pour ce qui est des coûts, je préférerais répondre à cette question à huis clos.

Le vice-président (M. Jim Gouk): D'accord.

M. Jacques Duchesneau: Je ne voudrais pas lancer de débat. Vous verrez que les chiffres sont très éloquentes.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Très bien.

Je ne pense pas que ça pourra se faire par notre comité, mais je pense que les membres du comité qui succédera au nôtre seront ravis de vous accueillir à huis clos. Merci infiniment de votre présence. Ça ne va pas être facile. Je comprends tout à fait que vous ayez besoin de la sécurité que procure une réunion à huis clos.

M. Jacques Duchesneau: Très bien.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Je suis convaincu que les membres qui nous succéderont respecteront ce souhait.

M. Jacques Duchesneau: Merci beaucoup, monsieur le président.

Sachez que je ne suis pas fou, mais passionné.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Oui, d'accord, mais sachez que vous ne passez pas à The Passionate Eye.

Des voix: Ah, ah!

Le vice-président (M. Jim Gouk): Madame St-Hilaire, d'après le document qui a été distribué, vous avez l'intention de nous donner un avis de motion, n'est-ce pas?

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: ... la motion... [Note de la rédaction: Inaudible]

[Traduction]

Le vice-président (M. Jim Gouk): Je pense que tout le monde a reçu un exemplaire. On y reviendra au début de la réunion de mardi.

Merci.

Le préavis nécessaire a été donné et on y reviendra mardi.

Merci. 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.