



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 025 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 9 novembre 2006

—
Président

M. Merv Tweed

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

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

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

Le jeudi 9 novembre 2006

• (1535)

[Traduction]

Le vice-président (M. Don Bell (North Vancouver, Lib.)): Nous avons maintenant le quorum et je déclare donc ouverte la séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Selon l'ordre du jour, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous examinons la question de la sécurité à l'aéroport Montréal-Trudeau.

Nous accueillons aujourd'hui, de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, M. Jacques Duchesneau, président et chef de la direction; M. Mark Duncan, vice-président exécutif et chef des opérations; M. Kevin McGarr, vice-président et chef de la technologie.

Nous accueillons aussi, des Aéroports de Montréal, M. James Cherry, président-directeur général, et M. Normand Boivin, vice-président à l'exploitation.

Il faut aussi prévoir, à la fin de la séance, environ dix minutes pour les travaux du comité, à savoir la question du budget des dépenses.

Avant d'aller plus loin, je voudrais dire que nous avons reçu de la Tribune de la presse un avis de son intention de faire un enregistrement vidéo de la séance d'aujourd'hui. Ce n'est pas destiné à être diffusé sur CPAC; ce serait plutôt pour Radio-Canada.

Je vais vous lire le texte de l'avis :

La Tribune de la presse, suivant les lignes directrices établies par le Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, peut aviser le greffier d'un comité, en donnant un préavis raisonnable, de son intention de faire un enregistrement vidéo d'une séance du comité.

L'avis a été donné deux heures avant la tenue de la réunion, étant donné qu'il avait fallu modifier l'avis parce qu'on avait changé la salle de la réunion. C'est aux membres du comité de décider si un préavis raisonnable a été donné.

Autrement dit, si nous avons des objections à l'enregistrement de la réunion, nous devons en faire état tout de suite; autrement, nous allons simplement procéder.

Quelqu'un a-t-il des objections? Comme il n'y en a pas, nous allons poursuivre.

Nous entendons maintenant les témoins. Monsieur Duchesneau, je suppose que vous prendrez la parole en premier pour votre groupe.

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

C'est avec plaisir que nous comparaissons devant vous aujourd'hui.

[Français]

Monsieur le président, membres du comité, aux fins de la présente comparaison, je tiens d'abord à vous rappeler que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, ACSTA, a pour but primordial de protéger le public et de fournir un niveau de service

professionnel, efficace et uniforme dans le domaine de la sûreté du transport aérien, et ce, d'un bout à l'autre du pays.

Pour votre gouverne, je ferai d'abord un bref survol du mandat de l'ACSTA, décliné en six responsabilités. Vous avez, dans la pochette qui vous a été remise, la description des six mandats dont je parlerai brièvement.

Ces six mandats sont : le contrôle des passagers et de leurs bagages de cabine; le contrôle des bagages enregistrés; le contrôle des non-passagers, c'est-à-dire des employés dans les zones réglementées des aéroports de classes I et II; la mise au point du système de la carte d'identité pour les zones réglementées; l'administration du Programme canadien de protection des transporteurs aériens; et l'administration des ententes de contribution du gouvernement du Canada pour les services de police aéroportuaire.

Au moyen de ces diverses activités et composantes de sûreté, nous sommes parvenus à faire deux choses : d'abord, réduire les risques d'attentat contre l'aviation civile et, ensuite, redonner confiance au public dans le transport aérien. D'ailleurs, selon un sondage réalisé par le Centre de recherche Décima pour le compte de l'ACSTA en mars 2006, 94 p. 100 des voyageurs affirment avoir une confiance absolue dans le système en place pour assurer la sûreté du transport aérien dans les aéroports canadiens.

Je crois que l'augmentation de la confiance vient du fait que les voyageurs qui transitent par les aéroports canadiens sont protégés par l'un des systèmes de sûreté aérienne les plus avancés au monde. L'ACSTA a d'ailleurs satisfait aux normes de sûreté internationales de l'Organisation de l'aviation civile internationale, OACI, en contrôlant la totalité des bagages enregistrés sur les vols internationaux. Du même coup, l'ACSTA a satisfait aux exigences nationales pour les vols commerciaux intérieurs en partance des 89 aéroports canadiens.

[Traduction]

Ceci étant dit, nous devons comprendre qu'un système de sûreté, pour être véritablement efficace, doit être viable. Pour créer un tel système, il faut atteindre l'équilibre entre des mesures suffisantes de contrôle et de détection des risques et des menaces, d'une part, et un débit efficace de voyageurs et de bagages au point de contrôle, d'autre part. Pour des raisons de maintien de l'efficacité du système du transport aérien, je suis d'avis qu'il n'est pas réaliste d'avoir un environnement de sûreté aérienne infaillible à 100 p. 100, un avis que partage d'ailleurs l'ensemble des experts en sûreté du transport aérien.

Pourquoi? Parce qu'il n'est pas réaliste de penser qu'on peut éliminer 100 p. 100 des menaces qui pèsent sur l'aviation civile. En fait, un tel filtrage alourdirait le réseau de transport aérien au point de l'immobiliser. C'est pourquoi nous avons un système à niveaux multiples.

Je maintiens aussi que nous devons affecter ressources et effectifs en fonction des menaces et des risques, qu'il s'agisse de techniques ou de technologies de contrôle. J'ajouterais que le capital humain doit faire partie intégrante du système et être exploité à la mesure de son potentiel. Je crois fermement que tout niveau de contrôle de la sûreté qui s'ajoute doit, d'abord et avant tout, améliorer l'efficacité du système. Il ne doit d'aucune façon l'alourdir. Il ne doit jamais être de nature superficielle, ni n'apporter aucune valeur ajoutée.

En tant qu'organisme de contrôle de la sûreté du transport aérien, l'ACSTA s'efforce d'agir de façon préventive et proactive. À cet égard, voici le modèle qui guide nos actions et stratégies. Nous l'appelons le modèle AGILE. Comme les terroristes ne sont pas statiques, nous devons être agiles.

AGILE est un concept d'action en cinq phases, plutôt que de réaction. Il repose sur la flexibilité plutôt que sur la rigidité, et sur la coordination plutôt que l'isolement.

La première phase de ce modèle est l'analyse. Nous devons mieux comprendre l'environnement dans lequel nous travaillons en collaborant étroitement avec nos partenaires de la sûreté du transport aérien afin de nous tenir au courant des menaces en constante mutation qui pèsent sur le transport aérien dans le monde entier et plus particulièrement au Canada.

La deuxième phase est la garde. En ajoutant des niveaux de sécurité améliorés, nous protégeons encore mieux le public voyageur, les aéroports et les aéronefs contre des attaques éventuelles.

La troisième phase est l'intervention. Nous devons nous assurer de posséder suffisamment de mécanismes pour intervenir lorsque des incidents menacent la sécurité des opérations et des voyageurs.

Les quatrième et cinquième phases sont les leçons et l'évolution. Ces deux phases sont essentielles pour que nos pratiques et procédures demeurent pertinentes et efficaces.

• (1540)

[Français]

Au chapitre de l'amélioration continue, permettez-moi d'attirer votre attention sur les réalisations de l'ACSTA.

D'abord, les contrats de services de contrôle comportent maintenant des clauses importantes qui favorisent l'amélioration du processus de contrôle des uniformes, l'amélioration du programme de gestion du rendement et les exigences liées au code d'éthique et au bilinguisme.

Deuxièmement, l'ACSTA a mis au point le système de cartes d'identité pour les zones réglementées, le CIZR, qui incorpore une technologie d'identification des empreintes digitales et de l'iris du détenteur. D'ici la fin de décembre 2006, les administrations des 29 aéroports de classes I et II devront avoir remplacé l'ancien laissez-passer aux zones réglementées par cette nouvelle carte d'identification biométrique.

Troisièmement, au chapitre du contrôle des non-passagers, donc des employés des aéroports dans les zones réglementées, l'ACSTA effectue, dans les 29 aéroports canadiens de classes I et II, le contrôle aléatoire des personnes qui ont accès aux zones réglementées de ces aéroports en vertu d'une autorisation et d'une habilitation de sécurité

de Transports Canada. L'ACSTA effectue ce contrôle de manière uniforme, qu'il s'agisse d'un pilote, d'un préposé à l'entretien ou d'un plombier. Il s'agit en fait d'une des multiples mesures de protection qu'on applique dans l'ensemble du système de la sûreté aérienne au Canada.

[Traduction]

Monsieur le président, je crois que le plus important, si nous sommes déterminés à maintenir un réseau de transport aérien sûr et efficace, c'est d'améliorer continuellement nos méthodes et processus de contrôle. Aussi importants que soient les appareils de contrôle, les barricades et les détecteurs, le courage et la détermination à préserver les valeurs qui nous sont chères et à vaincre l'adversité demeurent les véritables moteurs de l'action.

Cela met fin à mon témoignage, monsieur le président.

Le vice-président (M. Don Bell): Merci.

Est-ce que M. Duncan ou M. McGarr vont prendre la parole?

M. Jacques Duchesneau: Non. C'est moi qui assume le fardeau.

Le vice-président (M. Don Bell): Merci. C'est très bien. Je vous ai donné un peu plus de temps, de toute façon, parce que votre exposé était concis.

Monsieur Cherry.

M. James Cherry (président-directeur général, Aéroports de Montréal (Dorval et Mirabel)): Merci, monsieur le président.

[Français]

Membres du comité, mesdames et messieurs, je me nomme James Cherry et je suis président-directeur général d'Aéroports de Montréal, ADM. Je suis accompagné aujourd'hui de M. Normand Boivin, vice-président, Exploitation aéroportuaire.

Nous vous remercions de cette occasion qui nous est offerte d'expliquer le système en place à l'Aéroport Montréal-Trudeau pour assurer la protection du public, de l'aviation civile et de ses installations. D'entrée de jeu, permettez-nous d'établir un certain nombre de définitions et de mises au point.

Il y a une distinction entre sûreté et sécurité. La sûreté consiste à prévenir les actes illicites, par exemple le crime organisé et le terrorisme, tandis que la sécurité consiste à prévenir les accidents. Ces deux notions sont souvent complémentaires. Une mesure peut à la fois viser la sûreté et la sécurité.

[Traduction]

Le risque est une autre notion importante qui est intimement liée à la sûreté et à la sécurité. À Montréal-Trudeau, vous comprendrez que le risque n'est pas le même partout sur le site aéroportuaire et que les mesures de sûreté et de sécurité déployées varient d'un secteur à l'autre en fonction du niveau de risque appréhendé.

Vous comprendrez également que notre système de sûreté et de sécurité comporte plusieurs couches. Le renseignement est une première ligne de défense. Il y a ensuite le contrôle du périmètre. Puis, à l'intérieur du périmètre, il y a la surveillance, qui comporte aussi plusieurs niveaux. Ensuite, il y a la fouille et la détection, etc.

[Français]

Enfin, la sûreté et la sécurité constituent certes des préoccupations importantes, mais en tant que gestionnaires, nous devons veiller aussi à l'efficacité de l'aéroport.

Le public voyageur est prêt à se plier à toutes sortes d'exigences en matière de sûreté et de sécurité, mais s'il prend l'avion, c'est pour se rendre d'un point A à un point B le plus rapidement possible. Donc, la fluidité, les temps d'attente de même que les coûts sont aussi des considérations importantes.

Ces mises au point étant faites, c'est avec plaisir que je vous présenterai maintenant les grandes lignes de notre système de sûreté et de sécurité à l'aéroport Montréal-Trudeau.

ADM a le mandat de gérer, exploiter et développer les aéroports Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel, en vertu d'un bail conclu en 1992 avec Transports Canada. La sûreté et la sécurité font partie intégrante de notre mandat. Nous veillons à ce que les lois et règlements applicables soient appliqués par les divers intervenants actifs à l'aéroport et nous appliquons les lois et règlements qui relèvent de notre responsabilité.

• (1545)

[Traduction]

Comme vous pouvez l'imaginer, il s'agit d'une tâche très importante. Un aéroport comme Montréal-Trudeau a un territoire d'environ 13,5 kilomètres carrés, dont près de 8,5 kilomètres-carrés de zone réglementée; un périmètre de 30 kilomètres, dont 24 de clôture; plus de 11 millions de passagers et 1 million d'accompagnateurs par an; plus de 150 000 tonnes de fret par an; 550 vols par jour; plus de 20 000 employés et 270 entreprises, dont plusieurs avec accès direct aux pistes. Il y a aussi 3 millions de mouvements véhiculaires par an à l'intérieur et autour de la propriété.

La sûreté et la sécurité revêtent plusieurs dimensions, dont la sûreté des aéronefs; la sûreté des passagers et de leurs bagages; la sûreté du fret; la sécurité de l'aviation civile; la prévention du crime : vol, trafic de la drogue, etc.; la protection de la frontière, l'aéroport étant un point d'entrée; la sûreté des employés; la sécurité du public; et la sécurité routière.

[Français]

Les intervenants en matière de sûreté et de sécurité à Montréal-Trudeau agissent en vertu de mandats déterminés par les lois et règlements du Canada. ADM a la responsabilité de coordonner les interventions à l'intérieur de son territoire et de ses installations.

[Traduction]

Vous trouverez dans le document que vous avez sous les yeux un tableau qui présente une ventilation des responsabilités en matière de sécurité. La responsabilité ultime relativement à la sécurité de l'aviation civile incombe au gouvernement du Canada, qui a choisi de déléguer certains de ses pouvoirs, comme vous pouvez le voir dans les tableaux, à d'autres organismes gouvernementaux et, dans le cas de ADM, dans le cadre d'un bail qui lui délègue certains éléments. Je vais entrer dans les détails pour vous expliquer ces diverses responsabilités, mais je vous invite à vous reporter à ce tableau à la page 5, qui vous sera utile.

[Français]

Tout d'abord, il y a l'Agence des services frontaliers du Canada, qui a la responsabilité du Programme des douanes; le Programme du renseignement et des interceptions de Citoyenneté et Immigration Canada; le Programme d'inspection des importations de l'Agence canadienne d'inspection des aliments; ainsi que de la présence d'inspecteurs et d'unités spécialisées dans l'aérogare passagers, dans la zone cargo et, parfois, dans les aéronefs.

[Traduction]

La GRC assume la responsabilité, dans le cadre du système actuel, des services d'enquêtes fédérales aéroportuaires, y compris pour le crime organisé et le trafic de stupéfiants; la section Immigration et passeport est chargée des immigrants illégaux et de la traite de personnes; la section des douanes et de l'accise de la GRC est chargée de la contrebande; et il y a ensuite l'équipe intégrée sur la sécurité nationale. De plus, dans le cadre du Programme canadien de protection des transporteurs aériens, la GRC est chargée du programme des policiers de l'air.

Transports Canada a conservé la responsabilité pleine et entière de la réglementation en matière de sécurité et de sûreté du transport aérien, de l'établissement des normes relatives à la sûreté et à la sécurité dans tous les aéroports canadiens, des tests et audits, et des enquêtes de sûreté du personnel dans les aéroports. Conjointement avec la GRC et le SCRS, c'est Transports Canada qui donne instruction aux aéroports d'émettre des laissez-passer côté piste.

L'ACSTA, l'organisation de M. Duchesneau, est chargée de la fouille des passagers aux trois points de contrôle préembarquement des aéroports de Montréal; de la fouille de tous les bagages enregistrés; de la fourniture des équipements de fouille et de détection des explosifs; et de la fouille des employés aux principaux points d'accès aux zones réglementées. La main-d'oeuvre de l'ACSTA est fournie par un sous-traitant appelé Garda.

[Français]

Le service de Sûreté aéroportuaire d'Aéroports de Montréal est une agence d'application de la loi spécialisée, regroupant quelque 200 personnes. C'est la seule agence aéroportuaire canadienne à être accréditée par la Commission Accreditation for Law Enforcement Agencies, CALEA, qui est un organisme similaire à ISO pour les agences de l'application de la loi. Le service a un rôle de surveillance, de prévention, d'intervention et d'application de la loi. Il est important de dire que ses membres ne sont pas armés.

Les membres sont responsables de la patrouille de tout le territoire et agissent comme premiers intervenants. Ils appliquent les règlements de circulation et de sécurité routière, émettent des permis de conduire côté piste. Ils possèdent et exploitent des équipements spécialisés pour la détection d'explosifs, la gestion des alertes à la bombe et des colis suspects ainsi que des renseignements et l'évaluation de la menace. À la suite de l'enquête de Transports Canada, ils ont la responsabilité d'émettre les laissez-passer aux employés. Ils sont également responsables de la fouille quotidienne des employés aux points d'accès aux zones réglementées dans les installations sous le contrôle d'ADM. Enfin, ils élaborent les plans et les procédures d'urgence.

Ensuite, il y a le Service d'incendie d'ADM.

Il y a également le Service de police de la Ville de Montréal, avec lequel nous entretenons des relations importantes. Les membres sont responsables, comme premiers répondants, de fournir le service 911, incluant tous les aspects criminels. Ils ont aussi la responsabilité en matière de sécurité publique. Dans le cadre d'une entente particulière avec ADM, ils doivent répondre aux alarmes des points de fouille, assurer une présence policière dans les secteurs du préedouanement américain et dans les aires embarquements des vols à destination de l'Aéroport national Ronald Reagan de Washington.

•(1550)

[Traduction]

Un autre domaine de responsabilité qui est très important concerne les locataires qui, comme je l'ai dit, sont très nombreux à l'aéroport et constituent en fait une partie du périmètre. Ils sont responsables — c'est clairement indiqué dans leur bail — du respect des règlements et, s'il y a lieu, du contrôle des accès aux zones réglementées à l'intérieur du périmètre de leurs installations. Ils font aussi l'objet des tests d'intrusion de Transports Canada — qui sont fréquents — et ils sont aussi visés par le programme de visites de la Sûreté aéroportuaire.

Les compagnies aériennes elles-mêmes assument également une responsabilité très étendue. Elles sont chargées de la sûreté de leurs aéronefs, de la sûreté du fret, du contrôle des accès aux aéronefs et de la fouille de leurs aéronefs en cas de menace.

L'un des éléments mis en place et qui est relativement particulier à Montréal est l'important réseau permettant le partage des renseignements. Nous avons trois comités qui s'en occupent. Le premier est le Comité des exploitants de l'aéroport, qui comprend ADM, les compagnies aériennes, les agences gouvernementales, Nav Canada, et les fournisseurs de services à l'aviation. Ce comité assure la coordination de toutes les activités.

Nous avons aussi — je crois que c'est également particulier à Montréal — un comité des gestionnaires d'organismes d'application de la loi. Toutes les personnes qui assument des responsabilités relativement à l'application de la loi dans nos aéroports se réunissent régulièrement pour assurer l'échange d'information et la coordination.

De plus, notre comité des partenaires pour la protection des aéroports comprend les organismes d'application de la loi, les services de sécurité publique et l'ACSTA. Son objectif est évidemment d'assurer la sécurité publique.

Nous avons un centre de coordination des opérations qui comprend un centre d'appels et de répartition fonctionnant 24 heures sur 24 et sept jours sur sept; il est également géré par nos gens de la Sûreté aéroportuaire. Le centre est également chargé de la coordination des interventions d'urgence, permettant de réunir en un même centre de commandement tous les intervenants concernés, tant internes qu'externes, dans l'éventualité d'une crise. Au besoin, le tout peut être appuyé par un poste de commandement mobile, qui est également placé sous notre direction.

[Français]

En terminant, permettez-nous de rappeler que d'importantes améliorations ont été apportées au fil des ans, surtout depuis les événements du 11 septembre 2001. Le système mis en place dans les principaux aéroports canadiens a été considérablement renforcé.

Entre autres, la surveillance a été resserrée sur l'ensemble des territoires aéroportuaires et dans les installations. Nous avons des équipements sophistiqués pour la protection de l'aviation civile. La présence policière a été accrue, permettant une réponse plus rapide en cas d'alarme. L'accès des non-passagers aux zones réglementées est mieux contrôlé, et nous attendons l'arrivée prochaine de nouveaux laissez-passer biométriques, tel que l'a mentionné M. Duchesneau tout à l'heure.

La fouille des passagers et des bagages est plus systématique. Par exemple, des systèmes de détection d'explosifs ont été installés pour vérifier tous les bagages enregistrés. De plus, la liste des articles interdits en cabine a été ajustée en fonction de nouvelles menaces. Enfin, de nouveaux mécanismes de coordination ont été créés.

À la suite des reportages dans les médias, sans attendre les résultats de l'enquête de Transports Canada, nous avons rencontré individuellement tous nos locataires afin de leur rappeler leurs responsabilités à l'égard du contrôle des accès aux zones réglementées.

•(1555)

[Traduction]

Le système est donc dynamique, il évolue constamment et, bien entendu, des améliorations pourront encore y être apportées à l'avenir. Par exemple, nous avons déjà fait part de certaines pistes d'améliorations dans le cadre de l'examen quinquennal de l'ACSTA, qui vont d'ailleurs dans le même sens que nos recommandations lors de notre comparution devant votre comité en 2001. Nous avons aussi mentionné que la sûreté du fret pourrait être rendue plus systématique, et ce, en utilisant la même formule de partage des responsabilités que pour la fouille des passagers.

Enfin, nous sommes ouverts à toute autre initiative visant une meilleure coopération entre les intervenants et une amélioration de la sûreté et de la sécurité dans nos aéroports.

[Français]

Merci, messieurs, de nous avoir écoutés.

Nous sommes prêts à répondre à vos questions, dans la mesure, bien entendu, où les informations demandées ne sont pas de nature délicate et qu'elles relèvent de notre compétence directe.

[Traduction]

Le vice-président (M. Don Bell): Merci.

Monsieur Boivin, je suppose que vous êtes disponible pour répondre aux questions. Vous n'avez pas d'exposé à faire.

Je voudrais signaler que nous avons parmi nous Jeff Watson qui est, si je comprends bien, un nouveau membre de notre comité. Nous vous souhaitons la bienvenue, Jeff.

Nous avons aussi, à titre de membres substitués, Stephen Owen, du Parti libéral, et Larry Miller, des conservateurs. Bienvenue à vous.

Nous passons aux questions et la parole est à M. McGuinty.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Merci, monsieur le président.

[Français]

Merci beaucoup, messieurs, de votre présence aujourd'hui. On attendait votre arrivée depuis un certain temps, mais j'ai fort aimé vos présentations.

[Traduction]

Je voudrais commencer, si vous voulez bien, par rappeler les événements qui ont troublé les Canadiens en septembre lors de la publication d'une série d'articles dans Le Journal de Montréal. Un journaliste s'était introduit clandestinement dans la zone réglementée d'un grand aéroport canadien, avait emprunté un uniforme lui permettant de se faire passer pour quelqu'un qui n'était pas un passager, avait eu la possibilité de toucher à la nourriture, avait eu accès à une aire de trafic interdite, avec atteint le périmètre de la piste, s'était assis au volant d'un véhicule terrestre, était entré du côté piste en empruntant un véritable uniforme appartenant à un ancien employé de l'ACSTA. La plupart des Canadiens qui ont lu ce reportage se sont posés de sérieuses questions sur la sécurité de nos aéroports.

Également en septembre, un ancien contrôleur des passagers à l'aéroport, embauché et employé par la compagnie privée Garda, a joué au dénonciateur parce qu'il s'inquiétait de la sécurité dans les aéroports canadiens. Il avait encore son uniforme parce que personne n'avait pris la peine de lui demander de le remettre. Garda a refusé de commenter cette histoire, invoquant la relation contractuelle avec le gouvernement, et le ministre, à qui on a demandé deux fois de commenter la situation, a refusé de le faire et n'a pas dit un mot là-dessus. Huit semaines plus tard, le 6 novembre, les contrats de Garda ont tous été renouvelés pour deux ans, jusqu'en 2009, dans 28 aéroports et pour un total de 220 millions de dollars.

Je pense que vous savez où je veux en venir. Je veux vous interroger sur la responsabilité. Nos collègues du Sénat, de tous les partis, posent des questions là-dessus depuis deux ans.

Premièrement, quelle est la responsabilité de l'ACSTA en l'occurrence? Deuxièmement, qui a failli à sa tâche? Et troisièmement, avez-vous assez d'argent pour remplir le mandat qui est confié à votre organisation?

M. Jacques Duchesneau: Au sujet de l'incident à Montréal, je peux vous répondre en partie et mon collègue, M. Cherry, complètera ma réponse.

Au sujet de la responsabilité, l'ACSTA est responsable. Nous ne sommes pas heureux de la situation et nous avons pris des mesures. En fait, nous avons agi dès 2005, quand un journaliste nous a demandé de donner certains détails au sujet des uniformes. En avril 2005, nous avons diffusé un bulletin de sécurité expliquant l'importance de l'uniforme, mais je dois faire remarquer sans tarder que l'uniforme en soi ne donne pas accès à la zone réglementée. Un uniforme est une manière de représenter l'ACSTA, mais en réalité, c'est le laissez-passer qui donne accès à la zone réglementée.

En date du 31 décembre de cette année, non seulement aurons-nous un tel laissez-passer, mais nous aurons un laissez-passer doté de biométrie. Donc, même revêtu d'un uniforme, peu importe quel uniforme, il ne sera pas possible d'avoir accès à une zone réglementée.

À partir d'avril 2005, nous avons attribué aux fournisseurs de services la responsabilité de récupérer les uniformes. En fait, dans le bulletin dont j'ai parlé, nous prévoyons une amende de 900 \$ pour ceux qui omettent de remettre leur uniforme. Il se trouve que l'on a pris des mesures et qu'il y a maintenant des représentants des compagnies d'uniformes qui travaillent dans les grands aéroports pour chacun des fournisseurs de services.

En septembre 2005, nous avons fait un premier examen, une vérification, dans 15 aéroports. On a décelé certains problèmes qui ont été réglés rapidement et des solutions ont été mises en oeuvre. En décembre 2005, l'un des principaux problèmes que nous avions était celui des écussons métalliques qui étaient apposés sur la chemise au moyen de velcro. Le velcro n'était pas assez fort et les employés n'arrêtaient pas de perdre leurs écussons. Aujourd'hui, vous constaterez dans les aéroports que les employés ne portent plus d'écussons métalliques; tout est brodé. Le logo de l'ACSTA est brodé sur la chemise. Nous avons donc réglé ce problème.

Je dois maintenant me reporter à l'article qui est à l'origine de toute cette affaire. On y disait que plus de 1 000 uniformes avaient été volés. Il ne s'agissait pas de 1 000 uniformes volés, mais plutôt d'éléments de l'uniforme, comme l'écusson métallique et les insignes nominatifs que l'on peut faire fabriquer n'importe où. C'était des éléments de l'uniforme. On n'avait pas assez d'éléments pour constituer un uniforme complet et je pense qu'il est important que je souligne ce détail.

Nous avons fait un deuxième examen du programme des uniformes en février 2006 dans 20 autres aéroports, et nous avons maintenant conclu que ce programme est bien contrôlé.

Voilà pour les uniformes et, comme je l'ai dit dans mon allocution, nous assumons six mandats précis. Les autres questions que vous soulevez relèvent de la responsabilité des aéroports.

• (1600)

M. James Cherry: Je vais répondre à la partie de la question de M. McGuinty portant sur les entrées non autorisées qui ont eu lieu en septembre 2006.

Je vais commencer, si vous n'avez pas d'objections, par apporter une rectification sur ce qui s'est vraiment passé. Il y a deux ou trois faits qui ont été dénaturés dans cette affaire. Premièrement, le journaliste s'est effectivement emparé d'un véhicule, mais il se trouvait dans le secteur terrestre de l'aéroport. Il n'était pas dans une zone réglementée. C'était un véhicule Handlex et il est bien documenté que le véhicule ne se trouvait pas dans une zone réglementée, il était à l'extérieur de cette zone.

La plupart des interventions du journaliste ont eu lieu dans les locaux des locataires. Il est entré dans l'édifice et il y avait des portes ouvertes à l'extrémité, des portes de hangar, à vrai dire, qui auraient pu lui donner accès à la piste. En réalité, il n'a jamais, en aucun cas, mis les pieds sur la piste.

À deux reprises, il a effectivement eu accès à ce que nous appelons la zone réglementée. Une fois, il est passé sous la clôture, sur l'avenue Ryan, dans l'aire réservée à l'aviation générale. Cela se trouve à environ un mille et demi à l'est de l'aérogare, là où les avions privés atterrissent et décollent. Il est passé sous la clôture, a fait prendre sa photo et est immédiatement retourné de l'autre côté de la clôture avant que le patrouilleur survienne et le découvre. Mais il était loin du secteur opérationnel de l'aire de trafic principale et il ne s'est même pas approché de la piste, il ne s'est même pas approché de l'aire de roulage. Il était seulement de l'autre côté d'une clôture délimitant la zone réglementée.

Comme je l'ai dit au début, nous avons environ 30 kilomètres de périmètre qui sont patrouillés régulièrement, fréquemment, mais nous n'avons pas des gardiens postés en permanence partout le long de ce périmètre.

L'autre fois qu'il a fait une entrée non autorisée dans ce que nous appelons la zone réglementée, il était en fait accompagné par quelqu'un, un employé de l'un de nos locataires. Le locataire n'a pas observé le protocole, parce qu'on n'a pas le droit de faire entrer quelqu'un dans l'aire réservée au trafic à moins... il était accompagné, mais il n'avait pas de laissez-passer l'autorisant à entrer accompagné d'une personne. Il a donc eu accès à l'aire réservée au trafic, mais il était accompagné. Il y avait quelqu'un avec lui. Il ne se promenait donc pas tout seul sur le tarmac à ce moment-là.

L'autre fait que vous avez signalé et que, à vrai dire, je trouve le plus troublant, est celui auquel nous avons réagi... En passant, nous avons réagi dans tous les cas, mais je tiens à rassurer les gens en disant que tous les responsables ont pris très au sérieux l'entrée sans autorisation chez Cara, même si cela ne se trouve même pas dans la zone réglementée. Les cuisines de Cara se trouvent à l'extérieur de la zone réglementée de l'aéroport.

Étant donné la nature de cette entrée sans autorisation, nous en étions très inquiets, comme l'étaient les gens de chez Cara, de même que tous ceux qui consomment leur nourriture, les lignes aériennes. Je vous donne l'assurance que des mesures ont été prises pour garantir que cela ne se reproduira plus. Nous avons resserré notre vigilance dans ce domaine. Nous avons toujours fait des visites chez ces gens-là et vérifié qu'ils se conformaient à nos règles, mais nous avons resserré nos procédures pour nous assurer que cela ne se reproduira plus.

Cela dit, un périmètre de 30 kilomètres est-il absolument étanche? Non, il ne l'est pas. Il n'est pas armé, il n'est pas électrifié. C'est une clôture de barbelés mais, comme vous le savez, il est toujours possible de traverser ou de contourner de telles clôtures. C'est pourquoi j'ai dit dans mon allocution que l'on a mis en place plusieurs couches de mesures superposées. Si quelqu'un réussit à traverser cette clôture, il y a des patrouilles qui sont fréquentes, et les patrouilleurs peuvent attraper et attrapent effectivement les gens qui réussissent à passer les clôtures. L'avenue Ryan, où cette personne est entrée sur le terrain de l'aéroport en passant cette clôture et a fait prendre cette fameuse photo, se trouve très loin du secteur opérationnel de l'aéroport. Il y aurait eu de multiples occasions de l'arrêter avant qu'il n'y parvienne. Comme je l'ai dit, il n'a pas été là très longtemps. Il a passé la clôture, a fait prendre sa photo et s'est empressé de repasser la clôture.

• (1605)

Le vice-président (M. Don Bell): Merci.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Merci beaucoup, monsieur le président.

Mais messieurs, un fait demeure: le 11 septembre dernier, un seul homme, le journaliste Fabrice de Pierrebourg, a réussi à déjouer tous vos systèmes de contrôle de la sécurité. C'est la réalité. C'est pour cela qu'on est ici aujourd'hui et que vous êtes ici.

Une voix: Est-ce que vous avez compris la réponse...

M. Mario Laframboise: J'ai compris, mais il reste que c'est quand même une réalité, et ma première question s'adresse à M. Duchesneau.

Monsieur Duchesneau, quelque chose m'inquiète et m'a forcé à pousser plus loin mes vérifications. Avant d'occuper votre poste actuel, vous avez siégé au conseil d'administration de Garda, c'est un fait connu. Depuis 2004, Garda s'occupe du système de sûreté à l'aéroport Montréal-Trudeau et a probablement évincé l'ancien gestionnaire, ou la compagnie qui en était responsable, pour toutes sortes de raisons que je ne veux pas connaître. Il reste quand même qu'à ce moment-là, vous saviez que des uniformes n'avaient pas été retournés. On savait donc déjà que quelque chose n'allait pas. Je sais que vous avez même apporté par la suite certaines modifications aux uniformes. Mais on savait déjà qu'il en manquait. Il y avait aussi des gens qui n'étaient pas contents parce qu'ils avaient été évincés.

Puis, en juin 2006, il y a eu un audit — vous me corrigerez si je me trompe —, et le rapport du ministère des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités disait, encore une fois, qu'il n'existait pas de politique, ce que ces gens ont appelé, eux, une politique de retour des uniformes et de contrôle. Il n'y avait pas de politique encore.

Vous nous dites aujourd'hui que cela sera en vigueur à partir de septembre.

Cela m'inquiète, monsieur Duchesneau. Des gens pensent, pour toutes sortes de raisons, entre autres parce que des compagnies ont obtenu des contrats, des compagnies qui sont trop près de vous parce que vous avez siégé autrefois à leur conseil d'administration — et je ne veux pas vous interroger à savoir s'il y a des questions d'intérêt ou non —, que la sécurité des gens est mise en danger. Je suis inquiet de constater que des uniformes sont en circulation. Aujourd'hui, vous nous dites qu'il y a une clause touchant l'amélioration du processus de contrôle des uniformes — c'est ce que vous dites dans le mémoire déposé aujourd'hui — dans le contrat de services conclu avec Garda.

Je veux bien qu'ils soient vos amis, mais il y a encore des uniformes de la compagnie précédente en circulation, une compagnie qui n'était pas contente de la tournure des événements. Des compagnies qui ne sont pas contentes, il y en a. Vos amis, encore une fois... Des compagnies ont été évincées, et Garda a eu des contrats pour assurer la sécurité ailleurs au Canada également, pas seulement à Montréal.

Cela veut dire que dans l'industrie, il y a des gens qui ne sont pas contents de cette situation. Cela m'inquiète parce que je ne voudrais pas que des trucs se produisent et que cela aille plus loin.

Alors, pensez-vous avoir le contrôle entier, du moins des uniformes, par rapport à la manière dont les choses se passaient avant, avec l'ancienne compagnie, et par rapport à Garda aujourd'hui? Pouvez-vous me garantir qu'on n'aura pas de problèmes à cause des uniformes?

M. Jacques Duchesneau: Je comprends votre préoccupation, monsieur le président, mais comme vous avez mis deux fois l'accent sur l'expression « mes amis », j'aimerais apporter des éclaircissements dès le départ.

Quand j'ai postulé l'emploi que j'occupe, il était mentionné, en première page de mon CV, que j'avais occupé un poste d'administrateur au sein de Garda, qui, à l'époque, comptait environ 2 000 employés. Garda, aujourd'hui, compte plus de 20 000 employés. Alors, quand vous parlez de mes amis, sachez que la compagnie à laquelle j'étais associé à l'époque et la compagnie qu'est Garda aujourd'hui sont comme le jour et la nuit.

Je ne voudrais pas comprendre à vos propos — parce que cela me blesserait énormément — que vous insinuez qu'il s'agit d'amis dans le sens négatif du terme.

M. Mario Laframboise: Mais vous les connaissez très bien. Vous m'entraînez sur un autre terrain. Je ne pensais pas que vous auriez réagi de cette façon, mais cela m'amène à mentionner qu'Unicom, une autre compagnie dont vous avez déjà été l'un des administrateurs, a obtenu le contrat du contrôle biométrique à l'aéroport.

Je serais inquiet si des compétiteurs d'Unicom, par des moyens technologiques, donnaient des informations à des gens non recommandables. Comprenez-vous?

M. Jacques Duchesneau: Oui, je comprends votre argument.

M. Mario Laframboise: Ils le feraient pour vous piéger parce qu'ils vous en veulent, à vous. Cela m'inquiète et c'est ce que je veux essayer de déterminer en ce moment.

Vous sentez-vous à l'aise quant à vos relations avec l'industrie, dans le poste que vous occupez aujourd'hui?

•(1610)

M. Jacques Duchesneau: Monsieur le président, présentée de la sorte, je comprends maintenant votre préoccupation. Je peux vous dire, justement, que compte tenu de mes engagements passés, je ne m'occupe d'aucune façon de l'octroi de contrats.

Je vais laisser M. Duncan vous dire comment cela fonctionne. Je me suis retiré de ces conseils d'administration et j'ai déclaré ces intérêts. En plus, le conseil d'administration de mon organisation me remplace, d'une certaine façon, lorsque vient le temps d'octroyer un contrat. Mais c'est mon chef des opérations qui s'occupe de faire l'analyse des propositions et, même plus, de préparer le devis, de faire l'analyse et de la présenter.

Vous connaissez mes antécédents. Toute ma vie, j'ai été menacé de toutes sortes de façons par toutes sortes de personnes et je marche en ligne droite. Je peux regarder n'importe qui dans les yeux et lui dire que je marche en ligne droite. Ce n'est pas une chose qui me préoccupe.

M. Mario Laframboise: Pour que vous me compreniez bien, je ne m'interroge pas sur de possibles intérêts de votre part. Je vous l'ai dit dès le départ. Le problème est que des uniformes ont disparu; les anciennes compagnies ne les avaient pas tous remis, c'est connu.

Est-ce qu'on peut donc s'attendre à ce qu'il y ait encore des incidents comme ceux-là? On reviendra après à la biométrie, parce que...

M. Jacques Duchesneau: En ce qui concerne la partie de la question touchant les uniformes, c'est une chose qui nous a préoccupés lorsque l'article est paru dans le journal de Régina et a été repris dans tout le pays. Nous avons pris des mesures, et celles qui sont en place actuellement me rassurent. Elles me rassureront encore plus lorsqu'on aura déployé l'ensemble de nos cartes biométriques dans tout le pays. C'est peut-être la plus belle police d'assurance que vous puissiez avoir. Quelqu'un qui a un uniforme, peu importe s'il se fait photographier en première page du *Journal de Montréal* habillé de l'un de nos uniformes — on pourrait faire la même chose avec n'importe quelle organisation où des employés portent un uniforme : quelqu'un prête son uniforme, et une personne prend une photo —, finalement, cela ne veut rien dire.

Ce qui devrait vous préoccuper et qui nous préoccupe nous aussi, c'est que quelqu'un puisse avoir accès à la zone restreinte, non seulement avec un uniforme, mais avec un laissez-passer. Cela nous préoccupe, mais je peux vous dire que ce n'est pas ce qui s'est passé.

M. Mario Laframboise: Sauf que, puisqu'on parle de biométrie, ce qu'on nous dit, c'est que sans géosurveillance — parce qu'il n'y a pas de surveillance ni de caméras de surveillance —, quelqu'un pourrait ouvrir les portes et en profiter pour se faufiler, parce que vous n'avez pas mis en place un système de surveillance. Probablement que la géosurveillance est la responsabilité d'ADM, l'Aéroport de Montréal, mais personne n'a voulu combiner la biométrie et la géosurveillance. Je ne suis pas le seul à penser de cette façon. Il y a des gens qui critiquent le contrôle biométrique et qui voudraient que la géosurveillance soit exercée en même temps, que des caméras surveillent chacune des entrées en même temps qu'on surveille, mais ce n'est pas une chose à laquelle vous avez pensé.

M. Jacques Duchesneau: Ce ne sera pas une chose à laquelle on pensera non plus parce qu'il ne faut pas tomber dans la pensée magique. J'ai ici une carte d'identification biométrique. Si nous avions la géosurveillance, j'aurais pu laisser cela au bureau, et vous auriez pensé que j'étais au bureau tout l'après-midi alors que je suis

ici. Alors, il n'y a pas de pensée magique dans la mise en place de mesures de sécurité. Il est important de le souligner.

J'ai entendu un commentaire déjà à l'effet que la géosurveillance permettrait de régler tous les problèmes. Mais non, cela ne réglerait pas tous les problèmes. Ce que je peux vous dire concernant cette carte avec biométrie — et on se compare souvent à d'autres pays —, c'est que dans notre cas, ce n'est pas un rêve, cela devient une réalité. Le 31 décembre prochain, l'ensemble de nos employés dans les principaux aéroports du pays auront cette carte. Dans d'autres pays, on investit des dizaines de millions de dollars et on en est encore à l'étape du projet-pilote. Je pense donc qu'on doit nous accorder un certain mérite pour ce qui a été fait.

Pour ce qui est de détails concernant la technologie, M. McGarr pourra vous en donner davantage.

Monsieur McGarr.

M. Kevin McGarr (vice-président et chef de la technologie, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien): Si vous me le permettez, monsieur le président.

La technologie que nous avons développée, pour notre carte d'identité à l'intérieur des zones réglementées, est une technologie qui peut fonctionner avec des systèmes comme ceux dont vous parlez. Nous avons fait des essais. C'est une technologie compatible avec les fonctions de géosurveillance, si jamais des gens voulaient les inclure dans la carte.

Des essais ont été faits. Cela peut fonctionner, mais ce n'est pas de notre ressort d'inclure, dans cette carte, plus que les deux opérations qui nous ont été demandées soit, dans un premier temps, d'assurer par une vérification biométrique que la personne qui présente la carte est bel et bien la même personne qui a été inscrite au programme et, dans un deuxième temps, de vérifier en temps réel que cette carte est reliée à un code sécuritaire valide émis par Transports Canada. Nous procédons à cette vérification à l'aide d'une base de données centralisée. Si une entité en avait besoin et voulait le faire, la carte serait compatible avec les technologies de géosurveillance.

•(1615)

[Traduction]

Le vice-président (M. Don Bell): Le temps est écoulé, monsieur Laframboise.

J'ai accordé un peu plus de temps aux deux intervenants et je vais en faire autant pour les conservateurs.

Monsieur Fast.

M. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci à vous tous d'être venus témoigner aujourd'hui.

Je vais poser mes questions surtout à M. Duchesneau. Je reviens d'abord sur une question qui a été posée par M. McGuinty et à laquelle on n'a pas répondu. Il s'agit du financement de votre organisme.

L'ACSTA a été créée en 2002, n'est-ce pas?

M. Jacques Duchesneau: En effet, le 1^{er} avril.

M. Ed Fast: Oui, et vous avez été nommé à ce moment-là?

M. Jacques Duchesneau: Non, j'ai été nommé en octobre. Le président du conseil a été PDG par intérim pendant environ six mois pendant qu'on cherchait un candidat pour le poste.

M. Ed Fast: Qui vous a nommé?

M. Jacques Duchesneau: J'ai été nommé par le conseil.

M. Ed Fast: Par le conseil lui-même.

M. Jacques Duchesneau: Oui. Il y avait 183 candidats et j'ai passé cinq entrevues. Le 3 octobre, j'ai été choisi par le conseil et nommé officiellement le 4 octobre par le gouvernement.

M. Ed Fast: Très bien. Je voudrais discuter de votre budget actuel. À l'époque où vous êtes entré en fonction, à combien s'élevait approximativement le budget de fonctionnement de l'ACSTA?

M. Jacques Duchesneau: Environ 290 millions de dollars. Je peux vous donner plus de détails. Mais je crois qu'il faut envisager cela sur une période de cinq ans. C'est plus facile. On nous a accordé 1,942 milliard de dollars pour cinq ans. La première année — je me trompais —, le budget total était de 170 millions de dollars, mais nous ne faisons que commencer. Ensuite, il a augmenté quand nous avons commencé le déploiement. Nous avons installé de l'équipement dans la totalité des 89 aéroports et nous avons donc dépensé une plus grande partie du budget. Aujourd'hui, nous avons environ 57 millions de dollars de plus que le montant accordé à l'origine.

Mais vous devez garder à l'esprit qu'au moment de notre création, nous n'avions que quatre mandats. Ensuite, deux mandats ont été ajoutés en novembre 2002. Il s'agit du contrôle des non-passagers et de la carte d'identité pour les zones réglementées. De plus, au cours de l'année écoulée, grâce au travail que nous avons fait, je l'espère, le trafic a beaucoup augmenté dans tous les aéroports partout au Canada. Nous avons même dépassé les chiffres d'avant le 11 septembre.

M. Ed Fast: Les chiffres que vous donnez comprennent les dépenses en immobilisations aussi bien que les dépenses de fonctionnement.

Parlons donc du budget de fonctionnement. Vous rappelez-vous quel était le budget de fonctionnement en 2002-2003?

M. Jacques Duchesneau: Oui, monsieur le président, environ 170 millions de dollars pour la première année; 234 millions de dollars pour la deuxième année, 2003-2004; en 2004-2005, c'était 268 millions; en 2005-2006, 294 millions; et en 2006-2007, 347 millions. Voilà pour le budget de fonctionnement.

M. Ed Fast: Prévoyez-vous que ce budget augmentera à l'avenir?

M. Jacques Duchesneau: Pas nécessairement, parce que maintenant que nous sommes pleinement opérationnels, nous avons besoin de beaucoup moins d'argent que lors de notre création. Nous avons des estimations dont je ne peux pas vous faire part parce que la décision n'a pas encore été prise. Mais si la question est — et je pense que M. McGuinty a posé la question et que je n'y ai pas répondu — de savoir si nous avons assez d'argent pour faire notre travail, la réponse est oui.

M. Ed Fast: Vous en êtes absolument sûr.

M. Jacques Duchesneau: Ce montant me semble raisonnable. En fait, on nous a donné 133 millions de dollars de plus cette année.

M. Ed Fast: Pour ce qui est des capitaux investis, pensez-vous que c'est suffisant pour le moment?

M. Jacques Duchesneau: Jusqu'ici, oui, grâce à notre déploiement. Le matériel pourrait servir pendant 70 ans. Je demanderais à mon directeur de l'exploitation de vous fournir d'autres détails. Tout dépend évidemment aussi des menaces. Les liquides ne sont rien de nouveau mais ont pris beaucoup d'ampleur depuis le 10 août, par exemple.

Nous devons ainsi nous adapter. C'est un des principaux messages que j'aimerais vous laisser. L'ACSTA que vous voyez en 2006 est totalement différente de ce qu'elle était en 2002. Pourquoi avons-nous commis certaines erreurs? Je reconnais que nous en avons

commis. Il nous a fallu apprendre à courir avant même de savoir marcher. Nous avons dû réagir très vite. Rétrospectivement, je suis fier de ce qu'a fait le petit groupe que nous avons. Je ne me vante pas, c'est très sincère.

• (1620)

M. Ed Fast: Quant au problème qui s'est produit à Montréal, vous avez évidemment pris des mesures pour que cela ne se reproduise pas?

M. Jacques Duchesneau: Certes. Là encore, je ne veux pas éviter de répondre à la question, on me l'a posée à maintes et maintes reprises. Je tiens à répondre mais il faut comprendre que l'on nous a donné six mandats. Cela ne relève pas de la responsabilité de l'ACSTA. Nos six mandats sont les suivants: les passagers et leurs bagages de cabine; les bagages enregistrés; le contrôle des non-passagers; la carte d'identité pour les zones réglementées et la gestion de deux programmes de service de police. C'est tout. Il y a donc là une responsabilité partagée.

Si vous me demandez comment nous collaborons avec nos partenaires, je vous répondrai que cela va beaucoup mieux. Cela va même bien. ADM est un bon partenaire. Nous travaillons avec les services de police, avec les compagnies aériennes et avec les aéroports.

M. Ed Fast: J'aurais une complémentaire à ce sujet.

Vous avez parlé de vos six champs de responsabilité et je crois savoir que vous avez trois comités qui se sont efforcés de coordonner toutes les questions de sécurité. Toutefois, dans le document que vous nous avez distribué, on n'indique pas qui est chargé du transport des marchandises, outre les compagnies aériennes. Est-ce que je me trompe?

M. Jacques Duchesneau: Cela ne fait pas partie de nos six mandats.

M. Ed Fast: Non, je sais bien que cela n'en fait pas partie, mais...

M. James Cherry: Vous avez tout à fait raison : ce sont les compagnies aériennes qui sont chargées de la sécurité des marchandises transportées en vertu des règlements de Transports Canada actuellement en vigueur. D'ailleurs, c'est exactement la même chose à peu près partout dans le monde. Les compagnies aériennes — ou les expéditeurs, si c'est... [Note de la rédaction : *Inaudible*]... sont responsables des marchandises transportées et de leur sécurité.

M. Ed Fast: Pensez-vous qu'il serait nécessaire de modifier cela ou jugez-vous que c'est bien ainsi?

M. James Cherry: Je vais vous répondre de deux façons : tout d'abord, certains ont dit que les compagnies aériennes ne prennent pas cela au sérieux. Je puis vous assurer — et il est rare que je prenne le parti des compagnies aériennes — qu'elles prennent au contraire cela très au sérieux. Leurs biens, leur réputation et leurs employés sont en danger et elles prennent ce risque très au sérieux. La sécurité est quelque chose d'extrêmement sérieux pour elles.

Pourrait-on faire mieux? Aucun système n'est parfait. Devrait-on faire davantage pour peut-être soulager les compagnies aériennes d'une partie de ce fardeau et en quelque sorte les aider dans leur responsabilité de surveillance des marchandises? Beaucoup examinent la question, et pas seulement au Canada d'ailleurs. Dans les conférences internationales que nous avons à propos des aéroports, nous constatons que c'est une préoccupation pour nos organisations et pour les compagnies aériennes. Les organisations semblables à Transports Canada dans d'autres régions du monde estiment qu'il y a un problème et qu'il va falloir s'en occuper.

Sachez toutefois que cela ne sera pas facile et que cela sera également très coûteux. Aussi, si nous décidons de le faire — et je ne veux pas dire que ce soit une raison de ne pas le faire simplement que lorsque nous déciderons de le faire — nous devons nous assurer de le faire convenablement. On peut toujours améliorer les choses. La sécurité est quelque chose qui doit évoluer.

Je suis d'accord avec M. Duchesneau, la menace évolue constamment. Prenez les gels et les liquides du 10 août. Vous savez évidemment que l'on pouvait créer des explosifs à l'aide de gels et de liquides, mais était-ce une menace imminente? Pas jusque-là. À ce moment-là, la menace a évolué et nous avons pris des mesures pour la contrer. C'est l'environnement auquel nous avons affaire. C'est une dynamique à laquelle nous ne pouvons rien.

M. Ed Fast: Les compagnies qui transportent des voyageurs transportent-elles jamais des marchandises n'appartenant pas aux voyageurs?

M. James Cherry: Oui, certainement.

M. Ed Fast: Elles font les deux?

M. James Cherry: Oui, absolument. Pour ce qui est de l'aéroport Dorval, de l'aéroport Trudeau, on transporte chaque année 150 000 tonnes de marchandises dans la soute des avions de transport de passagers. Donc, environ la moitié du volume global de marchandises est transportée en soute par les avions de transport de passagers.

• (1625)

M. Ed Fast: La sécurité de l'avion en question dépend donc des compagnies aériennes et non pas de l'ACSTA?

M. James Cherry: En effet.

M. Ed Fast: Vraiment?

M. James Cherry: Pour ce qui est des marchandises, tout à fait.

M. Ed Fast: Vous me surprenez. Je suis très surpris.

M. James Cherry: C'est le mandat des compagnies tel que défini par Transports Canada, par le gouvernement canadien et c'est exactement la même situation aux États-Unis...

M. Ed Fast: Je vois.

M. James Cherry: ... et ailleurs dans le monde. C'est la façon dont se passent les choses aujourd'hui, à moins que je me trompe.

M. Jacques Duchesneau: Non.

M. James Cherry: Et je crois que c'est ainsi partout ailleurs.

M. Ed Fast: Donc, si j'étais terroriste et que j'essayais de trouver un moyen plus commode d'avoir accès à un avion de transport de passagers et que j'avais l'impression qu'il y avait une compagnie aérienne qui était moins stricte dans ses mesures de sécurité concernant les marchandises, je serais tenté de me concentrer sur elle, n'est-ce pas? Il n'y a pas de norme nationale ou internationale à ce sujet?

M. James Cherry: Je ne pense pas pouvoir répondre à cela et je ne sais pas si mon collègue Duchesneau le peut.

Le vice-président (M. Don Bell): Il faudra attendre le prochain tour. Vous avez eu plus de neuf minutes.

M. Ed Fast: Merci.

Le vice-président (M. Don Bell): Monsieur Owen, si j'ai bien compris, vous cédez votre temps à M. McGuinty.

L'hon. Stephen Owen (Vancouver Quadra, Lib.): Si vous permettez, j'aimerais tout de même poser une question avant.

Le vice-président (M. Don Bell): Très bien. Vous partagez alors votre temps. Allez-y.

L'hon. Stephen Owen: Oui, merci.

Monsieur Cherry, vous avez indiqué dans vos notes que le système de l'aéroport de Montréal est le seul au Canada qui ait l'accréditation de la CALEA, ce qui est similaire à une accréditation de l'ISO. Je suis ravi d'entendre cela mais un peu surpris d'apprendre que les autres grands aéroports canadiens ne sont pas tenus et ne semblent pas s'efforcer d'obtenir ce genre d'accréditation.

M. James Cherry: Ils ne sont en effet pas tenus de l'avoir. Nous, nous avons souhaité l'avoir et l'avons demandée. Il y a des tas d'aéroports aux États-Unis qui l'ont. C'est une organisation dont le siège se trouve aux États-Unis. En 2001-2002, nous avons commencé à essayer de nous doter de systèmes plus rigoureux et, tout comme pour l'accréditation de l'ISO, nous avons fait toutes les démarches et présenter les documents nécessaires concernant nos méthodes et nos plans afin d'obtenir cette accréditation. J'ajouterais que c'est une accréditation que nous devons redemander tous les deux ans et que nous avons obtenue.

Nous pensions que c'était une bonne méthode, très rigoureuse, qui permettait d'examiner tous les paliers de sécurité à l'aéroport, notamment et en particulier la préparation des normes, la préparation des plans d'urgence, la formation de notre personnel et toute une panoplie d'autres choses.

Mais c'est nous qui avons décidé de le faire, nous n'y étions pas obligés.

L'hon. Stephen Owen: Merci. C'est peut-être quelque chose que notre comité pourra recommander pour les autres aéroports.

Je dirais simplement, et c'est une observation que j'adresse à vous tous, messieurs, dans le contexte du travail très important que vous menez et dans lequel vous avez obtenu de nombreux succès, que l'évaluation du risque est, comme vous l'avez indiqué, en fait un facteur de deux choses: la probabilité d'un incident et la conséquence d'un tel incident. Même lorsqu'il s'agit de pourcentages infinitésimaux de probabilité, les conséquences sont catastrophiques. Votre travail est donc extrêmement important.

Merci de tout ce que vous faites.

Le vice-président (M. Don Bell): Merci.

Monsieur McGuinty, il vous reste environ trois minutes.

M. David McGuinty: Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais revenir à la question du contrôle des marchandises. Vous venez de nous indiquer qu'environ 50 p. 100 de toutes les marchandises transportées à partir de l'aéroport de Montréal... Je ne sais pas quel serait le chiffre pour l'ensemble du pays, mais il serait intéressant que Transports Canada nous l'indique... Peut-on supposer que la moitié des marchandises transportées par des avions canadiens sont transportées par les avions de transport de passagers?

M. James Cherry: Je crois que nous ne différons pas tellement des autres. C'est en gros la situation.

M. David McGuinty: Quel pourcentage de passagers canadiens voyagent à votre avis dans des avions qui transportent des marchandises qui n'ont pas été contrôlées?

M. James Cherry: Tout d'abord, ne croyez pas que les compagnies aériennes ne font rien à ce sujet. Elles ont leur propre système. Elles contrôlent les marchandises. Est-ce contrôlé par une tierce partie? Non. Il faut toutefois reconnaître, comme je l'ai dit tout à l'heure, que les compagnies aériennes sont directement intéressées. Ce sont leurs biens, leurs employés, leur réputation qui sont en jeu.

M. David McGuinty: Je comprends évidemment tout cela.

M. James Cherry: Elles prennent donc la chose très au sérieux.

M. David McGuinty: Je représentais autrefois des compagnies aériennes.

Quel pourcentage de passagers voyagent actuellement au Canada dans des avions qui transportent des marchandises non contrôlées en soute?

M. James Cherry: Très franchement, je ne sais pas mais je puis dire...

M. David McGuinty: Monsieur Duchesneau, est-ce que vous avez une idée?

M. Jacques Duchesneau: Absolument aucune.

M. David McGuinty: Bon, très bien.

J'aimerais m'adresser un instant à M. Duchesneau, car je n'ai pas beaucoup de temps. J'apprécie votre patience, monsieur le président.

Monsieur Duchesneau, vous avez six mandats, six responsabilités. Si le Parlement vous le demandait, croyez-vous que l'ACSTA serait capable d'évoluer? Comme vous le dites, vous devez continuellement vous réinventer et vous revigorer. Êtes-vous prêts? Pensez-vous que l'ACSTA pourra évoluer et assumer un septième mandat, soit le contrôle du fret?

•(1630)

M. Jacques Duchesneau: Monsieur le président, nous travaillons avec Transports Canada au sein de comités. Nous ne sommes pas les experts; nous apprenons. Mais effectivement, nous sommes prêts à assumer n'importe quel mandat que le Cabinet et le gouvernement voudraient nous confier.

M. David McGuinty: J'ai été frappé par une observation que vous faites à la page 2 de votre exposé. Vous dites que « Il n'est pas réaliste de penser qu'on peut éliminer 100 p. 100 des menaces qui pèsent sur l'aviation civile. En fait, un tel filtrage alourdirait le réseau de transport aérien au point de l'immobiliser ».

Combien pensez-vous que cela coûterait si l'aviation civile était paralysée pendant une semaine; par exemple, comme après le 11 septembre — s'il se produisait un incident au Canada? Combien est-ce que cela coûterait?

Le vice-président (M. Don Bell): Rapidement, si vous le pouvez.

M. Jacques Duchesneau: Je ne suis pas en mesure de répondre à cette question. Un événement comme celui du 11 septembre coûterait cher, si c'est cela que vous voulez savoir. Mais je ne suis pas un expert en la matière.

M. David McGuinty: Ma question, monsieur le président, est de savoir si nous avons les moyens de ne pas effectuer ces contrôles.

Le vice-président (M. Don Bell): Votre temps est écoulé. Merci.

Pouvez-vous répondre rapidement, monsieur Duchesneau?

M. Jacques Duchesneau: Ça dépend de la nature de la menace. C'est ce que j'essaie de dire. Nous analysons la menace. Nous prenons des mesures canadiennes pour régler des problèmes canadiens. Je ne voudrais pas vous donner l'impression que nous ne prenons aucune mesure de sécurité à l'égard du fret, même si je ne

suis pas un expert en la matière, je tiens à le répéter. Je sais pour avoir travaillé avec des collègues qu'il y a des mesures de sécurité. Mais c'est une décision qui appartient au gouvernement.

Il y a une chose dont je peux vous assurer, monsieur le président, c'est que si on nous confie un mandat nous le prendrons très au sérieux, comme nous l'avons toujours fait.

Le vice-président (M. Don Bell): Merci.

Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Merci, monsieur le président.

Bonjour, messieurs.

Nous sommes députés, mais nous sommes aussi des gens à qui la population fait part de ses commentaires régulièrement. À lire tout ce qui paraît dans les journaux, je dois vous dire que je ne me sens pas rassuré face aux événements qui ont eu lieu à l'aéroport Montréal-Trudeau.

M. Duchesneau dit qu'il assume une responsabilité partagée et six mandats bien précis. D'autre part, dans les dernières coupures de journaux que j'ai reçues, on indique que Transports Canada a fait enquête et que les représentants de ce ministère ne veulent pas émettre de recommandations ou dévoiler les lacunes qui ont été découvertes. M. Cherry, pour sa part, est responsable de l'administration des aéroports.

On parle d'un incident qui a eu lieu, mais il pourrait y en avoir d'autres au cours des prochains jours ou des prochaines semaines. Qui est responsable, ultimement? Est-ce Transports Canada, qui ne vérifie pas suffisamment ce qui se passe à l'aéroport, ou est-ce l'administration des aéroports ou de l'ACSTA qui est défaillante?

M. Jacques Duchesneau: Je vais vous répondre et céder ensuite la parole à mon confrère.

Quand on voit des articles comme ceux-là, on sait que la communauté de la sécurité dans son ensemble est touchée. Nous devons tous prendre la chose au sérieux. Quand un événement survient, que ce soit à Vancouver, Montréal ou Halifax, on doit prendre des mesures.

J'ai toujours dit, pendant les premières années d'existence de l'ACSTA, que notre rôle était avant tout de gérer la peur. Je pense que nous nous sommes acquittés de cette tâche. Je saisis très bien ce que vous voulez dire, monsieur Carrier, quand vous parlez de l'effet produit sur la population par de tels articles de journaux. Ça peut inquiéter les gens, en effet. Par contre, je vous dirai que le gouvernement canadien a pris des mesures. Par l'entremise de l'ACSTA et de Transports Canada, il est vu dans le monde comme un des leaders dans ce domaine.

Le système est-il infaillible? Non. Cependant, on doit s'assurer que les gens se sentent en pleine confiance. Quand on interroge nos passagers, 94 p. 100 d'entre eux nous disent qu'ils se sentent en pleine confiance. Il ne faut pas crier à la catastrophe, mais il ne faut pas non plus faire la sourde oreille face à des commentaires de ce genre. On doit prendre des mesures.

•(1635)

M. Robert Carrier: Je vais revenir à ma question.

Transports Canada a fait enquête sur les événements. Des responsables de ce ministère disent avoir observé des lacunes et les avoir corrigées. Par contre, rien de cela n'a été dévoilé au public. Pour ma part, je n'ai ni l'impression que Transports Canada a confirmé publiquement que tous les moyens avaient été pris et qu'il n'y aurait plus d'irrégularités ni la certitude qu'ADM a corrigé des lacunes. C'est à croire que personne n'assume la responsabilité des événements. Je suis d'accord pour dire qu'il ne faut pas être alarmiste au moindre événement. Il reste que pour ma part, je n'ai pas l'impression qu'il y a un responsable ultime.

M. Cherry a dit plus tôt, dans sa présentation, qu'il avait rencontré individuellement les locataires afin de leur rappeler leurs responsabilités à l'égard du contrôle de l'accès à la zone réglementée. Ça ne me rassure pas, moi, qu'il ait rencontré des locataires. Est-ce qu'ils vont tenir compte des observations de M. Cherry? Est-ce que ce ne serait pas plutôt le rôle d'ADM de prendre des mesures de contrôle à l'endroit de ces locataires? On parle ici d'une zone à risque. De plus, il y a des locataires qui n'écoutent pas particulièrement ce que leur disent leurs propriétaires ou leurs gestionnaires.

M. James Cherry: À la suite de ces événements, nous nous sommes bien sûr rencontrés pour tout expliquer et prendre les mesures qui s'imposaient. Je ne peux pas vous donner tous les détails sur les mesures que nous avons prises, étant donné que cette réunion est publique et que la sécurité est toujours un sujet délicat.

Les gens de Transports Canada ont visité tous les locataires. En outre, nous avons fait des tests visant à détecter les intrusions. Encore une fois, je ne peux pas vous donner tous les détails. Si vous avez un système d'alarme dans votre maison, vous n'en publierez pas le code d'accès dans le *Le Journal de Montréal*. Il en va de même pour nous. Nous devons protéger certaines mesures de sécurité. Il faut cependant tenir pour acquis que nous avons pris la chose au sérieux. Malgré tout, il y a des limites. On ne peut pas mettre en place des systèmes étanches à 100 p. 100. Est-ce qu'on peut améliorer le système? Oui. Est-ce qu'on peut faire des tests visant à détecter les intrusions plus souvent? Oui. Et c'est ce que nous avons commencé à faire.

Comme je le disais à M. McGuinty il y a quelques minutes, il faut mettre les choses en contexte. Il y a eu deux intrusions dans la zone réglementée. Une des deux a eu lieu à un mille et demi de l'aérogare, sous la clôture, et la personne a très vite rebroussé chemin. L'autre s'est produite dans une zone restreinte, mais il faut dire que la personne était accompagnée d'un membre du personnel d'une compagnie, un locataire. Ce sont les deux moments où il a été possible de se trouver dans la zone réglementée. Le troisième incident, dont j'ai parlé à M. McGuinty et que j'ai trouvé plus important, même s'il ne s'agissait pas de la zone réglementée, était l'intrusion dans les locaux de la compagnie Cara, qui prépare la nourriture pour les vols d'Air Canada et d'autres transporteurs. Avec des responsables d'Air Canada et d'autres compagnies aériennes, nous avons visité ces compagnies pour nous assurer qu'elles avaient mis en application de nouvelles mesures pour contrôler l'accès à ces endroits. Nous avons aussi visité les autres locataires pour nous assurer qu'ils avaient pris ces incidents au sérieux. On va continuer à le faire.

Mais est-ce que le système est impénétrable? Non, on ne peut pas dire qu'il l'est, étant donné que le facteur humain est toujours présent. Mais on sait qu'il faut plus de surveillance. Par contre, il faut mettre cela en contexte également. Même si quelqu'un peut se promener sur le tarmac, des patrouilles sont faites constamment. Cette personne pourrait en effet s'approcher d'un avion, mais d'autres niveaux de sécurité sont en place et peuvent prévenir de vraies menaces.

[Traduction]

Le vice-président (M. Don Bell): Monsieur Cherry, je vous ai laissé aller, mais je dois vous interrompre à cause du temps qui passe. On aura le temps plus tard pour une autre question.

Monsieur Miller.

M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci, messieurs, d'être là aujourd'hui.

En votre qualité d'expert, comment jugez-vous la sécurité à l'aéroport Trudeau comparativement à la sécurité dans d'autres aéroports comme ceux de Calgary ou d'Edmonton? Ce sont deux aéroports qui ne cessent de se développer et qui offrent surtout des vols vers les États-Unis. D'après vous, comment l'aéroport Trudeau se compare-t-il à l'un ou l'autre de ces aéroports ou aux deux?

M. Jacques Duchesneau: Je ne pense pas que mon collègue soit en mesure de répondre à cette question, mais comme je n'ai cessé de le dire depuis que cette histoire a été rendue publique, l'ADM a été très critiqué injustement, car il s'agit d'un très bon organisme. Nous travaillons assez bien avec les autres aéroports du pays, et je ne veux pas dénigrer la qualité des autres aéroports, car ce serait injuste.

En fait, dans tous les aéroports, nous travaillons en collaboration et nous avons rehaussé la qualité du service. Il faut vraiment se comparer aux autres pays. Lorsque nous le faisons, nous pensons pouvoir marcher la tête haute.

• (1640)

M. Larry Miller: Monsieur Duchesneau, je pense que la prochaine question s'adresse à vous également. Suite aux événements du 11 septembre, les nouvelles mesures mises en oeuvre dans les aéroports consistaient essentiellement à rehausser la présence de la police. En réalité, par l'entremise de l'ACSTA, le gouvernement s'est engagé à aider certains aéroports à couvrir ces coûts additionnels. J'ai donc deux questions.

Pourriez-vous dire au comité quels aéroports l'ACSTA va aider à couvrir ces coûts additionnels? Deuxièmement, quels critères avez-vous utilisés pour déterminer dans quels aéroports la présence policière serait renforcée et la sécurité resserrée?

M. Jacques Duchesneau: Je vais commencer la réponse puis je demanderai à mon chef des opérations de vous fournir les détails.

Tous les aéroports de catégorie I — soit Vancouver, Edmonton, Calgary, Winnipeg, Toronto, Ottawa, Montréal, Halifax — et tous les aéroports de catégorie II...

M. Mark Duncan (vice-président exécutif et chef des opérations, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien): Il y a quatre aéroports de catégorie II qui ont essentiellement une présence policière à temps partiel, soit durant les heures de pointe, par exemple. Mais les aéroports de catégorie I il y a un délai de réponse de cinq minutes au point de contrôle.

M. Larry Miller: Pour ma gouverne, quels sont les quatre aéroports de catégorie II?

M. Mark Duncan: Ceux de Kelowna, London... et je vais devoir...

M. Larry Miller: Ce n'est pas grave, si vous ne pouvez pas répondre tout de suite.

M. Mark Duncan: Donnez-moi une seconde.

M. Larry Miller: Bien sûr.

Pour ce qui est de l'autre partie de ma question, quels critères a-t-on utilisés pour décider si un aéroport serait de catégorie I ou de catégorie II?

M. Jacques Duchesneau: Dans les aéroports de catégorie I, le règlement nous oblige à maintenir une présence armée et un délai d'intervention de moins de cinq minutes en cas d'urgence. Pour les aéroports de catégorie II, c'est essentiellement la même chose. Mais, je le répète, c'est M. Duncan qui est l'expert en matière de réglementation, et je vais donc le laisser vous répondre.

M. Mark Duncan: Oui, on a fait une évaluation du risque en fonction du volume du trafic aérien, du trafic américain, par exemple. Essentiellement, on a fait une évaluation des risques dans ces aéroports avant de les choisir.

Il y a 29 grands aéroports au Canada qui sont de catégorie I ou II, mais il est clair que le niveau de sécurité varie, toujours en fonction du volume.

Prenons l'exemple de Kelowna. À l'heure actuelle, il dessert plus d'un million de passagers. Même s'il s'agit d'un aéroport de catégorie II, il est presque aussi vaste que certains aéroports de catégorie I. Il y a donc un certain nombre de critères, que nous établissons en collaboration avec Transports Canada et qui doivent évidemment être réajustés en fonction des menaces.

M. Larry Miller: Très bien, c'est essentiellement une question de volume du trafic. Merci.

Ma prochaine question s'adresse à M. Cherry. Je vois que votre aéroport utilise une patrouille, dont vous avez parlé, et qui est une des sept forces aéroportuaires à être reconnues par la Commission on Accreditation for Law Enforcement Agencies.

J'ai trois questions à ce sujet, et je vais toutes les poser avant de vous demander de répondre. Premièrement, pouvez-vous nous expliquer les compétences de cette patrouille pour faire face aux menaces concernant la sécurité de l'aéroport? Deuxièmement, y a-t-il des conflits de responsabilité entre cette force et les autres forces policières qui sont chargées de la même zone? Et troisièmement, pouvez-vous nous expliquer quel genre de formation et de compétences sont nécessaires pour qu'une patrouille obtienne ce genre de reconnaissance?

M. James Cherry: Bien sûr, tout d'abord, les principales responsabilités sont énoncées dans le document que j'ai ici. Je suis en train de chercher la réponse.

Elle est essentiellement chargée de patrouiller le périmètre et de faire respecter toutes les règles régissant la circulation à l'aéroport, c'est-à-dire les automobiles et les camions. Elle est également chargée de détecter les explosifs et de sonner l'alarme.

Elle est aussi chargée de la délivrance des laissez-passer côté piste aux personnes qui répondent aux critères de Transports Canada. Il lui incombe de fouiller ou de contrôler tous les employés qui se rendent dans les zones réglementées de l'aéroport.

Elle est également chargée de mettre en place les plans et les procédures d'intervention pour tous les genres d'urgence possibles.

À l'heure actuelle, il n'y a pas de conflits de compétence. Cette patrouille est la première à intervenir lorsqu'il y a un incident à l'aéroport mais — selon la nature de l'incident — elle fera appel à la police de Montréal ou à la GRC. Elle compose le 911, comme tout autre citoyen, pour faire intervenir les forces policières.

Il n'y a pas de conflits de compétence. Nous rencontrons régulièrement toutes les personnes chargées de l'application des

règles et des lois à l'aéroport. Leurs efforts sont régulièrement coordonnés et le niveau de coopération est très élevé.

En fait, nous avons également un poste de quartier de la police de Montréal à l'aéroport. Ainsi, la police est en fait présente à l'aéroport. Normand peut vous dire exactement combien d'agents sont sur place à n'importe quel moment.

• (1645)

M. Larry Miller: Ce ne sera pas nécessaire.

Le vice-président (M. Don Bell): Si ça répond à votre question, votre temps est écoulé, mais vous aurez un autre tour.

Avez-vous obtenu réponse à votre question?

M. Larry Miller: Oui.

Le vice-président (M. Don Bell): Avant d'entreprendre un nouveau tour, est-ce qu'il y a quelqu'un d'autre? Monsieur Jean.

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

Je m'intéresse beaucoup aux mesures biométriques qui vont être mises en place dans les 29 grands aéroports. Je me demande si vous pourriez m'en dire un peu plus.

Tout d'abord, j'ai pris l'initiative de trouver de l'information sur les dispositifs biométriques disponibles. Par exemple, j'ai reçu de l'information très intéressante sur le programme Clear utilisé à l'aéroport d'Orlando.

Mais je me demande, quel genre de mesures biométriques? Est-ce qu'on utilisera une technologie de reconnaissance de l'iris ou des empreintes digitales, et, dans l'affirmative, y a-t-il un système d'enregistrement des entrées? Y aura-t-il une surveillance vidéo des entrées? Comment allez-vous surveiller ces nouveaux systèmes biométriques?

M. Jacques Duchesneau: Monsieur le président, je demanderais à M. McGarr de répondre à cette question. Je ne suis pas un as de la technologie. Il s'y connaît mieux que moi.

M. Kevin McGarr: Si vous me le permettez, monsieur le président, nous utilisons à l'heure actuelle deux technologies biométriques pour les cartes d'identité donnant accès aux zones réglementées. La première est une empreinte biométrique. Nous avons choisi une technologie de reconnaissance des empreintes digitales mise au point par Bioscrypt. La deuxième technologie utilisée pour cette carte est l'identification de l'iris dont le brevet appartient à Iridian Technologies. Nous avons choisi les empreintes digitales en raison des résultats d'essais internationaux. On a déterminé que Bioscrypt était la technologie la plus rapide, la plus efficace et celle qui donnait le moins de faux positifs. Voilà les deux technologies que nous utilisons pour cette carte.

En plus d'utiliser l'identification biométrique pour contrôler l'accès, nous synchronisons ce processus avec les systèmes traditionnels de contrôle de l'accès qui appartiennent aux autorités aéroportuaires et sont utilisés par celles-ci.

À l'un des aéroports de Kelowna, nous avons également renforcé cette capacité en installant un sas de sécurité mis au point au Canada par ADT en utilisant une technologie développée par Newton Security Inc. Une personne entre dans la zone de vérification des données biométriques. Une fois la vérification terminée, la forme de référence enregistrée sur la carte est comparée à l'échantillon vivant fourni par cette personne puis on effectue un balayage de la zone pour s'assurer qu'il ne s'y trouve qu'une seule personne. Ensuite, la porte de sortie est déverrouillée et cette personne pénètre dans la zone réglementée. Il y a également un système de surveillance vidéo.

Dans tous les autres aéroports, l'autorité aéroportuaire a un gardien sur place pour veiller à ce que personne ne se faufile en même temps qu'une autre personne ou fasse entrer une personne non autorisée. Cette technologie est utilisée en partenariat avec l'autorité aéroportuaire et est intégrée aux systèmes traditionnels de contrôle de l'accès.

M. Brian Jean: Est-ce que ces dispositifs se retrouvent à tous les postes de sécurité ou à toutes les entrées protégées? Je crois savoir qu'il y a deux genres d'entrées différentes, ou de zones différentes, dans la plupart des aéroports. Il y a une zone à laquelle n'a accès que le personnel autorisé ou le personnel non autorisé accompagné d'un guide, et d'autres zones où certains ont accès.

●(1650)

M. Kevin McGarr: Ces lecteurs sont en train d'être installés à tous les points d'accès désignés par l'autorité aéroportuaire pour permettre l'accès aux zones réglementées à l'intérieur de l'aérogare.

M. Brian Jean: Merci.

Je n'ai plus de questions, monsieur Bell.

Le vice-président (M. Don Bell): Merci.

Y a-t-il quelqu'un d'autre? C'est tout.

J'aurais moi-même une petite question. M. Duncan en a déjà été informé.

J'ai assisté à la conférence de l'Association du transport aérien à Victoria. Ma question ne porte pas directement sur la sécurité, mais sur quelque chose qui relève de vous, monsieur Duchesneau et monsieur Duncan. Je vais quand même la poser.

Au sujet du nombre de pièces de bagage autorisées, il m'est arrivé qu'un employé de l'ACSTA s'intéresse au nombre de pièces de bagage que j'avais avec moi au point de contrôle. Il me semble que cela ne relève pas de vous, mais de la société aérienne. Ai-je tort?

M. Mark Duncan: Pour ce qui est du poids et des dimensions de l'article, cela relève de la société aérienne. C'est une question de sécurité. Je vais vous lire...

Le vice-président (M. Don Bell): Je suis content de voir que vous étiez prêt à répondre à cette question.

M. Mark Duncan: J'ai pris votre question au sérieux.

Le responsable du contrôle n'autorisera pas une personne portant plus de deux articles de bagage de cabine à franchir le poste de contrôle. Aux fins de cette disposition, les articles mentionnés à la partie 1 de l'annexe 5 seront comptés et les articles mentionnés à la partie 2 de la même annexe ne seront pas comptés.

Je ne vous ennuierais pas avec la lecture des deux annexes, mais l'annexe 1 concerne essentiellement le bagage de cabine: sac pour portable, sac à vêtements, etc. Si vous avez trois articles de ce genre, vous serez arrêté.

L'autre liste vise les sacs à main. Le sac à main ne doit pas mesurer plus de 11 pouces sur 12 pouces sur 2 pouces. Vous avez

droit à deux articles en plus d'un sac à main, ou à deux articles plus votre manteau, ou à deux articles plus autre chose. Vous disiez, je pense, que cette règle a été interprétée de manière légèrement différente ailleurs et c'est entièrement possible, car vous voyez, selon les dimensions...

Le vice-président (M. Don Bell): Je ne voudrais pas qu'on passe trop de temps sur cette question. Je voulais simplement une réponse, c'est tout.

M. McGuinty, M. Laframboise, puis M. Jean.

M. David McGuinty: J'ai quelques questions rapides, et j'apprécierais vraiment des réponses encore plus courtes. J'essaie de me retrouver dans mes documents; je suis trop préparé.

Je vais commencer par faire un commentaire gratuit sur le contrôle du fret. Comme vous le savez, après les incidents du 11 septembre et le rapport de la commission d'enquête, et l'enquête sur Air India qui se poursuit et aussi étant donné les effets de l'ouragan dans le Sud des États-Unis, si vous abordiez mille citoyens à leur sortie du métro de Montréal aujourd'hui et que vous leur demandiez qui est responsable de la sécurité dans les avions, eh bien je vous parie que la vaste majorité ne dirait pas que ce sont les sociétés aériennes. Je parie qu'ils vous diraient que c'est le gouvernement qui est responsable de la sécurité.

J'aimerais revenir sur un certain nombre de points précis. J'ai rencontré récemment des représentants d'une société qui vend des cartes d'identité, des lecteurs biométriques, etc. Cette société a déjà vendu des cartes biométriques permettant d'accélérer le contrôle des passagers à l'aéroport d'Orlando à 30 000 passagers. À l'aéroport JFK, je pense qu'ils en ont vendu environ 150 000 ou 200 000, et ce nombre augmente rapidement.

Je sais que vous dites que vous voulez prendre ces mesures dans un certain délai, mais je voudrais simplement vous informer de cela et passer à autre chose, soit le taux de roulement du personnel des aéroports.

Dans votre rapport de rendement trimestriel, monsieur Duchesneau, que je vous félicite d'avoir produit, vous visez un taux de roulement annuel de 10 p. 100. Cela me semble élevé. À l'heure actuelle, vous signalez un taux de roulement annuel d'un peu moins de 15 p. 100.

Lorsqu'on vous a interrogé à ce sujet, vous avez expliqué, je pense, que le marché de l'emploi est très actif. Une autre façon de dire cela, je suppose, est que les avantages de l'emploi dans votre secteur ne sont tout simplement pas concurrentiels par rapport à d'autres carrières. Je crois savoir que le salaire de vos agents de contrôle est moitié-moins élevé que celui des gardes frontières — soit, en moyenne 12,86 \$ l'heure.

Le sénateur Kenny aurait dit qu'il est très préoccupé par le recrutement des agents de contrôle par le gouvernement et qu'on ne peut pas faire un bon recrutement en offrant le salaire minimum et aucun avantage. Votre taux de roulement restera très élevé et vous serez constamment obligé de former des employés, car les gens quittent les emplois qu'ils n'aiment pas.

Qu'allez vous faire pour réduire le taux de roulement?

J'aimerais revenir aux infractions. M. Cherry voudra peut-être me corriger, mais si j'ai bien compris, Garda a été mêlé à certaines infractions et son contrat de deux ans d'une valeur de 220 millions de dollars a néanmoins été renouvelé jusqu'en 2009. Est-ce que quelqu'un pourrait m'expliquer pourquoi Garda méritait qu'on renouvelle son contrat?

•(1655)

M. Jacques Duchesneau: Il y a trois questions.

Je pourrais peut-être demander à M. McGarr de répondre à la première, au sujet du programme Clear.

M. Kevin McGarr: Nous travaillons de très près avec l'entreprise qui a mis au point la solution actuellement utilisée à l'aéroport d'Orlando. Nous les avons rencontrés au cours de la dernière année, pour examiner la faisabilité de mettre en oeuvre un programme semblable dans le contexte canadien. Nous avons élaboré un concept d'opérations qui est actuellement à l'étude. Nous avons fait une évaluation des menaces et du risque, que nous avons envoyée à Transports Canada. Nous travaillons de très près avec le Conseil des aéroports du Canada et avec un certain nombre d'aéroports pour voir si ce modèle servirait bien le marché canadien.

C'est donc une question dont nous nous occupons depuis quelque temps et qui continue à nous intéresser beaucoup. C'est l'une des solutions que nous examinons afin de créer une solution canadienne adaptée à nos besoins.

M. Jacques Duchesneau: À propos du marché du travail, du taux de roulement et de tout cela, oui, le sénateur Kenny m'a posé la même question. Le taux de roulement en ce moment est de 12 p. 100. Et oui, tout dépend de la région, cela peut varier. En Alberta, par exemple, le taux de roulement est plus élevé, surtout du fait de la concurrence des autres industries. Je tiens à vous rappeler que pour les agents fédéraux aux États-Unis, le taux de roulement de la TSA se situe entre 25 et 35 p. 100.

Nous venons de faire une tournée du pays, pour la deuxième année de suite; nous appelons cela la tournée « Partageons la vision de l'ACSTA », où nous rencontrons nos agents de contrôle. Il est évident qu'ils parlent du problème des salaires, mais l'engagement de ces employés n'a rien à voir avec les salaires. Ils croient sincèrement qu'ils contribuent à assurer la sécurité de notre pays, et c'est le cas. Ils aiment la formation que nous leur assurons, et ils en veulent davantage. Ils veulent être reconnus comme étant un groupe voué à la sécurité. Mais les salaires font problème, à tel point que nous en avons discuté avec notre conseil d'administration, et celui-ci nous a confié un nouveau mandat où nous examinerons toute la question de la rémunération. Cette décision a été prise en 2002. Cinq ans plus tard, nous devons repenser la rémunération, et cela va donc se faire bientôt.

Je crois que je dois souligner la question de l'engagement. Ces employés sont vraiment convaincus. Parlez à ces gens chaque fois que vous allez à l'aéroport. J'ai été impressionné par la qualité de leurs réponses.

Au sujet du contrat, étant donné que M. Duncan s'en est occupé, je vais lui laisser le soin de répondre à la question.

Le vice-président (M. Don Bell): Soyez très bref, monsieur Duncan, si vous le pouvez.

M. Mark Duncan: En quelques mots, l'ACSTA a lancé une importante demande de propositions en 2003. Nous avons accordé un contrat de trois ans aux auteurs de la meilleure offre, et dans ce contrat, l'ACSTA a une option de deux ans. Ce contrat de trois ans parviendra à échéance en mars 2007. Nous avons négocié avec les fournisseurs de services, et nous allons nous prévaloir de cette option de deux ans à compter de mars 2007.

Par la voie de la négociation, nous avons aussi apporté des améliorations importantes au contrat. Le fournisseur de services doit présenter un rapport, et il y a un certain montant d'argent qui est associé à cela, un programme de primes financières, pour les cibles

relatives au roulement, à la dotation, et aussi pour la dotation aux heures creuses et achalandées dans les aéroports.

Le vice-président (M. Don Bell): Merci.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur Cherry, quand on vous a demandé plus tôt si la sécurité sur le tarmac serait sans faille, vous avez répondu non, une réponse qui vous vient facilement, il me semble. Je peux comprendre, dans la mesure où votre premier objectif n'est pas de gérer la sécurité. De plus, vous êtes arrivé à ADM avant septembre 2001.

Qui est responsable de la sécurité dans votre organisme? Est-ce qu'il y a une personne chargée de cela ou un vice-président à ADM?

•(1700)

M. James Cherry: En fait, c'est du ressort de M. Boivin, le vice-président à l'exploitation aéroportuaire.

Comme je l'ai expliqué dans ma présentation, ce n'est pas une question simple. Certains aspects ne font pas du tout partie de nos responsabilités directes. C'est le cas, par exemple, des activités du crime organisé sur le tarmac : c'est la responsabilité de quelques agences gouvernementales. Par contre, si on possède de l'information à ce sujet, c'est notre responsabilité d'en faire part aux agences responsables.

Je pourrais demander à M. Boivin de répondre.

M. Normand Boivin (vice-président, Exploitation, Aéroports de Montréal (Dorval et Mirabel)): C'est moi qui suis responsable de la sécurité.

M. Mario Laframboise: Quelle expérience avez-vous et combien de personnes relèvent de vous?

M. Normand Boivin: Environ 500 personnes travaillent sous ma responsabilité. En réalité, j'ai un rapport d'autorité indirect avec tous ceux qui travaillent à l'aéroport. Par contre, comme l'a mentionné M. Cherry, un comité formé de gestionnaires chargés d'appliquer la loi se réunit régulièrement, fait les observations nécessaires et prend les décisions qui s'imposent pour assurer la sécurité et la sûreté dans les installations.

Un journaliste est passé sous une clôture se trouvant à un kilomètre et demi de l'aérogare et a fait demi-tour. C'est le genre de choses qui se produisent et qui pourraient se produire de nouveau. Est-ce qu'il s'est rendu jusqu'aux avions? Est-ce qu'il a constitué une menace quelconque pour l'aviation civile en passant sous une clôture pendant 30 secondes? La réponse, il faut bien le dire, est non.

On ne va pas évaluer cet événement en disant qu'il est négligeable, mais il faut que les correctifs soient à la mesure des risques encourus.

M. Mario Laframboise: Ce n'est pas à vous d'en juger, monsieur Boivin. C'est à la population de juger si sa sécurité est en danger ou non. Vous, vous devez réagir.

Plus tôt, M. Cherry disait que vous aviez fait des inspections imprévisibles, probablement des vérifications, chez vos locataires. Avez-vous un service qui s'occupe de cela?

M. Normand Boivin: On a fait plus que cela. On a fait des visites et elles ont duré plus de 30 secondes. On ne s'est pas seulement présentés pour leur demander s'ils avaient un programme, avant de ressortir en les remerciant. Nous nous sommes assis avec eux et nous avons examiné ce qu'ils faisaient et comment ils le faisaient. Nous avons mis à la disposition de nos locataires nos services ou les services d'autres personnes qui pouvaient nous aider. Puis, nous avons pris des mesures à propos des moyens mis en place. Nous avons une relation contractuelle avec eux.

Plus tôt, la question concernait le sérieux relatif des locataires à l'égard de la sécurité. À ce sujet, la plupart des locataires qui sont chez vous ont un intérêt très marqué pour la sécurité, parce nous mettons des mesures en place pour eux. Ce sont eux qui font voler les avions et qui s'exposent à ces risques. Donc, ils sont très concernés par cela et ils prennent des mesures pour se prémunir contre ces dangers.

M. Mario Laframboise: En tant que député, je dois m'assurer que la sécurité de la population ne soit jamais mise en danger. Sinon, je dois me fier aux journalistes et les saluer lorsqu'ils font de telles choses.

Vous devez me faire part de vos mesures. Vous faites des inspections impromptues. M. Grégoire était assis à la même table que vous mardi quand il a dit qu'il y avait maintenant 140 inspecteurs de Transports Canada qui faisaient des vérifications; certains étaient présents sur le terrain.

Est-ce suffisant, d'après vous? Peut-être préférez-vous ne pas commenter le travail des inspecteurs de Transports Canada. Est-ce assez? Sinon, je devrai, encore une fois, me fier aux journalistes et je les encouragerai à refaire le bon travail qu'ils ont fait, soit à trouver des failles dans le système, si c'est ce qu'il faut faire afin de s'assurer que cela ne se reproduise plus.

M. Normand Boivin: Personnellement, je trouve malheureux de voir que vous vous fiez à l'opinion d'un seul individu, que l'on peut partager ou non.

Je ne commenterai pas le travail des inspecteurs de Transports Canada. Je pense qu'ils peuvent répondre à cette question.

On travaille de très près avec les gens de Transports Canada, tout comme avec les gens de l'équipe de M. Duchesneau, la police de Montréal, la Sûreté du Québec et la GRC.

M. Mario Laframboise: Plus tôt, monsieur disait que ce ne serait pas sans faille. Dites-vous la même chose?

M. Normand Boivin: Personne ne peut garantir une sécurité à toute épreuve où que ce soit sur la planète, pas même dans les prisons. Si je vous disais aujourd'hui qu'elle est sans faille, je mentirais. Est-ce qu'on va prendre des mesures pour éviter que cela se reproduise? Absolument. Est-ce qu'on a déjà pris ces moyens? On les prend sérieusement présentement.

• (1705)

M. Mario Laframboise: Est-ce que la sécurité a été améliorée, depuis le passage du journaliste?

M. Normand Boivin: Certainement.

M. Mario Laframboise: Donc, on peut lui dire merci.

M. Normand Boivin: Pardon?

M. Mario Laframboise: On peut dire merci au journaliste.

M. Normand Boivin: C'est votre opinion.

M. James Cherry: Ce qu'il y a de triste dans ces remarques, c'est que lorsque quelqu'un découvre une faille à l'aéroport, on compte sur lui pour nous aider à corriger le problème.

Si le journaliste en question avait vraiment pris au sérieux ces failles, peut-être n'aurait-il pas attendu trois semaines avant de rapporter ce fait de façon sensationnaliste dans les journaux. Il aurait pu venir nous voir bien avant pour nous dire qu'il avait découvert quelque chose à l'aéroport qui devait être corrigé. En fait, il n'a rien fait pendant trois semaines.

Est-il sérieux? Non. Son rôle est de vendre des journaux. A-t-il aidé dans les démarches pour la sécurité de l'aéroport? Pas du tout.

[Traduction]

Le vice-président (M. Don Bell): Monsieur Cherry, je vous remercie.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

J'ai lu des rapports où certaines personnes désiraient demander à l'ACSTA de faire le profilage psychologique de certains passagers. Je me demande si vous pourriez nous donner des détails à ce sujet. Certains aspects de ce programme me dérangent beaucoup, particulièrement quand on pense à ce qui se fait dans d'autres pays, par exemple, le profilage racial. J'aimerais que vous me disiez ce que vous pensez particulièrement du profilage psychologique et pour quoi l'on voudrait faire cela.

M. Jacques Duchesneau: On ne parle pas de profilage psychologique mais plutôt de profilage comportemental, ce qui n'est pas la même chose. Nous n'avons rien fait sur ce plan, sauf en parler. En fait, c'est une option qui a été proposée par mon homologue des États-Unis, M. Hawley, pour s'assurer que l'on investit les ressources voulues au bon moment et au bon endroit.

Vous devez avoir lu dans les journaux de cette semaine, il y a quelques jours de cela, une lettre d'un sénateur y a paru. Devons-nous investir les mêmes efforts, faire les mêmes choses pour tout passager? Ma réponse à cela est non. Comment allons-nous distinguer les personnes qui peuvent représenter une menace et ceux qui n'en représentent pas? Mais il est évident que si nous devons procéder à un profilage comportemental, il nous faudrait obtenir l'approbation du Cabinet, un règlement de Transports Canada. C'est une façon de faire les choses. Tout le monde devrait être contrôlé de toute façon. D'autres pays le font, et cela leur permet d'arriver à leurs fins.

C'est peut-être parce que nous sommes un pays différent. C'est une chose que nous pouvons envisager, mais nous sommes encore très loin d'y être. En ce moment, comme le veut le règlement, 100 p. 100 des personnes qui montent à bord d'un avion au Canada doivent être contrôlées.

M. Brian Jean: Je comprends. Je ressens un certain malaise parce que certains pays, d'après ce que je vois — et je me fonde sur certaines lectures que j'ai faites — se servent du profilage psychologique par opposition au profilage racial. Je trouverais cela extrêmement dérangeant, et je pense que ce serait le cas de la plupart des Canadiens.

Vous êtes en train de nous dire que quelqu'un qui touche près de 12 \$ l'heure, comme le disait M. McGuinty, pourrait faire du profilage comportemental sérieux, alors qu'à la GRC, par exemple, il faut une formation de six mois pour faire cela. J'imagine très difficilement comment vous pourriez trouver la qualité de gens qu'il faut pour faire cela avec une formation, quand votre taux de roulement est de 15 p. 100.

Je répète que ce ne sont là que mes commentaires.

M. Jacques Duchesneau: Monsieur le président, je crois que c'est une très bonne observation. Comme je l'ai dit, nous n'y sommes pas encore, et il est évident qu'il nous faudrait une formation beaucoup plus étendue que celle que nous avons maintenant. Ma seule crainte, c'est que si nous nous contentons de ne rechercher que des objets, nous risquons de manquer le bateau, nous devons donc faire des efforts... Quel que soit le système que l'on met en place, les terroristes vont tâcher de le contourner. Nous devons donc évoluer, comme je l'ai dit plus tôt, et nous sommes très loin du profilage racial.

Dernier commentaire à ce sujet, vous devez savoir que les Douanes font cela tous les jours; elles font du profilage. Est-ce du profilage racial? Je ne crois pas. Les douaniers décident simplement qui va entrer au pays. Les personnes ne sont pas du tout contrôlées de la même façon. Dans leur cas, s'ils manquent leur coût, l'État risque de perdre de l'argent. Dans notre cas à nous, si nous manquons notre coup, ce sont des vies qui sont en jeu. C'est une chose que nous devons prendre en compte.

Cela marche dans d'autres pays. Est-ce que ça pourrait marcher au Canada? Comme je l'ai dit, nous n'en sommes pas encore là.

• (1710)

M. Brian Jean: Ne voyez-vous pas que l'avenir est aux outils subjectifs de mesure, à l'équipement, à la technologie? Un an après le 11 septembre, j'ai franchi deux écrans de sécurité alors que j'avais sur moi un rouleau de ruban adhésif et un couteau Jiffy, et je me suis rendu jusqu'en Ohio et c'est seulement là-bas que je me suis aperçu que j'avais ces objets sur moi. Évidemment, ce n'était pas intentionnel. Très franchement, j'ai été très effrayé de voir que j'avais franchi deux points de sécurité — deux grands aéroports, essentiellement — avec des objets qui avaient évidemment été utilisés par les pirates du 11 septembre. Je crois que la réalité est telle que la seule solution ici est technologique, c'est là qu'il faut agir le plus vite possible et c'est là que nous devons faire des investissements sérieux pour nous assurer que les gens ne montent pas à bord des avions et n'empruntent pas d'autres modes de transport avec des matériaux dangereux.

M. Jacques Duchesneau: Bien sûr. C'est ce que nous devons faire, c'est certain.

Je le répète, nous savons que les terroristes finissent par apprendre comment nous travaillons et qu'ils vont tâcher de contourner le système que nous allons mettre en place. Que va-t-il arriver s'ils ne se servent pas d'armes de métal mais plutôt d'armes de céramique? Sommes-nous équipés pour les repérer? Ce n'est qu'un exemple. Nous devons donc évoluer.

Dans deux ans, nous reviendrons vous dire que nous ne sommes pas équipés pour nous défendre contre la menace qui existera dans deux ans. C'est la raison pour laquelle nous devons faire le point; c'est le premier volet du programme AGILE. Il nous faut un télescope qui nous permettra de savoir ce qui s'en vient, avant que cela nous tombe dessus.

M. Brian Jean: Ou peut-être que nous devons les trouver avant qu'ils ne nous trouvent.

M. Jacques Duchesneau: Bonne réponse.

Le vice-président (M. Don Bell): Un dernier tour, rapidement. Monsieur McGuinty, trois minutes.

M. David McGuinty: Merci, monsieur le président.

Je crois qu'il y a un télescope sur la table, monsieur Duchesneau, et je crois qu'il est fixé sur une chose qu'on appelle le « fret ». J'ai eu quatre conversations avec des présidents et des PDG d'aéroports portuaires, non pas M. Cherry, mais d'autres qui m'ont dit que c'est un véritable cauchemar pour eux.

Si nous ne voulons pas suivre les bons conseils ou nous en tenir aux constatations d'un journaliste qui fait son métier, monsieur Cherry, nous pourrions peut-être écouter la sénatrice Pat Carney qui citait son fils, un pilote de Boeing 747, qui disait : « C'est une vraie farce. Ça me met en colère. Cette obsession du sac ziplock ne fait que détourner l'attention de toutes les vraies mesures de sécurité qui ne sont pas mises en oeuvre dans nos aéroports. »

Ce n'est pas moi qui ai dit cela. Ce n'est pas un journaliste non plus. C'est un pilote de Boeing 747 qui l'a dit. Il a été cité hier dans le *National Post*, dans une lettre ouverte à notre ministre de la Sécurité publique.

Je veux donc reparler de certaines choses. En résumé, monsieur Duncan, si je vous ai bien compris, dans vos négociations avec Garda, il n'y a eu aucune conséquence, financière ou autre, pour son manquement qui a été révélé dans les articles du *Journal de Montréal* l'été dernier. Est-ce exact? Cette société a un nouveau contrat qui est fondé sur le rendement — vous avez fait état de certaines choses — mais il n'y a eu aucune pénalité financière ou autre conséquence pour Garda du fait de son manquement. Vous ai-je bien compris?

M. Mark Duncan: Je peux reparler de son rendement de l'an dernier...

M. David McGuinty: Du fait des manquements qui ont...

M. Mark Duncan: Du fait des manquements de l'an dernier, son rendement a été évalué. Je n'ai pas de détails précis ici, mais la société n'a pas touché sa prime entière à cause de ses manquements.

M. David McGuinty: Donc il y a eu des conséquences.

Le vice-président (M. Don Bell): Il vous reste environ une minute, monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: Puis-je continuer alors? Je crois comprendre qu'il y a eu des conséquences.

Monsieur Duchesneau, dois-je comprendre que Air Canada Cargo a déclaré publiquement que la responsabilité du contrôle du fret devait être confiée à l'ACSTA?

M. Jacques Duchesneau: C'est ce que j'ai entendu moi aussi.

M. David McGuinty: J'ai vu la lettre. Avez-vous vu la lettre ou des documents ou un communiqué de presse quelconque?

M. Jacques Duchesneau: Non, je n'ai pas vu la lettre.

M. David McGuinty: Est-ce qu'il serait utile — et c'est une chose que j'ai invité le ministre à faire, dans la foulée de l'article qui est paru dans le *Journal de Montréal* — de procéder à des contrôles aléatoires du fret dans les entrepôts des aéroports pour deux choses: un, pour la sécurité, pour ce qui est de savoir ce qui contient le fret, et deux, pour les drogues? Serait-il utile de faire cela, monsieur Cherry? Vous gérez une entreprise difficile et vous êtes en première ligne.

M. James Cherry: Je comprends la question, mais je ne suis pas vraiment bien placé pour y répondre. Je ne suis pas un expert de la sécurité. Je dois m'en remettre ici à M. Duchesneau, qui est beaucoup plus compétent que moi dans ce domaine. J'ignore s'il peut répondre à votre question, mais moi je ne peux certainement pas vous répondre.

M. Jacques Duchesneau: Je voulais me reporter à la réponse à...

À vrai dire, monsieur le président, il appartient au conseil des ministres de décider si on nous donnera ce mandat ou pas. Manifestement, nous ne sommes pas aveugles. Nous savons que cela peut poser problème et nous travaillons en étroite collaboration avec M. Foster, le sous-ministre adjoint, qui était ici il y a deux jours et nous a dit qu'il avait reçu 26 millions de dollars pour ce dossier précisément. Nous avons dit au ministre et au sous-ministre que nous les aiderions à trouver une solution mais il est encore trop tôt pour se prononcer. Je ne suis pas expert en matière de sécurité du fret.

• (1715)

M. James Cherry: Monsieur McGuinty, je peux ajouter un petit détail. En toute justice pour les fonctionnaires de Transports Canada et d'autres organismes, il faut bien dire que la question est fort complexe, ce que les compagnies aériennes reconnaissent. Si c'était facile, il y a belle lurette qu'on aurait fait quelque chose. Dans les régions à risque, en particulier aux États-Unis, où la menace est à mon avis beaucoup plus aigüe qu'ici aujourd'hui, on s'attelle à la tâche de résoudre le même problème. Le problème n'est pas facile et je laisse le soin à des gens plus compétents que nous d'y mettre de l'ordre. Si c'était facile, il y a longtemps qu'on aurait trouvé une solution.

Le vice-président (M. Don Bell): Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: J'ai une question au sujet de la responsabilité. Je l'ai posée tout à l'heure, mais je n'ai pas vraiment obtenu de réponse.

Dans les explications publiques qu'on a obtenues, c'est plutôt Transports Canada qui a fait enquête et qui a identifié des lacunes qui ont été corrigées. Pourtant, vous nous avez présenté, tout à l'heure, toutes les mesures que vous mettez en place pour assurer la sécurité.

Je ne sais pas si j'ai manqué quelque chose, mais est-ce qu'ADM a pris position et répondu publiquement à la situation? En effet, il me semble que ce serait plus rassurant de savoir que c'est ADM qui a pris les mesures nécessaires plutôt que de savoir que c'est Transports Canada qui a dû faire enquête et vous a imposé d'apporter des corrections.

M. James Cherry: En fait, c'est une bonne question. Nous n'avons pas reçu les résultats de l'enquête. C'est la responsabilité de Transports Canada de faire une enquête et de rendre le rapport final public ou, au moins, de nous le livrer.

Nous avons réalisé que nous pouvions prendre certaines mesures pour améliorer la situation. Nous avons commencé à améliorer la situation avant que Transports Canada n'ait commencé son enquête. En fait, nous avons eu une conférence de presse, il y a quelques mois déjà, à la fin de septembre, pour annoncer que nous avions fait des ajouts, apporté des améliorations.

Mais il faut comprendre que nous n'avons pas la capacité de donner les détails. En fait, nous avons émis un communiqué de presse et fait une conférence de presse de concert avec les gens d'ACSTA, le 27 ou le 28 septembre. C'est déjà fait. Je suis d'accord pour dire que les réponses des journalistes étaient un peu sensationnalistes, à l'époque. Ils ont dit qu'il n'avaient pas eu d'explication. Je m'excuse, mais je pense qu'il n'est pas nécessaire de donner les détails et les explications. Comme vous l'avez bien dit, il est plus important de rassurer le public en lui disant que nous avons pris des mesures pour améliorer le système en conséquence.

M. Robert Carrier: Vous dites que les gens de Transports Canada ne vous ont pas transmis les recommandations concernant les lacunes qu'ils ont identifiées?

M. James Cherry: Nous n'avons rien reçu.

M. Robert Carrier: Je suis surpris d'apprendre que ce n'est pas déjà fait, c'est-à-dire que les gens de Transports Canada, qui ont la responsabilité ultime, ne vous aient pas déjà remis leur rapport pour identifier les lacunes que vous avez sûrement déjà corrigées, comme vous le mentionniez.

M. James Cherry: Nous n'avons rien reçu officiellement de Transports Canada. Comme je l'ai dit, même avant que les gens du ministère ne commencent leur évaluation ou leur enquête, nous avons identifié nous-mêmes certaines lacunes et pris des mesures pour améliorer le système.

M. Robert Carrier: Je suis déçu d'entendre cela, parce que Transports Canada est la garantie du public. C'est la partie gouvernementale qui prend toute la responsabilité.

M. Normand Boivin: Il faut comprendre que Transports Canada connaît les mesures que nous avons prises après la parution de l'article dans le journal. Même s'ils ne nous ont pas encore transmis leur rapport officiel, cela ne veut pas dire qu'on n'a pas eu de discussions au sujet des choses à faire et qu'ils ne savent pas ce qui s'est passé ou qu'ils ne sont pas satisfaits des mesures que nous avons prises. Il y a une différence entre la documentation ou la paperasse qui peut suivre un tel événement et les vraies actions qui sont faites tous les jours.

M. Robert Carrier: Dans les recommandations que vous recevrez de Transports Canada, est-il possible qu'on élargisse le mandat de l'ACSTA? Actuellement, on a vu que l'ACSTA avait six mandats particuliers. M. Duchesneau a déjà mentionné que si l'ACSTA avait un mandat additionnel, elle serait prête à l'assumer. Avez-vous déjà eu des discussions pour qu'une part additionnelle de contrôle de la sécurité soit impartie à l'ACSTA?

M. James Cherry: Pas en ma présence.

M. Normand Boivin: Il n'y a pas eu de discussion à ce sujet, si ce n'est pour la question du cargo, qui n'est pas encore réglée. Il s'agissait d'une discussion afin de savoir qui fera la fouille du cargo avec les équipements choisis. Cette discussion se déroule présentement. Il n'y a pas d'autre discussion sur les possibilités, à moins que je ne me trompe, monsieur Duchesneau. Je n'ai pas entendu de choses supplémentaires à donner...

M. Robert Carrier: Quelle est la recommandation, à Transports Canada?

• (1720)

[Traduction]

Le vice-président (M. Don Bell): D'accord, votre temps est écoulé, monsieur Carrier.

D'autres questions de ce côté-ci? Il est maintenant 17 h 20 mais...

Trente secondes?

M. Ed Fast: Je voudrais revenir à la question du fret. Je suis renversé d'apprendre que le fret ne relève pas de l'ACSTA. Le fret ne relève d'aucun autre pouvoir de réglementation ou d'aucun autre organisme gouvernemental. Nous avons laissé aux compagnies aériennes essentiellement le soin de faire cette surveillance. Effectivement, je conviens avec M. Boivin que les compagnies aériennes ont tout intérêt à s'assurer que leur fret est sûr.

M. James Cherry: Le ministère des Transports procède à son inspection également.

M. Ed Fast: Vous voulez dire que Transports Canada inspecte les compagnies aériennes ou le fret?

M. James Cherry: Si je ne m'abuse, Transports Canada vérifie si les compagnies aériennes se sont dotées d'une procédure pour surveiller la sûreté du fret.

M. Ed Fast: Existe-t-il une norme internationale pour le contrôle du fret?

M. Normand Boivin: Que je sache, non.

Transports Canada a des règlements en ce qui concerne les mesures de sécurité pour le transport ou un transporteur. Ce règlement contient des articles sur le fret dont l'application incombe aux transporteurs. Les transporteurs doivent se plier à ces mesures et Transports Canada vérifie si elles sont respectées.

Autrement dit, ce n'est pas comme si rien n'était fait à propos du fret mais actuellement, le fret n'est pas contrôlé au moyen de rayons-x. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a absolument pas de contrôle actuellement sur le fret parce que les compagnies aériennes doivent respecter les mesures de sécurité de Transports Canada.

Cela pourrait-il être amélioré? Oui.

Le vice-président (M. Don Bell): Nous devons nous arrêter là.

Messieurs, merci d'être venus témoigner. Nous vous sommes reconnaissants d'avoir répondu à nos questions aujourd'hui. Merci.

Je m'adresse aux membres du comité. Nous allons faire une pause de quelques minutes et nous allons reprendre pour nous occuper du Budget des dépenses principal. Je ne pense pas qu'il nous faille beaucoup de temps.

• (1720) _____ (Pause) _____

• (1720)

Le vice-président (M. Don Bell): D'accord, nous reprenons nos travaux et nous en sommes au point deux de l'ordre du jour, le Budget principal.

Nous avons une série de crédits et si vous êtes d'accord, et s'il n'y a pas de changements, nous pourrions les adopter d'un seul coup.

Alors, commençons.

TRANSPORT

Ministère des transports

Crédit 1 — Dépenses de fonctionnement.....234 692 \$

Crédit 5 — Dépenses en capital.....76 455 \$

Crédit 10 — Subventions et contributions.....296 228 \$

Crédit 15 — Paiements versés aux Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.....30 488 000 \$

Crédit 20 — Paiements versés à Marine Atlantique S.C.C.....80 980 000 \$

Crédit 25 — Paiements à Via Rail Canada Inc.....169 001 000 \$

Crédit 30 — Paiements à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.....381 366 000 \$

Société canadienne des postes

Crédit 35—Paiements à la Société canadienne des postes pour des projets spéciaux.....147 210 000 \$

Office des transports du Canada

Crédit 40 — Dépenses du programme....23 173 000 \$

Commission de la capitale nationale

Crédit 45 — Paiements à la Commission de la capitale nationale pour dépenses de fonctionnement....74 657 000 \$

Crédit 50 — Paiements à la Commission de la capitale nationale pour dépenses en capital....16 713 000 \$

Bureau de l'infrastructure

Crédit 55 — Dépenses de fonctionnement....37 103 000 \$

Crédit 60 — Contributions....1 787 169 000 \$

Crédit 65 — Financement de fonctionnement pour la Société du vieux port de Montréal Inc....18 800 000 \$

Crédit L-70 — Surplus d'apport de Parc Downsview Park Inc. pour permettre de terminer le transfert de terrains de la Défense nationale à Parc Downsview Park Inc....2 492 000 \$

Crédit L-75 — Établissement d'un pouvoir d'emprunt à hauteur de 100 000 000 \$ pour Parc Downsview Park Inc.

Tribunal d'appel des transports du Canada

Crédit 80 — Dépenses du programme....1 200 000 \$

Plaît-il au comité d'adopter ces crédits?

M. David McGuinty: Monsieur le président, les députés de notre côté sont prêts à recommander l'adoption de ce budget des dépenses.

Le vice-président (M. Don Bell): Y a-t-il d'autres remarques?

(Les crédits 1 à 80 inclusivement sont adoptés.)

• (1725)

Le vice-président (M. Don Bell): Peut-on présenter une motion pour que j'en fasse rapport?

M. Brian Jean: Oui, je propose que nous fassions rapport du Budget des dépenses principal à la Chambre.

(La motion est adoptée.)

Le vice-président (M. Don Bell): 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 site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

Also available on the Parliament of Canada Web Site 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.