



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des transports

TRAN • NUMÉRO 007 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 23 novembre 2004

Président

L'honorable Roger Gallaway

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

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

Comité permanent des transports

Le mardi 23 novembre 2004

• (1530)

[Traduction]

Le président (L'hon. Roger Gallaway (Sarnia—Lambton, Lib.)): Bon après-midi. D'après l'horloge fournie par le service des greffiers, il est maintenant 15 h 30 et comme nous avons le quorum, je déclare la séance ouverte.

Avant de continuer notre examen du Budget principal des dépenses, conformément à l'article 80(4) du Règlement, je dois signaler que Mme St-Hilaire a demandé de prendre la parole pour donner un avis de motion.

Madame St-Hilaire, vous avez la parole.

[Français]

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

Effectivement, je dépose aujourd'hui une motion. Est-ce que vous voulez que je vous en fasse la lecture, ou s'il me suffit de la déposer?

[Traduction]

Le président: Non.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: Elle porte essentiellement sur Mirabel.

[Traduction]

Le président: Si vous voulez lire votre motion, vous pouvez le faire.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: Étant donné que le secrétaire parlementaire arrive, je ne demanderai pas le consentement unanime.

[Traduction]

Je vous attendais.

Le président: Si vous cherchez un consentement unanime, je recommande que vous la lisiez.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: Vous voulez que je la lise?

Le président: Oui.

Mme Caroline St-Hilaire: La motion se lit comme suit:

Considérant que la mauvaise gestion fédérale a mené à la fermeture de l'aéroport Mirabel pour le transport de passagers;

considérant que le 31 octobre 2004 a marqué la fin des vols de passagers à cet aéroport;

considérant les dommages irréparables causés aux agriculteurs par l'expropriation de près de 100 000 acres de terres arables;

considérant que 17 000 acres de terres sont toujours de propriété fédérale et que les agriculteurs ou les anciens expropriés de Mirabel en réclament 11 000 pour l'agriculture;

considérant qu'après rétrocession, il resterait 6 000 acres de terres pour le développement futur des activités aéroportuaires, soit deux fois la superficie de Dorval;

considérant qu'il est du devoir du gouvernement fédéral de reconnaître ses erreurs du passé et de réparer les injustices commises à l'endroit des agriculteurs et des anciens expropriés de Mirabel,

le Comité permanent des transports demande au ministre des Transports de prendre les mesures nécessaires afin de rétrocéder les 11 000 acres de terres arables que réclament les agriculteurs et les anciens expropriés de Mirabel, ce qui assurerait à long terme le développement et la mise en valeur de ces terres agricoles.

[Traduction]

Le président: Merci. L'avis est maintenant reçu.

Vous avez indiqué que vous recherchez un consentement unanime. C'est à vous de décider.

Mme Caroline St-Hilaire: Non. Je vais attendre à jeudi.

Le président: L'avis de motion a été donné. Merci beaucoup.

Je demande aux témoins de m'excuser pour ce court délai. Aujourd'hui, nous accueillons Jacques Duchesneau, président de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.

Monsieur Duchesneau, cela fait maintenant un an que nous vous avons rencontré. Soyez le bienvenu.

M. Jacques Duchesneau (président et chef de la direction, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien): Cela fait plus d'un an, monsieur le président.

Le président: Cela fait plus d'un an—c'est très proche. Heureux que vous soyez de retour.

Nous avons M. Mark Duncan, vice-président et chef des opérations, et M. Michael McLaughlin, vice-président et chef de la direction financière. Je crois savoir que M. MacKay, vice-président, Opérations, ainsi que Mme Patry, directrice, Affaires juridiques et réglementaires, sont également dans la salle. Si des questions vous sont posées et que vous estimez que ces deux personnes sont les mieux placées pour y répondre, nous allons leur faire une place à la table.

Monsieur Duchesneau, nous sommes prêts à entendre votre déclaration liminaire. Nous vous demandons de vous limiter à environ 10 minutes. Ensuite, évidemment, je suis certain qu'il y aura des questions. Alors, veuillez commencer.

M. Jacques Duchesneau: Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis enchanté d'être ici. Je tiens à vous dire, membres du comité, que je suis reconnaissant de l'occasion qui m'est donnée de m'adresser au comité. Vous avez déjà présenté les témoins qui m'accompagnent.

[Français]

Monsieur le président, mesdames et messieurs membres du comité, je me présente ici aujourd'hui pour répondre à toutes vos questions. Je mets de l'accent, monsieur le président, sur les mots « toutes vos questions ».

Vous savez que l'ACSTA est une organisation qui valorise l'intégrité, la transparence et la loyauté. Je dois vous dire que je respecte grandement le travail que vous faites. Je suis même très fier de rendre compte directement au Parlement.

L'ACSTA est une administration encore en développement. Nous sommes fiers de ce que nous avons accompli en moins de trois ans, et l'idée de partager nos réalisations et nos projets avec vous nous emballent. Les Canadiens peuvent s'enorgueillir de compter sur un système de sécurité du transport aérien meilleur que jamais.

• (1535)

[Traduction]

La semaine dernière, le ministre du Transport actuel a comparu devant vous et a déclaré que nous pouvions témoigner sans restrictions, sauf une—il a utilisé le mot « caveat »—concernant les questions de sécurité, qui devaient être traitées, a-t-il dit, à huis clos, ajoutant à cet égard que nous devrions faire preuve de bon jugement.

Ceci étant dit, monsieur le président, nous sommes prêts à répondre à vos questions. Si nous estimons et si des membres du comité estiment que certaines réponses ne devraient pas être rendues publiques, dans l'intérêt de la sécurité nationale, nous vous demandons respectueusement d'accepter que ces questions soient traitées à huis clos.

Je n'en dirai pas plus. J'ai vraiment hâte de répondre à toutes vos questions pour partir du bon pied.

Le président: Merci.

Je sais que M. Gouk a très hâte d'ouvrir la période des questions.

Monsieur Gouk.

M. Jim Gouk (Colombie-Britannique-Southern Interior, PCC): Comment faites-vous pour le savoir, monsieur le président? Incroyable.

Merci.

Soyez de nouveau le bienvenu. Je vais dire d'entrée de jeu que plusieurs des préoccupations que j'avais à propos de l'ACSTA ont été réglées soit en partie soit en totalité. Mais j'ai encore certaines préoccupations. Nous allons probablement étudier les aspects financiers en profondeur et déterminer ce que vous faites avec l'argent. L'an dernier, il y a eu un problème pour obtenir des réponses, mais maintenant, nous avons un mécanisme pour le faire.

Je veux débiter avec une de mes marottes concernant l'ACSTA; cela concerne ce qu'on appelle maintenant le « voyageur enregistré ». Nous avons de véritables goulets d'étranglement juste à cause de la conception des aéroports et de la fréquence et du volume de passagers. Utiliser la désignation de « voyageur enregistré » permettrait de réduire de beaucoup ce problème. Je suppose que ma question, pour débiter, c'est pourquoi ce système n'est-il pas en vigueur?

M. Jacques Duchesneau: Je vais vous donner une réponse rapide et ensuite, Mark Duncan, notre chef des opérations qui travaille sur ce projet pilote, vous donnera plus de détails.

Je me souviens que la dernière fois que nous avons comparu, monsieur le président, monsieur Gouk avait posé de nombreuses

questions sur le voyageur enregistré. Nous y travaillons, mais le travail se poursuit. Comme le dira M. Duncan plus tard, nous travaillons avec l'Agence des services frontaliers du Canada pour concevoir un projet commun que nous pourrions élaborer beaucoup plus rapidement que prévu.

Je vais demander à M. Duncan de vous donner plus de détails.

M. Mark Duncan (vice-président et chef des opérations, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien): Les membres du comité savent peut-être déjà que la TSA des États-Unis mène actuellement cinq projets pilotes. Nous travaillons en étroite collaboration avec ces gens pour voir si le projet est un succès ou non et profiter de leur expérience avec ces projets.

Nous sommes d'accord avec vous au sujet de la distinction entre les lignes. Nous aimerions maintenir une bonne sécurité, mais également ajouter de l'efficacité dans la sécurité et, ainsi, offrir un certain service aux clients. Comme M. Duchesneau l'a mentionné, parce que CANPASS et NEXUS existent déjà, nous travaillons en partenariat avec eux pour ce qui est des données biométriques.

Il y a certaines exceptions réglementaires sur lesquelles nous devons travailler, puisqu'il ne sert à rien de mettre sur pied un programme de « voyageur enregistré » s'il n'y a pas de gains d'efficacité à l'étape du contrôle, à savoir s'il s'agit vraiment d'un passager auquel nous pouvons faire confiance et si nous pouvons gérer cette désignation sur une base de risque; ensuite, nous devons avoir certains des aspects secondaires...

M. Jim Gouk: Pourriez-vous donner une meilleure explication? Je ne suis pas certain de comprendre ce que vous dites au sujet des mesures additionnelles.

M. Mark Duncan: Par exemple, si vous passez dans un point de contrôle à l'heure actuelle, vous allez remarquer que très souvent vos effets font l'objet d'une analyse par SDE ou Trace, par exemple. Nous avons actuellement des discussions pour savoir si, étant donné que nous avons affaire à une entité connue, nous pourrions réduire la fréquence de ces analyses. C'est un exemple.

Encore une fois, nous travaillons avec la TSA. Cet organisme a des contrôles secondaires et a éliminé ces contrôles secondaires dans son processus.

• (1540)

M. Jim Gouk: Très bien.

À l'heure actuelle, disons, par exemple, un député ou un homme d'affaires qui voyage très fréquemment, y a-t-il une façon que le système puisse lui permettre de passer côté piste sans passer par toute la panoplie des mesures de sécurité?

M. Mark Duncan: Nous avons un projet pilote qui se déroule actuellement en collaboration avec les autorités aéroportuaires de Vancouver et qui s'appelle FasTrack. Il s'agit d'un programme dans lequel l'aéroport de Vancouver et les compagnies aériennes paient une personne qui détermine si vous avez...

M. Jim Gouk: Ils doivent quand même se soumettre aux mêmes mesures de sécurité. Cela les met dans une file réservée...

M. Mark Duncan: Cela les met dans la file prioritaire.

M. Jim Gouk: Oui. Mais ce que vous dites, c'est qu'il n'y rien, dans notre système actuel, qui permette aux personnes que je viens de décrire de passer sans devoir se plier au contrôle de sécurité.

M. Mark Duncan: C'est exact, certainement avec nos règlements actuels.

L'envers de la médaille, c'est que nous devons considérer que l'ensemble du système de sécurité est un grand réseau à l'échelle mondiale. Pour passer côté piste, si vous voyagez aux États-Unis... Et même aux États-Unis, vous devez faire l'objet d'un contrôle.

M. Jim Gouk: Mais y a-t-il un règlement qui l'empêche?

M. Mark Duncan: C'est le règlement; c'est exact.

M. Jim Gouk: Mais alors, pouvez-vous me dire pourquoi l'ACTSA laisse passer les laveurs de vitres, les concessionnaires, les manutentionnaires de bagages et toute une variété d'autres personnes, moyennant seulement un contrôle aléatoire?

M. Mark Duncan: Ils font l'objet d'un contrôle aléatoire, mais par contre, chacun d'entre eux a reçu une autorisation de sécurité—encore une fois par l'intermédiaire de Transports Canada, alors, ils ont reçu une cote de sécurité appropriée.

M. Jim Gouk: Pourquoi, alors, un député ou un homme d'affaires qui est un voyageur fréquent, et une variété d'autres personnes, ne peuvent-ils pas obtenir le même genre d'autorisation—faire une demande et faire l'objet de l'enquête de sécurité, et passer le contrôle de la même manière qu'un manutentionnaire de bagages ou un laveur de vitres?

M. Mark Duncan: Il s'agit certainement de quelque chose qui vaut la peine de discuter. Comme je l'ai dit, nos règlements actuels ne le permettent pas. Nous devons également travailler en harmonie avec les États-Unis.

M. Jim Gouk: Oui, mais je suis toujours un peu troublé par cette question, Mark. Cela ne change rien au fait qu'une fois que les gens sont du côté piste, le fait qu'ils soient eux-mêmes des passagers ou non n'a aucune pertinence. Il y a toutes sortes de personnes qui sont autorisées à passer sans contrôle de sécurité et, apparemment, vous estimez que c'est sûr—il y a un système; il y a une brochure complète qui explique exactement comment cela fonctionne—et ces gens peuvent passer alors que, nous, nous ne pouvons pas le faire.

Que devons-nous faire pour changer cela?

M. Mark Duncan: Eh bien, c'est un point très intéressant. La chose que je peux dire, c'est qu'en fait, ces personnes qui travaillent côté piste ne montent pas dans l'avion. Quant à savoir si cela est pertinent ou non, c'est une autre question. Mais nous savons à cause du travail que nous avons fait avec la communauté européenne, du travail que nous avons fait avec la TSA... Dans la communauté européenne, comme vous le savez, on cherche à obtenir un contrôle à 100 p. 100 de toutes les personnes qui passent du côté piste. Nous n'avons pas encore cela.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Gouk. Vous aurez beaucoup de temps aujourd'hui.

M. Jim Gouk: Très bien. Je comprends que nous avons deux heures pour cela.

M. Mark Duncan: Juste pour en terminer avec la question du voyageur enregistré, nous avons eu une réunion avec la commissaire à la protection de la vie privée le 17 novembre et nous avons eu une réunion des intervenants le 18 novembre. Il y a eu une réaction très positive de l'ATAC, les compagnies aériennes. Nous allons informer notre conseil de direction le 7 décembre. Nous espérons aller de l'avant avec un projet pilote pour tester les données biométriques. Je vais transmettre vos préoccupations en ce qui concerne l'accès libre à Transports Canada, en ce qui concerne...

M. Jim Gouk: Ai-je toujours ma question?

Le président: Oui. Allez-y.

M. Jim Gouk: Qu'est-ce qui empêcherait quelqu'un—par exemple, moi-même—de faire une demande pour obtenir un laissez-passer pour avoir accès au côté piste? Y a-t-il des restrictions précises dans la réglementation qui m'empêcherait d'en faire la demande?

M. Mark Duncan: Vous devrez avoir une raison pour avoir accès au côté piste.

M. Jim Gouk: Pour monter à bord d'un avion.

L'hon. Jim Karygiannis (Scarborough—Agincourt, Lib.): Cherchez-vous à obtenir un traitement de faveur?

• (1545)

M. Jim Gouk: Non, je cherche à être un exemple qui l'obtiendra pour nous tous.

Le président: Madame St-Hilaire, s'il vous plaît.

[Français]

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

J'ai plusieurs questions. La première concerne la taxe de sécurité. Bien sûr, cela a été un fardeau pour les contribuables, mais aussi pour l'industrie et surtout pour les régions. Je me demandais si vous appliquez les mêmes critères dans les aéroports régionaux que dans les plus gros aéroports, même si le montant de la taxe n'est pas le même. Comment gérez-vous cela? Sur quels critères vous basez-vous?

M. Jacques Duchesneau: Je pense qu'il est important de préciser que la taxe de sécurité pour les passagers n'est ni déterminée, ni collectée, ni gérée par l'ACSTA, mais par le ministère des Finances. Je ne suis donc pas le bon témoin pour répondre à cela. L'ACSTA reçoit des montants d'argent du gouvernement sans tenir compte des sommes collectées par le gouvernement du Canada.

Mme Caroline St-Hilaire: Si j'ai bien compris, votre système de sécurité n'est pas le même dans un aéroport régional que dans un aéroport international.

M. Jacques Duchesneau: Les mesures de sécurité que l'ACSTA met en place n'ont rien à voir avec les montants qui sont collectés. C'est réellement un concept de sécurité qu'on étend à l'ensemble des 89 aéroports canadiens en fonction de la taille, du nombre de passagers et des mesures de sécurité que le gouvernement canadien, par le biais de Transports Canada, a clairement édictées. C'est aussi en fonction des règles que l'administration américaine exige pour ses aéroports ainsi que des mesures de l'OACI, l'Organisation de l'aviation civile internationale. C'est ce qui nous guide, et non pas les montants d'argent.

Mme Caroline St-Hilaire: Je ne suis pas certaine de vous suivre. Je veux revenir là-dessus. Si je vais à Sept-Îles ou à Dorval, les aéroports sont de types différents. Comment définissez-vous les mesures de sécurité? Si je comprends bien, vous me dites que ce n'est pas vous qui les définissez.

M. Jacques Duchesneau: Les mesures de sécurité sont les mêmes à la grandeur du pays dans les 89 aéroports désignés par Transports Canada. Ainsi, 100 p. 100 des passagers qui prennent place à bord d'un vol commercial doivent être fouillés.

Ce qui change, ce sont les mesures qu'on met en place en fonction du nombre de passagers. Donc, dans les plus gros aéroports, on a un système beaucoup plus automatisé, alors que dans les plus petits aéroports, on a des systèmes tout aussi efficaces, mais moins sophistiqués en termes d'automatisation. C'est ce qui fait qu'il y a une différence de prix. On investit moins d'argent dans un plus petit aéroport parce que les systèmes sont moins sophistiqués en termes d'automatisation. Toutefois, les mesures de sécurité sont les mêmes à la grandeur du pays.

Mme Caroline St-Hilaire: Est-ce aussi parce que les dangers sont moins élevés?

M. Jacques Duchesneau: Non. La mesure de sécurité numéro un est que le même niveau de sécurité est accordé à chaque passager qui prend place à bord d'un vol commercial au Canada. C'est fait de façon différente, mais le niveau de sécurité est le même.

On compare souvent le système de sécurité à un oignon, en ce sens qu'il a plusieurs pelures; au centre, il y a l'avion et ses passagers. Selon l'aéroport, on a plus ou moins de mesures de sécurité. Par exemple, dans un grand aéroport, on aura davantage de présence policière, davantage d'employés de compagnies aériennes, etc.

Mme Caroline St-Hilaire: C'est donc une des raisons pour lesquelles la taxe n'est pas la même d'un aéroport à un autre: la sécurité n'est pas la même.

M. Jacques Duchesneau: Je ne pourrais pas vous dire pourquoi la taxe est plus ou moins élevée d'un aéroport à un autre. Encore là, je pense que le ministère des Finances serait beaucoup mieux placé que moi pour répondre à une telle question.

Mme Caroline St-Hilaire: J'ai une autre question. Je lisais dans votre plan budgétaire qu'en fait, vos immobilisations auraient une durée de vie de sept ans. Est-ce vrai?

M. Jacques Duchesneau: Oui. Peut-être que M. McLaughlin, qui est notre chef de la direction financière, pourrait vous donner plus de détails. C'est que l'amortissement est échelonné sur sept ans pour certains appareils.

Mme Caroline St-Hilaire: Les équipements seront-ils désuets dans sept ans?

M. Michael McLaughlin (vice-président et chef de la direction financière, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien):

Cela ne fonctionne pas nécessairement ainsi. Nous devons établir un chiffre conformément à notre politique concernant l'amortissement des équipements dans les aéroports.

Normalement, nous devons décider quelle est la durée de vie de ces équipements. Cependant, nous n'avons pas beaucoup d'expérience avec certains types d'équipement, parce qu'ils viennent d'arriver à l'aéroport. Toutefois, à la lumière de l'expérience de Transports Canada et de celle des autres pays, nous avons décidé d'établir une durée de sept ans. Nous en avons discuté avec la vérificatrice générale afin de nous assurer que notre politique est correcte. Cela comporte toujours le risque que le type d'équipement que nous avons soit obsolète dans quelques années parce qu'il y aura de meilleurs équipements. Nous devons penser à cela aussi lorsque nous établissons le nombre d'années que nous utiliserons.

Il est bien possible que nous pourrions utiliser le même équipement pour cinq ou même dix ans. Or, nous avons fait une prévision de sept ans.

• (1550)

Mme Caroline St-Hilaire: Vous avez également dit qu'il y avait eu deux projets-pilotes en octobre dernier. Est-ce bien le cas?

M. Jacques Duchesneau: Nous en avons fait plusieurs. Dans quel domaine exactement?

Mme Caroline St-Hilaire: Je parle de celui sur les cartes d'accès aux zones réglementées. Le montant de 37 millions de dollars en crédits supplémentaires sert-il essentiellement à financer ce projet-pilote?

M. Michael McLaughlin: Les crédits supplémentaires sont là simplement parce que nous n'avons pas dépensé tout l'argent dont nous disposons pour les dépenses en capital au cours des années passées. Les projets sont encore en cours et ils doivent se poursuivre. Nous avons agi afin de transférer l'argent de l'année passée à l'année en cours et aux années subséquentes, pour compléter tous nos projets avant le 1^{er} janvier 2006.

Mme Caroline St-Hilaire: Votre programme de détection d'explosifs sera-t-il appliqué et mis à l'essai dans de petits aéroports également?

M. Michael McLaughlin: Oui. Nous avons des équipements pour déceler la présence d'explosifs dans les 89 aéroports désignés par le ministère des Transports. Ce n'est pas exactement le même équipement, mais il y en a.

Mme Caroline St-Hilaire: Ce sont de plus petits équipements pour les plus petits aéroports?

M. Michael McLaughlin: En effet.

[Traduction]

Le président: Madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD): Merci.

Je veux continuer dans la même veine que M. Gouk en ce qui concerne le programme à Vancouver. Pouvez-vous m'expliquer exactement en quoi il consiste?

M. Mark Duncan: À Vancouver, nous avons une file accélérée. Lorsque les compagnies aériennes avaient la responsabilité de faire le contrôle des passagers, elles avaient une file pour la classe affaires. Lorsque l'ACSTA a pris la responsabilité du contrôle, elle s'est concentrée sur l'uniformité, la bonne formation, l'amélioration de la sécurité, l'augmentation des appareils de détection de traces. Nous n'avons pas les ressources pour faire ce qui constituerait vraiment un élément de service à la clientèle, séparer les passagers de la classe affaires des passagers réguliers. Avec notre collaboration, Vancouver a créé un poste, payé par les compagnies aériennes, pour une personne qui sera à l'accueil et qui distinguera les passagers de la classe affaires des passagers ordinaires. C'est très important pour le trafic vers l'Asie, par exemple.

Mme Bev Desjarlais: Alors, cela ne se fait que pour les passagers de la classe affaires, par opposition à d'autres minables passagers qui désirent monter à bord d'un avion.

M. Mark Duncan: Par opposition à un voyageur enregistré... Nous n'avons pas de participation dans cela. Nous acceptons ce passager et ils font ce que nous appelons de la gestion de file en aval du processus de sécurité.

Mme Bev Desjarlais: Et ensuite, ils vont dans la file prioritaire et doivent se soumettre aux mêmes mesures de sécurité.

M. Mark Duncan: C'est exact.

Mme Bev Desjarlais: Et ce sont les compagnies aériennes qui le font?

M. Mark Duncan: C'est payé par les compagnies aériennes. Mais, en fait, c'est géré par l'autorité aéroportuaire au nom des compagnies aériennes. Si vous allez à Vancouver et que vous êtes un passager de la classe affaires, par exemple, on vous remettra une petite étiquette qui sera apposée sur votre carte d'accès à bord et qui vous identifiera.

Mme Bev Desjarlais: Serait-il raisonnable de demander si tous les passagers de la classe affaires peuvent passer de cette manière ou s'il y a une distinction entre certains passagers de la classe affaires et d'autres? Est-ce que tous les passagers de la classe affaires passent par la file prioritaire ou y a-t-il quelqu'un qui choisit qui, dans la classe affaires, aura le droit d'emprunter cette file?

M. Mark Duncan: Encore une fois, c'est une question qui est gérée par les compagnies aériennes, qui définissent leurs classes affaires. Nous ne voulons pas nous immiscer dans la distinction au niveau de la gestion de la file. En d'autres mots, l'avantage réel pour les passagers de la classe affaires, c'est que, s'il y a une file d'attente, et encore une fois, cela devient évidemment un problème, nous ne voulons pas commencer à dire qui est un passager de la classe affaires...

Mme Bev Desjarlais: Est-ce que toutes les compagnies aériennes le font à Vancouver, ou juste quelques-unes?

• (1555)

M. Mark Duncan: Toutes les compagnies aériennes, en collaboration. C'est uniquement à Vancouver et c'est uniquement un projet pilote à Vancouver.

Mme Bev Desjarlais: Il s'agit seulement d'un projet pilote. Évidemment, cela donne l'impression que certains passagers sont traités différemment aux yeux du processus de sécurité, mais s'ils doivent passer par les mêmes contrôles de sécurité lorsqu'ils arrivent en haut de l'escalier où ils seront contrôlés, et si tous passent le contrôle de la même manière, ce serait comme la file que l'on avait à Ottawa auparavant.

M. Mark Duncan: C'est absolument exact et c'est le problème de M. Gouk, que...

Mme Bev Desjarlais: Alors, en essence, si nous voulions savoir si cela est fait d'une manière raisonnable pour tous les passagers, nous pourrions le savoir en posant la question aux compagnies aériennes.

Alors, chaque compagnie aérienne ferait cela? Elles remettraient à chacun une étiquette qui leur permettrait de passer.

M. Mark Duncan: C'est exact—à l'enregistrement.

Mme Bev Desjarlais: Très bien.

En ce qui concerne le nombre d'aéroports qui ont été désignés dans l'ensemble du pays pour avoir des mesures de sécurité sur place, on parle de 89 aéroports, j'ai soulevé cette question auparavant, parce que je suis toujours déconcertée de voir comment cela peut constituer un processus sécuritaire. À Thompson, Manitoba, l'aire de trafic se limite à une longue piste large et vous avez l'autorité portuaire qui gère l'aéroport. Et plus loin, il y a quelques autres compagnies aériennes, mais parce qu'elles ont leur propre bâtiment, elles n'ont pas à assurer la sécurité. De plus, leurs avions ne volent pas et n'atterrissent pas nécessairement juste devant l'aérogare de Winnipeg.

Toutefois, les compagnies aériennes qui fonctionnent depuis l'aéroport doivent assurer la sécurité. Leurs avions atterrissent à l'aéroport à Winnipeg, apparemment dans une zone réglementée, et même si l'avion poursuit sa route, les passagers doivent sortir de la

zone réglementée et se soumettre de nouveau aux mesures de sécurité.

Un avion qui vient de l'autre endroit, tout juste au bout de la piste de Thompson, vole littéralement au-dessus de l'autre aéroport; il vole en fait au-dessus de la piste d'atterrissage et atterrit à 100 ou 200 verges plus loin. Je sous-estime probablement cette distance.

Alors, j'ai des problèmes à comprendre comment cela est sécuritaire.

M. Mark Duncan: C'est une question très difficile, une question très valable. Mais la question, c'est où tracer la ligne? Nous avons 89 aéroports désignés. Par exemple, il y a probablement plus de 1 000 aéroports au Canada. À un moment donné, vous tracez la ligne en fonction de la taille et de la fréquence des avions. Et avec la réglementation, élaborée par Transports Canada, nous avons travaillé avec 89 aéroports désignés par le règlement. Les vols se font entre les aérogares de ces 89 aéroports. Quant à la question de ce que nous appelons les concessionnaires des services aéronautiques à l'aéroport, si le vol se fait d'un concessionnaire à un autre, le règlement détermine qu'il s'agirait probablement d'un avion d'affaires. Mais il y a un certain nombre d'aéroports où des concessionnaires font du transport aérien à taux unitaires. Cette question a été soulevée...

Mme Bev Desjarlais: Entièrement commercial?

M. Mark Duncan: Oui. Vous avez tout à fait raison. Cette question a été soulevée par Transport Canada. La question a été portée à notre attention. Transport Canada a eu quelques réunions sur le sujet et c'est une question que nous devons traiter par le biais du règlement.

Mme Bev Desjarlais: J'aurais tendance à croire que le même genre de situation pourrait se produire ailleurs au Canada et le résultat, en ce qui me concerne, c'est une situation tout à fait risible du point de vue de la sécurité. Cela n'a pas de sens. J'utilise ces deux types de compagnies aériennes.

• (1600)

M. Mark Duncan: Non, et cette question particulière est correcte, mais pour tracer la ligne à un moment donné, vous devez permettre à un passager de partir d'un aéroport qui est jugé sécuritaire pour se rendre dans un aéroport qui est jugé non sécuritaire. Alors ce vol peut avoir lieu, mais si ce vol revient dans un aéroport, comme par exemple, d'un aéroport autre que celui de Thompson, il devient, dans notre jargon, un avion sale. Alors les passagers doivent rester en dehors de la zone réglementée et ensuite, faire l'objet d'un contrôle avant de pouvoir entrer dans le réseau des 89 aéroports.

Le président: Merci, monsieur Duncan. Merci, madame Desjarlais.

J'ai horreur de penser que vous voyagez à bord d'un avion sale.

Monsieur Karygiannis.

L'hon. Jim Karygiannis: Merci.

Bienvenue.

Je suis curieux, vous dites que nous allons nous orienter vers la file accélérée et M. Gouk dit qu'un député devrait avoir une préférence, ou un homme d'affaire, par rapport...

M. Jim Gouk: J'ai utilisé cela comme un exemple.

L'hon. Jim Karygiannis: Comme un exemple pour nous tous, vous avez dit.

En quelque part, vous allez devoir examiner une liste de gens et dire si cette personne est sans danger ou non. Avez-vous à l'heure actuelle le droit de voir les listes d'interdiction de vol, les listes DHP? Avez-vous des listes de ce genre?

Un témoin: Non, nous n'en avons pas.

M. Jim Karygiannis: Alors, dans la mesure où vous êtes concerné à l'heure actuelle, quelqu'un se présente et monte à bord d'un avion et vous donnez 100 p. 100.

M. Jacques Duchesneau: Selon le règlement actuel, monsieur le président, nous contrôlons 100 p. 100 des personnes qui nous sont présentées. Les compagnies aériennes doivent amener tous les passagers à notre point de contrôle et nous contrôlons 100 p. 100 des passagers de la même façon.

L'hon. Jim Karygiannis: Comment envisagez-vous que cette nouvelle idée fonctionnera, qu'il s'agisse d'une personne d'affaire, d'un cadre de direction, d'un député ou du premier ministre? Comment voyez-vous cela fonctionner?

M. Jacques Duchesneau: Monsieur le président, je dois vous raconter cette histoire. J'étais à London dimanche. Je suis allé dans la file accélérée et il m'a fallu plus de temps pour passer au contrôle que si j'avais été un passager ordinaire. C'est exactement la situation à laquelle nous sommes confrontés.

Je me souviens que M. Gouk a posé des questions l'an dernier au sujet du voyageur enregistré. Nous sommes tous d'accord avec cette idée, mais nous devons nous assurer que le système que nous allons mettre en place aura une valeur ajoutée pour le passager qui voyage. Et pour y arriver, oui, nous devons procéder à des enquêtes de sécurité sur les gens et nous assurer que ces personnes ne constituent pas une menace pour la sûreté du transport aérien.

L'hon. Jim Karygiannis: Monsieur Duchesneau, je ferais l'objet d'une enquête de sécurité... Je me présenterais à l'aéroport et je passerais tout droit, sans contrôle?

M. Jacques Duchesneau: Non. Vous allez devoir passer par un point de contrôle et il y aura une vérification. Il pourrait y avoir une deuxième vérification, dans ce cas, et c'est la chose que nous essayons de...

L'hon. Jim Karygiannis: Je devrai tout de même passer par les détecteurs de métaux?

M. Jacques Duchesneau: Vous devriez suivre le même procédé.

La question—puisque nous essayons d'y arriver avec un système de recouvrement des coûts, car il faut de l'argent pour installer un système comme cela—consiste à savoir quel est l'avantage pour une personne de payer...peu importe le montant...pour avoir une carte de voyageur de confiance ou de voyageur inscrit pour passer. C'est ce que nous devons déterminer afin de mettre le système en place.

L'hon. Jim Karygiannis: Avez-vous effectué des sondages pour savoir s'il y a un intérêt pour ce système, et avez-vous expliqué aux personnes qui sont...? Vous savez, la CANPASS coûte 40 \$ par année. Avez-vous fait un sondage? Avez-vous des chiffres, des estimations sur la valeur ajoutée pour un individu et le nombre de personnes qui voudront adhérer à ce système? Avez-vous fait des recherches?

M. Jacques Duchesneau: Pas encore, mais nous travaillons avec l'ASFC. Elle a déjà un système. Nous essayons de nous ajuster au système qu'elle a mis en place afin de nous assurer que les personnes n'auront pas à payer deux fois pour un système de voie rapide lorsqu'ils quittent le pays et lorsqu'ils reviennent au pays. Nous

pouvons jumeler les deux systèmes, et c'est ce dont nous discutons avec l'ASFC.

L'hon. Jim Karygiannis: Monsieur Duchesneau, pour le compte rendu, je vais préciser qu'il ne s'agit pas d'une passe qui vous permet de passer sans contrôle. Les détenteurs de cette passe doivent passer par des détecteurs de métaux et subir un contrôle de sécurité à l'aéroport.

M. Jacques Duchesneau: Tout à fait.

Le président: Avez-vous terminé?

L'hon. Jim Karygiannis: Oui. Si un de mes collègues a besoin de plus de temps...

Le président: Il reste trois minutes.

M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.): Bien sûr, merci.

Je vais garder ma plus longue question pour plus tard, en espérant pouvoir la poser.

Au sujet du dispositif biométrique, pouvez-vous simplement nous dire où en est la situation maintenant? Je pense que ce système est utilisé dans le cadre d'un projet pilote dans certains aéroports. Qu'en est-il? Où sera-t-il utilisé? Lorsque ce système sera complètement opérationnel, de quoi auront l'air les aéroports?

● (1605)

M. Mark Duncan: Je suppose que nous devons déterminer la caractéristique biologique qui sera utilisée. Nous avons ce que l'on appelle...

M. Francis Scarpaleggia: C'est exactement pourquoi je pose la question, car c'est quelque chose de très compliqué et je ne comprends pas les nuances.

M. Mark Duncan: D'accord. C'est peut-être une confusion avec le statut de voyageur enregistré.

Tout d'abord, au sujet de la CANPASS et de NEXUS, qui sont utilisés aux frontières. Ces systèmes utilisent essentiellement des données biométriques de l'iris.

Nous élaborons également un programme de carte d'identité pour les zones réglementées, la CIZR. La raison pour laquelle nous créons cette CIZR, c'est pour avoir un système de contrôle biométrique dans les passes de sécurité des travailleurs des aéroports.

Il y a eu un problème à Vancouver, il s'agit d'un nouveau photocopieur qui peut copier une passe et cette copie peut être utilisée pour accéder au côté piste. Avec cette carte d'identité biométrique, vos empreintes ou votre iris seront lus par le système lorsque vous voudrez passer les portes menant à cet accès.

En ce qui concerne la CIZR, nous avons choisi les empreintes combinées avec un aspect secondaire de l'iris, car le contrôle de sécurité est effectué premièrement avec les empreintes, qui sont comparées avec les données de la GRC, du SCRS, etc. Les cartes que nous mettons au point, qui en sont au stade des tests opérationnels—le système est presque entièrement mis en oeuvre à Kelowna—est capable d'emmagasiner d'autres informations biométriques. Elles peuvent contenir de l'information biométrique sur les empreintes, sur l'iris ou sur le visage. Nous utilisons deux types de données biométriques, car il y a des personnes qui ne peuvent utiliser leurs empreintes.

En ce moment, nous effectuons des essais avec les données biométriques à Kelowna, à Montréal, à Charlottetown et à Vancouver. Lorsque ces essais seront terminés, et nous sommes certains que cela fonctionnera, nous allons mettre en oeuvre le système partout dans le pays.

M. Francis Scarpaleggia: Donc, un type de système utilise des données sur l'iris, et ce système est mis en oeuvre par les agents des douanes, et l'autre système, c'est la CIZR, qui est destiné aux employés des aéroports.

M. Mark Duncan: C'est exact.

M. Francis Scarpaleggia: Merci.

Le président: Monsieur Nicholson.

L'hon. Rob Nicholson (Niagara Falls, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Bienvenue au comité.

La discussion a surtout portée sur la question de savoir comment faire passer des personnes à travers le contrôle de sécurité de manière plus rapide, celles dont le risque de sécurité est moins élevé. J'aimerais parler un peu des personnes qui se situent à l'autre extrémité du continuum, c'est-à-dire les personnes à haut risque qui se présentent à l'aéroport.

Que se passe-t-il au sujet de la liste des personnes non autorisées à voyager par avion?

M. Jacques Duchesneau: En ce moment, nous n'utilisons pas ce système. Je le répète, en ce moment, tout le monde est contrôlé, à 100 p. 100.

Il y a deux façons de faire ce que nous faisons. Si vous prenez l'approche européenne, leur système est basé sur une approche de gestion du risque, alors que le système américain est basé sur une approche de minimisation du risque. Il y a deux écoles de pensée.

Nous avons été mis sur pied il y a environ deux ans et demi, et je crois qu'il était nécessaire que nous mettions en oeuvre le système tel qu'il l'est maintenant. Mais nous devons aller plus loin, et je crois que le ministre a été assez clair à ce sujet. Il ne voit pas pourquoi toutes les personnes devraient être contrôlées de la même manière. Et pour cela, nous devons changer les règlements et travailler avec une approche de gestion du risque : qui représente une menace à la sécurité?

L'hon. Rob Nicholson: C'est différent du système américain, qui est un système de minimisation du risque. Est-ce bien que vous dites?

M. Jacques Duchesneau: Oui.

L'hon. Rob Nicholson: Alors selon l'analyse que vous faites du système américain, qu'est-ce qui ne fonctionne pas ou qui ne serait pas approprié pour le Canada?

M. Jacques Duchesneau: La principale plainte que nous entendons, c'est que tout le monde est traité de la même manière.

L'hon. Rob Nicholson: Aux États-Unis?

M. Jacques Duchesneau: Oui, aux États-Unis. Pourquoi faudrait-il traiter de la même manière une personne âgée qui ne représente pas de menace et une personne qui pourrait représenter une menace?

L'hon. Rob Nicholson: En bout de ligne, vous n'auriez pas de problème à appliquer quelque chose comme le programme NEXUS, qui est utilisé à nos frontières, et qui fait passer aux personnes qui en font la demande un contrôle de sécurité des deux côtés de la frontière? Je suppose que le processus est approfondi, car il faut quatre mois pour l'obtenir.

Seriez-vous hésitant à utiliser quelque chose de similaire dans les aéroports du Canada?

M. Jacques Duchesneau: Pas du tout.

Nous devons trouver une façon de faire... Nous sommes allés consulter l'ASFC afin de travailler à partir de leur système, comme je l'ai dit. Pourquoi créer un nouveau système alors qu'il y en a déjà un en place, qui est assez bon? Quelle serait la valeur ajoutée si l'ACSTA utilisait le même système? Il fonctionne aux frontières, alors pourquoi ne fonctionnerait-il pas dans le secteur de l'aviation?

• (1610)

L'hon. Rob Nicholson: Les Américains ont un système, notamment... Je veux parler de cette liste de personnes qui n'ont pas le droit de voyager par avion. Croyez-vous qu'une telle liste comporte certains avantages? Les règlements permettraient d'établir quelque chose de similaire. Je sais que le ministre a certaines réserves par rapport à la Charte, mais il n'a pas dit qu'il ne voulait pas du tout l'utiliser, je ne pense pas.

Auriez-vous des réserves quant à l'utilisation d'une liste de personnes qui ne peuvent voyager par avion dans ce pays?

M. Jacques Duchesneau: L'évaluation de la menace ou du risque est effectuée par le SCRS ou la GRC. En ce qui nous concerne, toute personne qui se présente dans la zone de contrôle de sécurité avant l'embarquement est contrôlée de la même manière, peu importe qui est cette personne.

L'hon. Rob Nicholson: Alors vous ne voyez pas d'avantage à imposer des mesures de sécurité supplémentaires pour les personnes qui ne sont pas, dès le départ, autorisées à embarquer à bord d'un avion au Canada?

M. Jacques Duchesneau: Je crois qu'il est important d'essayer de s'adapter à une situation qui évolue régulièrement, au jour le jour. La menace qui existe aujourd'hui est assez différente de celle qui existait il y a trois ans, mais elle pourrait être différente dans deux ans, ou dans deux mois.

L'hon. Rob Nicholson: Alors, vous n'allez pas utiliser une liste de personnes non autorisées à voler au Canada, d'après vous?

M. Jacques Duchesneau: Ce n'est pas ce que je dis, cela ne relève pas de ma responsabilité. Ce que je vous dis, c'est que nous contrôlons toutes les personnes qui se présentent à un point de contrôle de la même manière. Cela représente 99,2 p. 100 des personnes qui embarquent à bord des avions au Canada.

L'hon. Rob Nicholson: Merci.

C'était mes questions, monsieur le président.

[Français]

Le président: Monsieur Carrier.

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

Bonjour, monsieur Duchesneau. Je vous souhaite la bienvenue à notre comité.

Vous avez parlé tout à l'heure des aéroports désignés. Je crois qu'ils sont au nombre de 89. Je voulais que vous me confirmiez si toute la politique de sécurité qui a été établie est répartie partout dans les 89 aéroports désignés. Est-ce mission accomplie pour ceux-là?

Je voudrais aussi savoir comment a été établie la liste des aéroports désignés. Vous occupez-vous partiellement de ceux qui n'y figurent pas, ou pas du tout? À quel niveau se situe la sécurité dans les autres aéroports?

Par exemple, j'ai vu que l'aéroport de Gatineau ne figure pas parmi les aéroports désignés. C'est quand même une voie d'accès pour Ottawa. Je voudrais vous entendre là-dessus. Qu'arrive-t-il dans les autres aéroports?

M. Jacques Duchesneau: La liste des 89 aéroports a été déterminée par Transports Canada en vertu de son pouvoir réglementaire. Comme je le disais tout à l'heure, la sécurité a été établie de façon similaire dans les 89 aéroports. Certains d'entre eux ne sont plus en opération aujourd'hui, c'est-à-dire qu'ils font encore partie de la liste des 89, mais qu'ils n'ont pas de vols réguliers. Même s'ils figurent parmi la liste des 89, ils n'offrent pas de services actuellement. Des équipements peuvent y avoir été installés, mais il n'y a pas d'opérations de fouille comme on en fait actuellement.

À la suite de demandes faites auprès de Transports Canada, deux aéroports ont été ajoutés à la liste des 89, alors que deux autres en ont été retirés. Les deux aéroports qui ont été ajoutés sont ceux de Mont-Tremblant, au Québec, et de Red Deer, à Terre-Neuve, tandis que deux aéroports situés dans le Nord québécois ont été retirés de cette liste.

Qui détermine quels aéroports doivent être dans la liste ou non? Cela n'a rien à voir avec l'ACSTA. C'est le ministre des Transports qui prend cette décision.

M. Robert Carrier: Je voulais obtenir de l'information sur la sécurité aux autres aéroports, ceux qui ne sont pas dans la liste. Pouvez-vous nous en dire davantage?

M. Jacques Duchesneau: Sans entrer dans les détails, en fait, le mandat de l'ACSTA est d'accomplir les six mandats qui nous ont été décernés par le ministre des Transports dans les 89 aéroports désignés. Les autres aéroports ne sont pas soumis à des règles de sécurité de notre administration.

[Traduction]

Le président: Oui, allez-y.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: Vous n'avez pas de pouvoir de recommandation auprès du ministre?

M. Jacques Duchesneau: Nous avons effectivement un pouvoir de recommandation. Dans le cas de Mont-Tremblant, par exemple, c'est l'ACSTA qui est à l'origine de la recommandation. Toutefois, cela demeure uniquement une recommandation. Le pouvoir décisionnel revient réellement au ministre des Transports.

•(1615)

Mme Caroline St-Hilaire: Puis-je poser deux brèves questions supplémentaires?

[Traduction]

Le président: C'est à vous de poser la dernière question, puis nous passerons à Mme Desjarlais.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: J'ai lu votre magnifique rapport sur les langues officielles. On peut y lire que l'ACSTA a fait des pas de géant en ce qui a trait aux langues officielles. Cela va-t-il toujours bien?

M. Jacques Duchesneau: Oui, cela va bien. Honnêtement, dans certains endroits, il est difficile d'obtenir du personnel pour faire l'accueil dans les deux langues. Nous sommes en train d'y travailler. Je peux vous dire que les fournisseurs de services qui travaillent pour nous sont soumis à une pression importante. En effet, nous croyons

vraiment que dans les aéroports de classe 1, les huit plus gros aéroports au Canada, le service doit être offert dans les deux langues.

Mme Caroline St-Hilaire: Quelles sont les mesures pour assurer...?

[Traduction]

Le président: Madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais: Savez-vous quels critères Transports Canada a-t-il utilisés pour déterminer les 89 aéroports?

M. Mark Duncan: À l'époque du 11 septembre, je...

Mme Bev Desjarlais: Lorsque l'ACSTA a été mise en place, car...

M. Mark Duncan: Lorsque l'ACSTA a été mise en place, après le 11 septembre, il a été décidé que Transports Canada désigne les 89 aéroports qui avaient un contrôle à ce moment.

Nous travaillons maintenant avec Transports Canada pour définir les critères pour entrer et sortir des aéroports—et pour résoudre les questions dont vous avez parlé, comme les exploitants des services aéronautiques des aéroports, l'accès et les critères utilisés pour la taille des aéronefs, et un certain nombre d'autres facteurs.

Mme Bev Desjarlais: Les critères utilisés étaient donc les aéroports qui avaient déjà des mesures de contrôle?

M. Mark Duncan: Les aéroports qui avaient des mesures de contrôle. À cette époque, 56 aéroports devaient avoir des mesures de contrôle lors du 11 septembre; le nombre a été augmenté à 89 lorsque l'ACSTA a été mise sur pied.

Mme Bev Desjarlais: D'accord.

Quels autres critères ont été utilisés pour ajouter ces aéroports, à l'ACSTA?

M. Mark Duncan: Il s'agissait essentiellement de critères basés sur le risque, sur le nombre de passagers qui utilisaient ces aéroports.

Mme Bev Desjarlais: Cela dépendait du nombre de personnes qui utilisaient ces aéroports?

M. Mark Duncan: Non, le critère était basé sur les vols qui se rendaient à cet aéroport et qui se rendaient dans les principaux aéroports. Je n'ai pas... Vous devriez demander à Transports Canada de vous dire quels sont les critères.

Mme Bev Desjarlais: Selon vous, c'était le seul critère qui a été utilisé?

Vous parlez d'évaluation du risque. Qui était chargé de l'évaluation du risque à l'aéroport?

M. Mark Duncan: C'était Transports Canada, avec la sécurité...

Mme Bev Desjarlais: Transports Canada, donc. J'essaie seulement...

M. Mark Duncan: Vous devez reconnaître que l'ACSTA a été mise sur pied après le fait.

Mme Bev Desjarlais: Les mesures étaient-elles appliquées avec, par exemple, la GRC de la localité?

M. Mark Duncan: Je ne peux répondre pour Transports Canada à ce sujet.

Mme Bev Desjarlais: D'accord, alors le critère était simplement « Nous croyons que cet aéroport doit en faire partie ».

M. Mark Duncan: Vous devez reconnaître qu'après le 11 septembre, il y a eu un certain nombre de décisions qui ont été prises très, très rapidement.

Mme Bev Desjarlais: Je sais, mais je veux simplement savoir s'il y avait des critères; cela permettrait d'expliquer les choses qui se produisent. Mais je ne suis pas convaincue qu'il y avait des critères, en raison du nombre de choses qui y surviennent.

Vous avez dit, cependant, qu'il y avait un procédé qui s'en venait possiblement?

M. Mark Duncan: J'ai parlé de ce dont nous parlons maintenant, les critères qui devraient gouverner...

Le président: Pouvons-nous permettre à M. Duncan de répondre à la question?

L'hon. Jim Karygiannis: Avant qu'il le fasse, monsieur, puis-je avoir 30 secondes?

Le président: D'accord, allez-y.

L'hon. Jim Karygiannis: Je suis certain que M. Duncan a de la difficulté à répondre à certaines questions.

Mme Bev Desjarlais: Je ne sais pas, mais je pense qu'il allait bien juste avant que vous l'interrompiez.

Le président: Attendez une minute, madame Desjarlais.

Allez-y, et dites ce que vous avez à dire, monsieur Karygiannis.

L'hon. Jim Karygiannis: Je crois qu'il y a certaines questions délicates qui ne devraient peut-être pas figurer sur le hansard et sur le compte rendu.

Le président: Attendez une minute. C'est aux témoins de déterminer cela; ce n'est pas à vous, monsieur Karygiannis. Si c'est un sujet de nature délicate et qu'ils veulent demander que nous continuons à huis clos, laissons-les faire. Ils ont leur conseiller juridique avec eux, d'ailleurs.

Allez-y, madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais: Ma question était la suivante : d'après ce que je comprends, y a-t-il une façon de faire qui est considérée comme n'étant plus nécessaire? Je serais curieuse de savoir si Mont-Tremblant, par exemple, a été enlevé de la liste.

• (1620)

M. Mark Duncan: Un certain nombre d'aéroports ont demandé à être sur la liste, et un certain nombre ont demandé à être retirés de la liste. Je le répète, je ne peux pas parler pour Transports Canada, mais ils se pencheront sur ces décisions et ces critères. Nous allons certainement participer au processus décisionnel.

Mme Bev Desjarlais: D'accord, merci.

Le président: Merci.

Monsieur Bonin.

M. Raymond Bonin (Nickel Belt, Lib.): Merci, monsieur le président.

[Français]

Dans votre travail, vous avez du succès quand vous réussissez à intercepter un individu qui essaie d'entrer avec des armes à feu ou des objets dangereux. Un échec se produit quand un tel individu arrive à passer inaperçu.

Peut-être préféreriez-vous répondre à ma question à huis clos, mais je vois pas d'empêchement à ce que vous nous indiquiez le nombre de personnes que vous prenez en défaut. Quant au nombre de ces personnes qui réussissent à passer sans être identifiées, peut-être serait-il préférable que vous nous le disiez à huis clos afin de préserver l'intégrité du programme.

M. Jacques Duchesneau: Sans aucun doute, monsieur le président, j'aimerais mieux donner ces informations à huis clos, mais, comme je le disais plus tôt, nous sommes prêts à répondre à ces questions.

[Traduction]

M. Raymond Bonin: Pouvons-nous poursuivre à huis clos?

Le président: Si je puis me permettre, puisque nous avons un certain nombre de personnes ici qui désirent suivre cette séance, pouvons-nous mettre ces questions de côté? Si les témoins désirent répondre à certaines questions à huis clos, je n'ai pas de problème avec cela. Alors, si vous voulez mettre les questions de côté pour le moment, à la fin de la séance, nous poursuivrons à huis clos. À 8 heures, nous pourrions continuer à huis clos.

M. Raymond Bonin: Tout à fait. Je ne suggère pas de passer à huis clos maintenant.

Le président: D'accord, c'est bon.

Avez-vous d'autres questions?

M. Raymond Bonin: Non.

Le président: Monsieur Karygiannis, je crois que vous avez dit... Il y a environ deux minutes.

L'hon. Jim Karygiannis: Merci.

C'est très, très court. Bon nombre d'entre nous avons voyagé et passé dans des aéroports, et nous voyons que nos aéroports prennent soin de diverses personnes, qu'il s'agisse de personnes qui viennent de l'étranger ou de Canadiens de différentes origines, différentes ethnies, ou des dirigeants que nous représentons.

Pourriez-vous nous dire si vous savez combien de langues différentes parlent nos divers employés dans les aéroports? Quand on va dans un aéroport, il y a une telle diversité de personnes qui y travaillent. Je dois vous féliciter, puisque je viens d'une circonscription qui est probablement la première ou la deuxième circonscription ayant la plus grande diversité ethnique. Lorsque mes électeurs voyagent, particulièrement les personnes âgées ou les personnes qui ne parlent ni anglais ni français, la première chose qu'ils disent, c'est qu'un employé d'un aéroport les a aidés et qu'il y a des employés de l'ACSTA qui parlent plus d'une langue. Vous devez sûrement recevoir des félicitations. Savez-vous combien, environ, de langues parlent vos employés?

M. Jacques Duchesneau: C'est une très bonne question. En fait, je crois que cette question a déjà été posée par M. Karygiannis en février dernier, et nous avons vérifié. Les contrôleurs de l'ACSTA parlent environ 50 langues différentes.

Après les discussions que nous avons eues en février, lorsque j'ai rencontré des collègues de partout dans le monde, M. Karygiannis a fait une présentation, et nous avons établi un centre de communications de sécurité. Nous essayons de mettre au point un système qui permet aux passagers qui ne parlent ni français ni anglais de faire appel à nous pour obtenir des instructions, et nous aurons une liste de personnes partout au pays qui parlent différentes langues, alors nous pourrions y avoir recours pour nous assurer que ces personnes qui ne parlent ni français ni anglais obtiennent les bonnes instructions.

L'hon. Jim Karygiannis: À ce sujet, si d'autres ministères de notre gouvernement veulent nous faire part de leurs meilleures pratiques, je suis certain que vous pourriez faire de même, et présenter votre façon de faire.

M. Jacques Duchesneau: C'est déjà fait. Nous avons déjà reçu des visites de la GRC, du SCRS et de la sécurité de la Chambre des communes, et ils ont examiné le système que nous avons mis en place.

L'hon. Jim Karygiannis: Je suis certain que tout le monde ici se joint à moi pour vous féliciter d'avoir pris cette initiative.

Le président: Monsieur Scheer.

M. Andrew Scheer (Regina—Qu'Appelle, PCC): Merci.

Je partagerai le temps qui m'est alloué avec M. Gouk. Je n'ai que quelques questions très simples.

D'abord, si quelqu'un figure sur la liste des personnes jugées inadmissibles à prendre l'avion aux États-Unis, cette personne est-elle autorisée à le faire au Canada?

M. Jacques Duchesneau: Une fois de plus, c'est une question qui relève de la police et non de l'ACSTA. Si quelqu'un se présente au poste de contrôle de la sécurité sans être accompagné d'un policier, nous l'inspectons de la même façon. Ce qui nous importe, c'est la sécurité. Toutefois, nous ne participons pas pour le moment à ce programme.

M. Andrew Scheer: Donc, quelqu'un qui ne fait pas l'objet d'un mandat d'arrestation aux États-Unis mais dont le nom figure sur la liste peut venir au Canada et monter à bord d'un avion.

• (1625)

M. Jacques Duchesneau: Je crois que c'est l'affaire des transporteurs aériens.

M. Mark Duncan: Sauf s'il s'agit d'un vol d'un transporteur américain à destination des États-Unis qui respecte la liste des personnes jugées inadmissibles à prendre l'avion, conformément aux règlements de la TSA.

M. Andrew Scheer: Dans le Budget supplémentaire des dépenses, vous demandez, outre les 466 millions de dollars, une autre augmentation d'environ 37 millions de dollars. Ai-je bien compris?

M. Michael McLaughlin: Oui. Il s'agit de sommes que nous aurions dû utiliser antérieurement. Donc, pour conserver notre allocation budgétaire fédérale, qui était de 1 942 millions de dollars, un certain montant a été affecté aux dépenses de fonctionnement et un autre aux dépenses d'immobilisations. Pendant la mise en oeuvre des projets, et en raison des retards qui peuvent survenir, il se peut que des aéroports ne soient pas prêts à recevoir certains types de matériel. Nous reportons donc des coûts à plus tard, mais gardons le cap sur l'objectif final, qui est de répondre aux normes internationales.

Voilà pourquoi vous voyez une demande additionnelle de 37 millions de dollars. Il s'agit d'une somme qui aurait dû être dépensée auparavant, mais qui a été reportée.

M. Andrew Scheer: On parle donc de sommes qui n'ont pas été utilisées à une autre période.

M. Michael McLaughlin: Oui. Cet argent, qui était réservé aux dépenses d'immobilisations, n'a pas été utilisé. Aucune dépense de fonctionnement n'a été reportée.

M. Andrew Scheer: Merci.

Je vais donc céder la parole à M. Gouk.

M. Jim Gouk: Merci.

D'après les réponses que nous avons eues, on constate que le système canadien n'a pas à être complètement harmonisé avec celui des Américains. Si je comprends bien, la seule chose qui nous

empêche de mettre en oeuvre un programme d'enregistrement des voyageurs est la réglementation canadienne. Si nous avions la réglementation appropriée, nous pourrions mettre sur pied un tel programme.

M. Jacques Duchesneau: Oui.

En ce qui a trait au recouvrement des coûts, je crois que nous avons énoncé clairement dans notre dernier plan d'entreprise que nous n'entamerons aucun nouveau projet à moins d'avoir les fonds nécessaires.

M. Jim Gouk: On peut supposer que les coûts seront pris en compte dans le permis.

Puisque j'ai posé cette question l'année dernière, j'aimerais savoir ce qui a été fait depuis en vue de mettre sur pied ce programme? Y a-t-il eu des changements depuis un an? Quelles mesures avez-vous prises?

M. Mark Duncan: Nous n'avons pas fait autant de progrès que vous ne l'auriez souhaité. C'est que nous croyons qu'il ne faut pas exclure la TSA. Elle a commencé à parler de ses projets pilotes en mars, l'année dernière. Elle les a déployés pendant l'été, et nous en avons fait un suivi.

J'ai vu comment les choses étaient organisées à Houston. Comme je l'ai dit, nous aimerions en tirer profit, mais il y a un problème de réglementation. Depuis deux mois, nous avons une personne qui travaille à ce projet. Nous avons toutes les données de la TSA qui, par ailleurs, fait preuve de beaucoup de collaboration. Il y a deux mois, nous avons rencontré notre conseil d'administration car certains membres étaient d'avis que nous devions plutôt nous concentrer sur la sécurité.

Comme je l'ai dit plus tôt, nous allons nous réunir de nouveau avec le conseil d'administration, le 7 décembre, pour lui proposer de mettre le programme à l'essai au moyen d'un projet pilote. Comme nous l'avons mentionné, divers projets sont mis en oeuvre et tiennent compte de plusieurs facteurs, dont la protection des renseignements personnels, la réglementation, le recouvrement de coûts, etc.

En somme, voilà où nous en sommes. Il ne fait aucun doute aujourd'hui que le trafic aérien est revenu au même niveau qu'avant le 11 septembre. C'est quand même stressant de recevoir, par exemple, des appels du vice-président d'Air Canada. Donc, nous ne nous opposons certainement pas à l'idée.

M. Jim Gouk: Un des éléments déclencheurs l'année dernière, c'était les files d'attente. L'administration aéroportuaire d'Ottawa a comparu devant nous. Elle s'inquiétait du fait que l'ACSTA avait envoyé des employés en formation, laissant donc un effectif réduit, pendant des périodes de pointe. En ce qui a trait au volume de passagers, il n'y avait aucune coordination entre l'ACSTA, l'administration aéroportuaire et les transporteurs aériens. Les files d'attente étaient longues, et des vols avaient des sièges vacants.

Avez-vous maintenant un programme de coordination de la circulation des passagers pour les administrations aéroportuaires et les transporteurs aériens afin de répondre aux besoins en période de pointe?

• (1630)

M. Mark Duncan: Dimanche, il y a eu la Coupe Grey. Lundi matin, les vols étaient plus que complets. J'ai reçu un courriel de la part de Paul Benoit, à 7 h 15. Il était gêné, mais il nous a félicités. Si vous le désirez, je peux déposer ce courriel comme preuve. Je l'ai d'ailleurs fait suivre à mon patron.

Nous travaillons donc en étroite collaboration avec tous les aéroports en ce qui a trait aux horaires de vol. Je dirais que dans certains aéroports... Prenons, par exemple, ce qui s'est passé dimanche dernier, à Montréal. Cinq mille passagers étaient attendus, mais il y en a eu 8 500. Il arrive donc que même les transporteurs aériens aient de la difficulté à nous transmettre les bonnes données.

Le président: Merci, monsieur Gouk.

D'après moi, monsieur Duncan, la plupart des passagers qui ont pris l'avion lundi matin étaient probablement assez pacifiques et dans un état quelque peu léthargiques.

Monsieur Scarpaleggia.

[Français]

M. Francis Scarpaleggia: Merci, monsieur le président. Je n'ai pas l'habitude de voyager autant en avion que certains de mes collègues: mon comté est à peine à deux heures d'ici, donc je voyage donc en voiture. Excusez-moi si mes questions vous semblent un peu simplistes.

Lorsqu'on se présente dans un aéroport comme passager, on doit transiger avec vos agents, évidemment, mais aussi avec les agents de l'Agence des douanes et du revenu du Canada. Vous êtes des organismes indépendants, mais vous devez travailler ensemble jusqu'à un certain point. De quelle façon travaillez-vous ensemble? Y a-t-il des chevauchements ou une possibilité de chevauchements? Par exemple, avez-vous chacun vos propres bases de données, ou accédez-vous à une base de données policières commune?

La raison pour laquelle je pose cette question est que nous savons que juste avant les événements du 11 septembre, il y avait une situation bureaucratique où la CIA et le FBI se faisaient concurrence. Je me demandais si vous aviez des soucis par rapport à cela.

M. Jacques Duchesneau: D'abord, monsieur le président, dans la première partie de ma réponse, je veux seulement dire à M. Scarpaleggia que je suis content qu'il se rende chez lui en deux heures, ce qui correspond à peu près au respect de la vitesse permise!

Des députés: Ah, ah!

M. Jacques Duchesneau: Oui, le rapport de la commission d'enquête du 11 septembre a clairement démontré un manque de coopération. Ces temps-ci, on travaille beaucoup avec nos collègues d'un peu partout dans le monde. Or, c'est encore un énorme problème. On dit, en anglais:

[Traduction]

Pour établir des liens, il faut s'en donner les moyens; pour cela il faut travailler en collaboration.

[Français]

Or, on n'en est pas encore là. Oui, on y travaille, parce que ce sont des initiatives auxquelles la haute direction de ACSTA croit. Oui, on veut travailler avec nos confrères, mais non, on n'a pas une banque de données unique. Chaque organisme a ses banques de données, et on tente de mettre cela ensemble. Je prêche sur à peu près toutes les tribunes, partout où je vais dans le monde, entre autres à l'occasion d'une conférence que j'ai donnée aux gens d'Interpol il n'y a pas longtemps, que si on ne travaille pas ensemble, ils hériteront d'un problème qui dépassera ce qu'ils auront pu imaginer. Si je fouille mal les personnes au Canada, la scène du crime, parce que l'avion se déplace vers un autre pays, sera cet autre pays. Ainsi, ce sont les gens de ce pays qui hériteront d'une situation incontrôlable.

J'ai une recommandation à faire et j'incite les membres de ce comité à nous appuyer dans notre démarche. Il faut travailler à une

meilleure collaboration entre les agences. La commission du 11 septembre disait que les services de sécurité font face à

•(1635)

[Traduction]

...un manque d'imagination, et n'oubliez pas que l'imagination des terroristes n'a pas de limite. Donc, si nous ne travaillons pas ensemble, il ne sert à rien d'installer du matériel ou de faire des contrôles.

Le président: La parole est à Mme St-Hilaire, pour cinq minutes.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: Je vais laisser du temps pour mon collègue conservateur, mais puisque vous m'avez gentiment coupé la parole tout à l'heure, je reviens à ma question sur les langues officielles.

Vous avez dit qu'il y a eu des pas de géant. Cela veut dire qu'on parlait probablement de très loin. Je me souviens de certains voyages où je passais par Toronto ou Winnipeg où, vous le comprendrez, les services en français offerts par les agents sécurité étaient plutôt lamentables. J'aimerais que vous m'expliquiez quelles sont les mesures? Je comprends que vous souhaitez arriver à une politique équilibrée des langues officielles, mais quels sont les moyens concrets dont vous disposez? Que faites-vous concrètement? Est-ce qu'il y a des politiques d'embauche? J'aimerais vous entendre là-dessus.

M. Jacques Duchesneau: Monsieur le président, depuis le 1^{er} avril 2004, nous avons signé des contrats de trois ans avec cinq principaux fournisseurs de services au Canada.

Dans l'octroi de ces contrats, on a donné une place à la possibilité d'obtenir des bonis de performance. À l'intérieur de ces bonis de performance, un des éléments identifiés pour obtenir un boni est le respect des langues officielles. Même à des endroits qui ne sont pas reconnus pour avoir une grande communauté francophone, nous obligeons nos fournisseurs de services à trouver des gens qui vont le faire. Je peux vous dire qu'à l'intérieur de l'ACSTA, tout employé prenant l'avion où que ce soit au Canada doit rédiger un formulaire pour assurer qu'on y est reçu dans les deux langues officielles: « Bonjour. *Good day* ». Nous faisons une évaluation parce que la dernière chose que nous voudrions, c'est un rapport de la commissaire des langues officielles qui dirait que nous ne faisons pas notre travail dans ce domaine. Je peux vous dire qu'on y travaille.

Est-ce qu'il y a des améliorations à apporter? Oui. Mais je peux vous dire, notamment parce que je suis francophone, qu'à l'intérieur du quartier général de l'ACSTA à Ottawa, les réunions de la haute direction se font une fois en français et une fois en anglais. Les cadres supérieurs de l'ACSTA qui étaient unilingues ont suivi des cours de langue seconde. On y croit, mais il y a quand même 4 000 personnes à la grandeur du pays qui doivent être formées. Notre vice-président qui s'occupe de la qualité—il n'est pas ici aujourd'hui—et qui est notre champion des langues officielles est intraitable.

Mme Caroline St-Hilaire: Vous pourriez aller faire un tour chez Air Canada.

Vous avez demandé une augmentation de vos budget, si je comprends bien. Vous aviez 459 millions de dollars et vous demandez 466 millions de dollars. À quoi cela est-il attribué, essentiellement?

M. Michael McLaughlin: L'augmentation budgétaire est un report de l'argent des années passées à cette année. C'est parce qu'il y a un certain délai dans notre projet pour l'installation d'équipement dans les aéroports dû à des facteurs imprévus. Il est nécessaire de dépenser cet argent parce qu'il est nécessaire de faire avancer ce projet. La façon dont le système des budgets fédéraux fonctionne fait en sorte que si on n'utilise pas l'argent au cours de l'année, il y a un *lapse*. Alors on doit faire un report pour avoir accès à cet argent. C'est ce que nous avons fait. On n'a jamais fait une demande au Parlement pour des ressources opérationnelles, c'est-à-dire pour les opérations quotidiennes. Par ailleurs, pour les dépenses en capital, c'est nécessaire.

[Traduction]

Le président: Monsieur Batters.

M. Dave Batters (Palliser, PCC): Merci, monsieur le président.

J'aimerais d'abord remercier les membres de l'ACSTA d'être ici aujourd'hui.

J'ai trois questions.

Pour ma première question, j'aimerais savoir combien d'argent est alloué, dans votre budget, pour les agents armés à bord des avions.

M. Jacques Duchesneau: Monsieur le président, nous aimerions répondre à cette question, mais serait-il possible de le faire à huis clos?

Le président: Certainement. Nous reposerons cette question plus tard.

M. Dave Batters: D'accord, je m'en doutais.

En ce qui a trait aux laissez-passer de sécurité pour les grands voyageurs, vous avez mentionné que vous collaborez avec l'Agence des services frontaliers du Canada. Quand avez-vous commencé, et y a-t-il des progrès?

• (1640)

M. Mark Duncan: Je crois que nous avons tenu notre première réunion en février ou en mars dernier. L'Agence des services frontaliers du Canada s'intéresse, entre autres, à un partenariat avec nous car leurs programmes NEXUS et CANPASS seront encore plus attirants s'ils facilitent les départs. Elle est très intéressée à travailler avec nous.

M. Jacques Duchesneau: Monsieur le président, l'ASFC et l'ACSTA sont très différentes dans la mesure où cette dernière s'occupe des gens au moment de leur départ de l'aéroport, et l'ASFC, à l'arrivée dans le pays. Donc, la principale différence est que si l'ASFC est à la recherche de quelqu'un, elle dispose de 70 000 policiers au pays pour la retrouver. Dans le cas de l'ACSTA, la personne qui franchit notre point de contrôle, qui marche environ 300 pieds et monte à bord d'un avion, pourrait être celle qui nous aura échappé et qui mettra en péril l'organisation.

Rien n'empêche la collaboration, mais nos besoins sont très différents. La sécurité des passagers est le point de mire de notre organisation, mais nous allons néanmoins travailler ensemble.

M. Dave Batters: J'aimerais revenir un peu sur les commentaires de M. Scheer.

C'est quand même étrange que quelqu'un dont le nom figure sur une liste de personnes jugées inadmissibles à prendre l'avion aux

États-Unis puisse venir à Montréal pour prendre un avion pour New York, par exemple, alors qu'elle sait qu'elle ne peut pas monter à bord d'un appareil aux États-Unis. C'est vraiment étrange qu'elle ait facilement accès à nos vols.

Le président: Le témoin va répondre à la question.

M. Jacques Duchesneau: Je cède la parole à M. Duncan.

M. Mark Duncan: Si vous prenez un vol à destination des États-Unis, le transporteur aérien américain doit respecter la liste des personnes jugées inadmissibles à prendre l'avion. Cette liste s'applique aux vols à destination des États-Unis.

M. Dave Batters: Vous pouvez toujours monter à bord d'un avion. Si vous avez de mauvaises intentions, l'itinéraire régulier du vol ne vous intéresse pas. Vous pouvez certainement prendre un vol à Montréal ou à Toronto.

Nous allons maintenant passer à autre chose. J'ai une autre question, monsieur le président.

Pour certains, elle peut sembler sans importance, mais pas pour moi. Je vais défendre les intérêts des gens de ma circonscription, de ma ville natale de Regina. Je ne sais pas si vous êtes au courant, mais les contrôles de sécurité à Regina sont très longs et pénibles pour les passagers en période de pointe. La dernière fois que j'ai pris un vol pour Ottawa, la file d'attente occupait tout l'étage supérieur de l'aéroport de Regina, et le temps d'attente était de 45 minutes. Les responsables de l'aéroport sont évidemment conscients du problème car ils offrent maintenant du café aux gens qui attendent, le matin, car ils savent que ce sera long. C'est presque comme à Disneyland, mais moins amusant.

Êtes-vous au courant de cette situation, et si c'est le cas, que faites-vous pour y remédier? Collaborez-vous avec les transporteurs aériens, particulièrement dans les petits aéroports? Je sais que c'est plus difficile sur le plan logistique dans les grands aéroports, mais pour ce qui est des petits aéroports, qui ont moins d'appareils de contrôle, travaillez-vous de concert avec les compagnies aériennes pour espacer quelque peu les vols dans de telles situations? Pour terminer, pourrait-on utiliser une partie des surplus de l'ACSTA pour effectuer des rénovations qui seront nécessaires dans les aéroports afin de réduire les files d'attente?

L'hon. Jim Karygiannis: J'aimerais clarifier quelque chose. Parle-t-il des files d'attente pour l'enregistrement ou la sécurité?

M. Dave Batters: Je parle des contrôles de sécurité. Ce sont les files d'attente aux postes de contrôle.

M. Mark Duncan: D'abord, nous ne croyons pas que cette question soit sans importance. Nous reconnaissons que les files d'attente pourraient être une menace à la sécurité si elles sont trop longues.

Comme je l'ai indiqué plus tôt, nous collaborons avec les administrations aéroportuaires. En général, nous travaillons directement avec les petits aéroports.

Il arrive souvent dans les aéroports de moindre taille—je pense à celui de Kelowna que je connais davantage et à ceux de Regina et de Saskatoon—, qu'on accueille des vols nolisés pour le Sud et qu'on fasse coïncider les arrivées.

Un des problèmes que nous avons eus lorsque nous avons apporté des améliorations au processus de sécurité, c'est que nous avons dû augmenter le nombre de files d'attente car nous avons plus d'exigences en matière de sécurité. D'ailleurs, nous avons ajouté une file à Saskatoon. Je n'ai pas de réponse précise à vous donner au sujet de Regina, mais je peux vous dire que nous collaborons étroitement avec les aéroports.

Nous avons mené récemment une étude sur les temps d'attente au Canada—et je vous prie de m'excuser car nous ne sommes pas allés à Regina, mais ce sera peut-être la prochaine fois. Nous avons fixé une norme de planification interne de huit minutes, dans 90 p. 100 des cas. Lorsque nous avons fait l'étude en août, qui était une période de pointe, la plus longue file d'attente a été de 35 minutes. Nous comprenons que ce n'est pas un niveau de service acceptable, mais en moyenne, les files d'attente étaient inférieures à huit minutes, et ce dans 90 p. 100 des cas, en période de pointe.

Si l'aéroport de Regina a un problème particulier, nous l'examinerons. À l'heure actuelle, nous collaborons avec l'aéroport de Regina pour le contrôle des bagages.

En ce qui a trait à l'horaire des vols, c'est un point névralgique pour les aéroports et les transporteurs aériens, qui veulent tous des heures en fonction de l'achalandage. Les aéroports veulent espacer les vols pour réduire les exigences en matière d'installations. Donc, nous prenons note de votre commentaire et examinerons la question.

•(1645)

Le président: Vous pouvez aborder un dernier point.

M. Dave Batters: Jouez-vous un rôle dans les discussions entre les administrations aéroportuaires et les compagnies aériennes? Est-ce que l'ACSTA a un mot à dire? C'est votre bébé en quelque sorte. On parle évidemment des files d'attente aux postes de contrôle de la sécurité.

M. Jacques Duchesneau: Vous serez heureux d'apprendre que nous avons embauché, hier, un gestionnaire régional à Regina pour s'en occuper. Le comité des transporteurs aériens, auquel participe l'ACSTA, les compagnies aériennes et l'aéroport, tente de régler ce type de problème. Nous vous remercions d'avoir soulevé ce point.

Le président: Monsieur Duncan, je vous laisse conclure.

M. Mark Duncan: J'aimerais faire un dernier commentaire.

Le centre de communications de sécurité, auquel Jacques a fait allusion plus tôt, disposera d'un poste de télévision en circuit fermé dans les 26 principaux aéroports, au point de SPN, pour que nous puissions assurer centralement un suivi des situations où il y a de longues files d'attente ou un autre problème de ce genre. Mais nous n'avons pas encore installé ce système à Regina.

Le président: Il me reste deux noms sur ma liste, à moins que d'autres personnes ne veuillent s'ajouter.

M. Gouk parlera d'abord, puis ce sera Mme Desjarlais.

M. Jim Gouk: J'aimerais parler d'un autre sujet, soit celui de la rationalisation des articles interdits.

À l'heure actuelle, des broches à tricoter de 10 ou 12 pouces sont autorisées, mais pas les limes à ongles mesurant cinq huitième de pouce qui sont attachées aux coupe-ongles que les gens traînent sur eux. Nous demandons aux pilotes de casser ces limes alors qu'ils disposent d'une hache d'incendie de quatre pieds dans leur poste de pilotage, ce qui est un article interdit sur leur liste de vérification au décollage. Pouvez-vous me dire qui examine ces interdictions, qui les approuve et qu'attendons-nous pour faire preuve de gros bon sens?

M. Jacques Duchesneau: Monsieur le président, ce n'est pas que je ne veuille pas répondre à la question, mais nous ne sommes que des opérateurs.

Cela relève de Transports Canada puisqu'il est responsable des règlements. Notre rôle consiste uniquement à les faire respecter.

M. Jim Gouk: Nous devons donc parler avec Transports Canada.

M. Jacques Duchesneau: Transports Canada sera sûrement ravi d'en discuter avec vous.

M. Jim Gouk: J'en suis certain.

La question de la stabilité du personnel a été également soulevée l'année dernière. On nous avait dit qu'avec l'ACSTA, on ne verrait plus les employés se promener d'une compagnie à l'autre et que les gens gagneraient un bon salaire, qu'ils resteraient en poste et qu'il y aurait une certaine stabilité dans l'industrie. Puis, nous avons appris que vous aviez échangé des contrats. On venait à peine de s'habituer à des fournisseurs de services—qui sont d'ailleurs les plus bas soumissionnaires et qui embauchent par conséquent des gens au salaire le plus bas possible—, puis un nouveau contrat a été accordé et on a changé encore d'opérateur.

Qu'est-il arrivé au concept de la stabilité en matière d'effectif? Qu'en est-il maintenant et comment pourra-t-on l'assurer à l'avenir?

M. Jacques Duchesneau: Je peux vous assurer, monsieur le président, que le taux de roulement est beaucoup plus bas que celui d'autres pays. Nous l'avons stabilisé. Bien que nous ayons changé de fournisseurs, nous avons conservé les mêmes employés. Il y avait une raison à cela. C'est parce que la plupart des gens que nous avions étaient bien formés et qu'il aurait été très coûteux de changer tous les employés. Donc, à Montréal, je n'ai pas les chiffres exacts, mais peut-être que Mark sera en mesure de vous les donner, nous avons gardé en moyenne 97 p. 100 des gens, une fois que nous avons décidé de changer de fournisseur de services.

•(1650)

M. Jim Gouk: Si vous vous rappelez bien, lorsque c'est arrivé, je ne sais pas à quel point c'était répandu, mais en Colombie-Britannique en particulier, l'entrepreneur qui a soumissionné et remporté le contrat n'avait pas de personnel. Il n'avait pas de personnel formé et reconnu par l'ACSTA. Il avait pris pour acquis que tout le personnel de l'entreprise sortante allait se tourner vers lui, mais cela lui a vraiment posé problème. Le tout ne s'est réglé qu'à la dernière minute. Voilà la question que je me suis posé alors, et je vous la répète : où est la stabilité dans notre système si, lorsqu'il y a un changement de garde et qu'une entreprise remporte un contrat, elle n'a pas encore de personnel qualifié sur qui s'appuyer?

M. Jacques Duchesneau: Monsieur le président, je me rappelle être venu ici le 27 mars, si ma mémoire est bonne, et nous avons changé de contrat le 1^{er} avril. Je lis aujourd'hui les observations de M. Gouk. Vous êtes un visionnaire, monsieur Gouk, parce qu'il est vrai que nous avons eu un problème, mais je peux vous assurer que nous nous sommes ressaisis très rapidement à Vancouver. Le fournisseur de services qui a remplacé les gardiens de sécurité a conservé les mêmes employés.

Nous essayons de gérer cette organisation pour faire épargner de l'argent au public canadien. Le fournisseur de services qui a été retenu nous avait garanti qu'il pouvait gérer la situation. Il y a eu un problème syndical. Grâce aux représentants de l'ACSTA qui ont participé aux négociations, les voyageurs de Vancouver n'ont pas été touchés du tout. Mais il est vrai que nous avons retenu la leçon. J'admets aujourd'hui que nous faisons des erreurs, mais le bon côté de l'ACSTA, c'est que nous savons nous ressaisir rapidement. Je pense que nous l'avons montré à Vancouver.

M. Jim Gouk: Avez-vous prévu des règles depuis, pour que s'il y a un autre changement de garde, la période de chevauchement soit plus longue, de sorte que lorsqu'un contrat cesse, il y ait obligation de maintenir la situation et de prolonger le contrat existant jusqu'à ce que le nouvel entrepreneur puisse prouver qu'il a du personnel à sa disposition? La situation s'est vraiment réglée à la dernière minute.

M. Jacques Duchesneau: Nous avons connu une période difficile, mais comme je l'ai dit, nous nous sommes ressaisis assez rapidement.

Peut-être que Mark, qui a mené le processus de demande de propositions, peut vous en dire davantage.

M. Mark Duncan: Lorsque nous avons repris les services d'inspection des lignes aériennes, nous avons gardé le même entrepreneur pendant un an et trois mois. Comme nous sommes une société publique, nous devons publier une demande de propositions. Nous avons prévu une prime au rendement dans les demandes de propositions. Nous venons maintenant d'offrir un nouveau contrat, et nous attendons vraiment un grand professionnalisme en matière de gestion et de services à la clientèle dans cette proposition. Je pense que nous avons haussé la barre cette fois-ci.

Comme nous l'avons dit, nous avons appris de Vancouver. Les contrats s'étendent maintenant sur trois ans et comprennent une option de deux ans, ce qui va nous donner la stabilité dont vous parlez et aussi, nous l'espérons, une gestion professionnelle.

M. Jim Gouk: Cela apporte de la stabilité quant à la durée du contrat, mais je continue de m'inquiéter du contrat de trois ans. Si vous faites une nouvelle demande de propositions et que quelqu'un d'autre remporte le contrat, avons-nous des mécanismes en place pour confirmer les qualifications et les compétences des futurs entrepreneurs pour que nous n'ayons plus à attendre jusqu'au tout dernier jour pour savoir s'ils seront capables de respecter le contrat?

M. Mark Duncan: Dans la plupart des cas, il y a un chevauchement de trois mois. Dans le cas précis de Vancouver, ce sont les négociations syndicales qui sont devenues insoutenables pour tous, et c'est la raison pour laquelle nous n'avons pas...

M. Jim Gouk: Peu importe quel était le problème. Ce que je vous demande, c'est si l'ACSTA a pris des mesures pour veiller à ce que le même problème ne puisse pas paralyser le système une autre fois?

M. Michael McLaughlin: Je peux peut-être préciser, monsieur le président, que nous diffusons actuellement une demande de propositions dans la région pacifique de Vancouver. Nous avons inclus une disposition de transition dans ce processus et dans les contrats signés avec les fournisseurs de services, pour le début et la fin du contrat.

Ainsi, lorsqu'un fournisseur de services nous contacte, il doit nous fournir un plan sur la façon dont il compte assurer la transition au début du contrat, et nous l'évaluons. Il doit aussi nous fournir un plan sur la façon dont il compte gérer la transition à la fin, s'il ne réussit pas à remporter le contrat suivant, et nous expliquer comment il prévoit travailler avec le prochain entrepreneur, qui pourrait prendre

pour acquis que tout son personnel se composera des employés qualifiés de l'entrepreneur en poste.

Bref, la disposition de contrat du processus de DP a été modifiée à la lumière de ce problème.

• (1655)

Le président: Si vous voulez poser d'autres questions, nous allons revenir à vous.

Madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais: Je vais vous poser toute une série de questions, puis vous pourrez répondre au plus grand nombre possible.

Combien d'employés de nature administrative l'ACSTA a-t-elle à son emploi? Je vous englobe tous dans cette catégorie, ainsi que vos gestionnaires régionaux. Combien de vérificateurs de la sécurité avez-vous en tout? Quel est le salaire versé aux vérificateurs de la sécurité en ce moment? Il y a eu un grave problème en ce sens il y a quelques années.

Quelle serait la masse salariale totale du personnel administratif? Je ne veux pas savoir combien chacun d'entre vous gagne, mais connaître le cumul du salaire de tous les employés administratifs. De plus, quel serait le salaire global du personnel de sécurité? Quel serait le salaire moyen des employés de sécurité, environ?

Et pouvez-vous me dire comment un fournisseur a pu obtenir un contrat sans avoir d'employés qualifiés?

M. Jacques Duchesneau: Monsieur le président, pour répondre à la première question, il y a 185 employés à l'administration centrale, ce qui comprend les gestionnaires régionaux du pays. Pour ce qui est des inspecteurs, ils sont environ 4 000, plus ou moins. Leur salaire oscille entre 12 et 14 \$, plus les avantages sociaux, évidemment.

Le salaire moyen des employés de l'ACSTA...

Mme Bev Desjarlais: Pouvez-vous me donner un chiffre global?

M. Jacques Duchesneau: Le total est de 14,7 millions de dollars pour l'administration, mais cela comprend tout. J'ai posé la question aujourd'hui, donc je sais que c'est là. Non, c'est 16,7 millions de dollars.

Mme Bev Desjarlais: Pour le personnel administratif...

M. Jacques Duchesneau: Pour toute l'organisation. Cela comprend tout, le bureau...

M. Michael McLaughlin: Cela englobe tous les employés de l'ACSTA qui travaillent en région et tous les employés qui travaillent à l'administration centrale de l'ACSTA. Mais il y a ensuite 4 000 agents de contrôle, environ...

Mme Bev Desjarlais: C'est donc la masse salariale de ces 185 employés seulement, ou est-ce pour d'autres aussi?

M. Michael McLaughlin: Non, c'est pour ces 185 employés seulement.

Mme Bev Desjarlais: Seize millions de dollars.

M. Michael McLaughlin: Oui.

Mme Bev Desjarlais: Très bien.

Comment quelqu'un a-t-il pu remporter un contrat sans avoir d'employés qualifiés?

M. Michael McLaughlin: Si je peux vous expliquer comment cela fonctionne, un fournisseur de services a un certain nombre d'agents de contrôle ou de gardiens. Lorsque s'effectue la transition vers un nouveau fournisseur, le nouveau fournisseur est obligé de faire une offre aux employés qui sont déjà formés et reconnus par l'ACSTA. Chaque fois qu'il y a une transition, Montréal en est un exemple, de 95 à 98 p. 100 des personnes à l'emploi de l'ancien entrepreneur deviennent des employés du nouvel entrepreneur. L'écart qui correspond aux personnes qui partent est vraiment minime.

Le président: Monsieur Scheer, aviez-vous une question?

M. Andrew Scheer: Oui, j'ai une toute petite question.

Je me réjouis d'entendre que vous ne jugez pas insignifiant le temps d'attente excessif dans certains aéroports régionaux. Je suis bien content de l'entendre.

J'aimerais revenir à une question de ma collègue : l'ACSTA est-elle saisie du mandat d'investir afin d'aider ces petits aéroports régionaux à rénover, à payer les coûts d'infrastructure nécessaires pour accroître leur capacité de contrôle et ainsi atténuer...? En gros, les politiques de l'ACSTA imposent de nouveaux contrôles, et les petits aéroports envisagent de moderniser leur infrastructure, ce qui va coûter très cher à certains d'entre eux, particulièrement à l'aéroport de Regina. Compte tenu des immenses surplus que recueille l'ACSTA, ne serait-ce pas là une bonne façon de les utiliser?

M. Mark Duncan: Pour commencer, nous n'avons pas de surplus. Nous avons un plan d'affaires en fonction duquel nous devons rendre des comptes.

M. Andrew Scheer: Vous prélevez plus d'argent que vous n'en dépensez.

M. Jacques Duchesneau: Monsieur le président, je vais être très clair. Nous ne prélevons pas d'argent. Nous en administrons. Je pense que notre budget est serré avec l'argent que vous nous donnez.

• (1700)

M. Andrew Scheer: D'accord. Ce sera une question pour...

M. Mark Duncan: Pour revenir à l'aide aux aéroports, lorsque nous avons été établis, nous avons travaillé avec chacun des aéroports, dont celui de Regina, pour les aider à installer des appareils de détection d'explosifs et toutes les améliorations créées pour le contrôle de préembarquement.

Nous avons un rendez-vous avec les administrateurs de l'aéroport de Winnipeg la semaine prochaine ou la semaine suivante, par exemple. Ils prévoient un agrandissement majeur et vont venir nous parler. Pendant la construction de l'édifice, ils devront prévoir des espaces suffisants pour les contrôles. Cela fait partie de l'édifice. Nous allons leur fournir tout le matériel de contrôle et nous occuper des aspects liés au contrôle en tant que tel.

M. Andrew Scheer: Ma question portait sur Regina en particulier. Pour réduire ces longues files d'attente, ils vont devoir modifier la structure physique de l'édifice, pas nécessairement pour agrandir et offrir de nouveaux vols, mais pour changer les murs de place afin d'ajouter une ligne. Je pense aux coûts associés à cela.

M. Mark Duncan: Il me faudrait vérifier les détails de ce dossier. Je le répète, si l'agrandissement est attribuable à nos procédures de sécurité, nous allons payer. Si l'agrandissement vient du fait que l'aéroport a signé des ententes avec cinq nouvelles lignes aériennes, par exemple, nous allons considérer qu'il s'agit d'un projet d'expansion.

Je suis d'accord. Pour ce qui est de la limite entre les deux, il doit parfois y avoir des discussions entre nous et l'aéroport.

M. Andrew Scheer: Je comprends. Je vous remercie.

Le président: D'accord.

Monsieur Duchesneau et monsieur Duncan, j'espère vraiment que vous allez porter davantage attention à l'aéroport de Regina.

M. Jacques Duchesneau: Nous avons bien compris le message, monsieur le président. Nous allons y être demain.

Le président: C'est très bien.

J'ai quelques questions à vous poser avant que nous passions à la séance à huis clos. J'aimerais avoir de l'information sur les voyageurs enregistrés, je ne sais plus comment vous les appelez. Tout a un acronyme ou un sigle aujourd'hui, n'est-ce pas? Je vais parler du PVE, du programme des voyageurs enregistrés.

Monsieur Duchesneau, je pense que vous avez dit qu'il y avait un problème de recouvrement des coûts. Est-ce que je vous ai bien compris?

M. Jacques Duchesneau: Oui.

Le président: Monsieur Duchesneau, qu'est-ce que le recouvrement des coûts change pour vous? Vous nous avez dit aujourd'hui que vous n'aviez rien à voir avec l'argent recueilli par le ministère des Finances.

M. Jacques Duchesneau: La raison à cela, monsieur le président, c'est que dans notre dernier plan d'affaires, il était clair que nous allions nous concentrer sur les six mandats que nous a donnés le gouvernement. Notre conseil d'administration nous appuie. Avant d'accepter un nouveau mandat, il faudrait penser au recouvrement des coûts.

Nous avons accepté deux nouveaux mandats du gouvernement en novembre 2002, soit celui de la carte d'identité pour les zones réglementées et celui de l'inspection des personnes autres que les passagers. Nous avons dû trouver de l'argent pour cela dans le budget qui nous était alloué. Notre message était simplement que nous ne pouvons pas accepter de nouveau mandat parce que nous avons déjà du mal à arriver avec le budget dont nous disposons.

Le président: Bien entendu, monsieur Duchesneau, vous pourriez revenir au moment opportun de l'année pour demander de l'argent, soit dans le Budget principal des dépenses soit dans le Budget supplémentaire des dépenses. Vous le faites cette année pour le Budget supplémentaire des dépenses.

M. Jacques Duchesneau: Nous pourrions le faire.

Le président: C'est d'accord.

Monsieur Duncan, cela explique-t-il le fait que vous n'avez qu'une personne qui travaille à l'idée d'un programme de voyageurs enregistrés pour les grands voyageurs? C'est du moins ce que j'ai compris de vos propos.

M. Mark Duncan: Cela fait partie des sujets de notre équipe de projet.

Le président: Oui.

M. Mark Duncan: C'est vrai en partie. Nous n'avons pas d'argent pour ce programme en particulier. Nous devons évidemment l'augmenter si nous voulons le mettre en oeuvre au complet, et nous aurons besoin de plus d'argent pour cela.

Le président: C'est donc un sport individuel pour le moment, une équipe de un.

Je crois que vous avez mentionné avoir discuté en février dernier avec des représentants de l'Agence des services frontaliers du Canada, l'AFSC. Je crois que vous avez parlé de discussions la semaine dernière, le 17 novembre. De mon point de vue, pourquoi est-ce que je voudrais vraiment que vous fassiez cela? Pourquoi réinventer la roue?

J'ai entendu vos arguments sur la gestion du risque, la maximisation et la minimisation. J'ai entendu vos arguments sur les gens qui traversent la frontière, mais je n'arrive pas à comprendre, monsieur Duchesneau, lorsque vous parlez de surveiller les personnes à risque particulièrement élevé qui entrent toujours aux États-Unis, comment les policiers les empêchent de commettre certains méfaits. Il y a encore beaucoup de meurtres aux États-Unis chaque jour. Pourquoi la police ne fait-elle rien pour prévenir cela?

Pourquoi feriez-vous mieux que l'Agence des services frontaliers du Canada?

• (1705)

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

Lorsque j'étais chef de police à Montréal, les gens acceptaient qu'il y ait en moyenne de 40 à 50 meurtres par année dans une population de deux millions d'habitants sur l'île de Montréal. Ma marge de manoeuvre en tant que chef de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien est de zéro. Nous contrôlons environ 40 millions de passagers par année, et je ne viendrai pas vous demander si vous êtes prêts à accepter que 40 personnes meurent parce que nous n'avons pas bien fait notre travail. Je sais que vous n'accepteriez jamais une telle chose.

Nous visons un juste équilibre entre la sécurité et l'industrie elle-même. Nous ne pouvons pas harceler les passagers du pays, pourtant nous devons veiller à ne pas créer d'angoisse au sein de la population canadienne à la pensée de prendre l'avion. Nous devons trouver un juste équilibre, et je pense que c'est un terrain très glissant. C'est pourquoi nous voulons profiter de l'expérience de l'AFSC dans ce qu'elle fait depuis un an environ.

Le président: D'accord, je vous remercie.

Je pense que nous allons nous interrompre trois ou quatre minutes.

Je tiens à remercier toutes les personnes dans la pièce d'être venues.

Je vais maintenant demander aux gens de sortir, et cela comprend le personnel des députés. Les seules personnes qui resteront dans la pièce seront les traducteurs et le personnel du comité.

Merci.

M. Jacques Duchesneau: Monsieur le président, puis-je demander que notre directeur des finances et notre avocat demeurent dans la pièce au cas où vous auriez des questions précises sur le budget?

Le président: Votre avocat et votre directeur des finances peuvent certainement rester, et nous allons les inviter à s'asseoir à la table.

M. Jacques Duchesneau: Excellent. Merci beaucoup.

[La séance se poursuit à huis clos]

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

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

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

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

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

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

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