



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des transports

TRAN • NUMÉRO 029 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 30 mai 2005

Président

L'honorable Roger Gallaway

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

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

Comité permanent des transports

Le lundi 30 mai 2005

• (1530)

[Traduction]

Le président (L'hon. Roger Gallaway (Sarnia—Lambton, Lib.)): Bonjour.

Suite à notre rapport sur les aéroports, nous recevons aujourd'hui les représentants de l'ACSTA et nous allons commencer par écouter M. Duchesneau.

Bienvenue, monsieur Duchesneau. Ce n'est pas la première fois que vous venez ici. Peut-être voudrez-vous commencer, après quoi nous passerons aux questions et allons essayer de travailler efficacement aujourd'hui.

M. Jacques Duchesneau (président et chef de la direction, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien): Merci, monsieur le président. J'ai en effet une courte déclaration qui devrait durer environ 10 minutes, après quoi nous serons prêts à répondre à vos questions.

[Français]

Monsieur le président, cela me fait plaisir d'être avec vous aujourd'hui et d'adresser la parole à ce comité.

[Traduction]

Je suis impatient de passer aux questions. Pour être bien certain que nous puissions vous répondre immédiatement et avec exactitude, je me suis fait accompagner aujourd'hui de mes cadres supérieurs, en l'occurrence M. Mike McLaughlin, notre chef de la direction financière, M. Jacques Grilli, notre vice-président aux opérations, et M. MacKay qui est responsable des affaires juridiques et de la stratégie. Quant à M. McGarr, il s'occupe du risque et de la qualité.

[Français]

Nous avons fait notre travail et examiné les questions que votre comité a soulevées au cours de ses dernières délibérations, notamment lors de la confirmation de la nomination du général Maurice Baril au poste de président de notre conseil d'administration.

J'ai pris connaissance de votre rapport avec beaucoup d'intérêt et je serai heureux aujourd'hui de répondre aux questions que vous avez soulevées. Je profiterai aussi de l'occasion pour clarifier le rôle de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, notamment en ce qui touche certains aspects de l'exploitation des aéroports que vous avez soulevés dans votre rapport. Vous n'avez pas traité d'une bonne partie de nos activités dans votre rapport provisoire, et je profiterai de l'occasion pour situer l'ACSTA.

L'ACSTA est une société de la Couronne qui a été créée le 1^{er} avril 2002 dans la foulée des événements du 11 septembre. Nous rendons compte au Parlement par le biais du ministre des Transports. L'ACSTA est une des nombreuses couches du système de sûreté de l'aviation. Nous nous occupons de certains aspects du travail de sécurité dans 89 aéroports canadiens. On pourrait dire que derrière

les rideaux, nous travaillons en étroite collaboration avec Transports Canada, les organismes d'application de la loi, les forces de sécurité et de renseignement, ainsi que les compagnies aériennes et les administrations aéroportuaires du Canada. Transports Canada établit les politiques et réglemente la sûreté du transport aérien. Notre rôle consiste essentiellement à fournir un système de contrôle de sûreté efficace.

Nous avons six mandats, notamment la fouille des passagers et des bagages de cabine et la fouille des bagages enregistrés. Nous sommes aussi en train de mettre sur pied un système de passe nationale utilisant la biométrie. Nous faisons la fouille aléatoire des personnes qui travaillent dans les aéroports. Nous payons et gérons les programmes de la GRC pour les policiers à bord des avions, les *air marshalls*, et nous finançons certains éléments des services de police travaillant dans les aéroports de classes 1 et 2.

Le rapport provisoire de votre comité traite du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien. Encore une fois, on fait un lien entre ce droit et les activités de l'ACSTA. Étant donné que l'ACSTA a été créée lors du dépôt du projet de loi C-49 et qu'on instituait en même temps ces frais de service, beaucoup de personnes pensent que ce droit pour la fouille des passagers est intimement lié au travail de l'ACSTA. Ce n'est pas le cas.

Le droit pour la sécurité du transport aérien ne sert pas à financer l'ACSTA directement. Tous les fonds que nous recevons proviennent de crédits parlementaires, comme c'est le cas de toute autre société d'État. C'est le Trésor fédéral qui nous finance, et cette mesure en particulier ne nous donne pas de revenus. Je pense qu'il est important d'apporter cette précision. Je vous encourage, monsieur le président, à signaler dans le rapport final que vous déposerez qu'il n'y a pas de lien entre le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien et l'ACSTA.

Cela dit, la question qui nous intéresse vraiment est celle de déterminer si notre financement, compte tenu de nos six mandats, est suffisant et s'il nous offre la flexibilité nécessaire pour garantir un système de sûreté aérienne qui réponde aux besoins du Canada et des Canadiens.

• (1535)

[Traduction]

Une seconde question qui découle du rapport provisoire est celle de nos rapports avec les aéroports. J'ai en particulier noté le fait que vous semblez craindre que l'ACSTA exige des choses déraisonnables de la part des aéroports et sollicite des services gratuits. C'était la loi qui portait création de notre administration qui précisait que les aéroports devaient nous donner les locaux nécessaires pour notre matériel. M. McLaughlin va vous dire de façon plus détaillée combien nous payons aux aéroports. Nous leur payons d'assez fortes sommes en contrepartie de l'espace que nous utilisons.

Nous offrons par ailleurs aux aéroports canadiens quelque chose de très utile dont ils ont besoin. Notre loi habilitante exige des aéroports qu'ils nous donnent les locaux et les services dont nous avons besoin pour effectuer le contrôle des passagers. Nous leur offrons un système clés en main qui protège leurs clients contre des menaces qui pourraient se trouver bien cachées dans les bagages enregistrés, par exemple. Nous donnons à leurs clients, à leurs employés et à leurs fournisseurs un environnement sécuritaire, et nous donnons également à certains aéroports l'argent nécessaire pour engager des corps policiers.

En outre l'ACSTA loue des locaux pour ses bureaux et ses centres de formation à hauteur d'environ 600 000 \$ par an. Nos fournisseurs de services nous paient un loyer pour les locaux dont ils ont besoin pour leurs agents de contrôle, ce que l'ACSTA récupère bien sûr sous couvert de la partie fixe des droits exigés. À bien des égards donc, monsieur le président, nous payons pour ce que nous utilisons.

Vous avez également abordé dans votre rapport provisoire la question des langues officielles. J'ai d'ailleurs constaté qu'à cet égard, votre préoccupation en partie égale la nôtre. Une chose qui m'a frappé en particulier, comme je l'ai dit, c'était précisément la question des langues officielles. Et comme je l'ai déjà signalé au comité, nous prenons très au sérieux les conditions qui nous sont imposées en la matière, et nous escomptons certains progrès.

À cette fin, nous nous employons à créer un poste de gestion qui aurait principalement pour responsabilité le dossier des langues officielles, et nous nous préparons à désigner un vice-président qui serait le défenseur des langues officielles. En outre, nous avons intégré aux contrats que nous passons avec nos fournisseurs de services de contrôle une clause qui exige d'eux qu'ils offrent un service dans les deux langues officielles, et nous avons également amélioré notre programme de formation pour que notre personnel soit mieux à même d'arriver au niveau voulu. Enfin, nous avons lancé à Toronto et à Montréal un projet pilote qui permet aux passagers de rejoindre notre centre des communications pour la sûreté ici à Ottawa.

Si, en première ligne, nous sommes incapables de fournir le service dans l'une des langues officielles, nous pouvons assurément le faire grâce à notre technologie des communications. Nous pourrions même exploiter encore davantage ce concept en offrant nos services dans toutes les langues que parlent actuellement nos employés. C'est avec fierté que je puis vous dire que, toutes choses confondues, les employés de l'ACSTA parlent 101 langues et, en cas d'urgence, nous pourrions ainsi offrir les services nécessaires dans n'importe laquelle de ces 101 langues.

Il y a eu des améliorations. Votre comité a signalé certains problèmes. Mais depuis le 11 septembre, nous avons beaucoup progressé. Ainsi, nous contrôlons chaque année 35 millions de passagers et 60 millions de bagages.

• (1540)

[Français]

Nous avons aussi implanté de nouveaux systèmes de détection à la fine pointe, comme les rayons X et les systèmes de détection des explosifs. Pour que tous nos agents de contrôle puissent bien utiliser ces équipements, nous leur avons donné une formation complète ainsi qu'une certification. Nous avons établi des normes de qualité et des procédures opérationnelles claires, qui nous permettent d'utiliser de façon efficace les ressources financières ainsi que le temps d'attente des passagers. C'est un point qui est fréquemment soulevé lors de nos discussions avec les passagers.

En décembre 2004, nous avons amélioré le concept de sûreté multiniveaux en instaurant le contrôle des non-passagers. Les membres d'équipage des transporteurs aériens et les employés d'aéroport sont fouillés de façon aléatoire. Également, l'an passé, nous avons établi le Centre des communications de la sûreté ici, à Ottawa, qui nous permet de garder un lien permanent avec nos 89 aéroports. Nous sommes sur le point de terminer l'installation d'équipement de caméras en circuit fermé.

[Traduction]

Il y a donc manifestement eu des améliorations par rapport à la situation antérieure.

À quoi ressemblera donc dans l'avenir la sécurité aérienne? Je voudrais vous en dire un mot et également vous expliquer de quelle façon notre système devrait fonctionner dans le futur. Cette discussion stratégique est nécessaire parce que nous voyons bien en quoi le système devrait évoluer afin de nous permettre de conserver le niveau de protection voulu et de l'améliorer.

Il est tout à fait possible que le système de sécurité aérienne que nous avons aujourd'hui devienne une véritable ligne Maginot du XXI^e siècle. Pour ceux d'entre vous qui connaissent mal l'histoire militaire, sitôt après la Première Guerre mondiale, la France a décidé de construire ce qu'on allait appeler la ligne Maginot. Il s'agissait d'une série d'ouvrages de défense destinés à empêcher les Allemands d'envahir le pays. Lorsque la Seconde Guerre mondiale a éclaté, les Allemands ont simplement contourné la ligne Maginot et il n'a pas fallu beaucoup de temps pour que Paris tombe entre leurs mains.

Quelles sont les menaces dont nous parlons aujourd'hui? S'agit-il d'un passager qui aurait sur lui un couteau polyvalent? Si c'est cela, nous avons fait un travail remarquable l'an dernier car nous avons intercepté 738 000 objets interdits par la réglementation, depuis les fusils et les munitions jusqu'aux canifs et aux ciseaux à ongle.

Mais sont-ce les mêmes choses qui nous menaçaient le 11 septembre qui vont nous menacer demain? Allons-nous nous en remettre à une ligne Maginot? C'est cela le problème. Regardez ce que les terroristes apprennent de nos jours dans des pays comme l'Irak. Chaque jour, ils affrontent une force militaire moderne qui utilise la technologie et les tactiques de dernière génération. Tôt ou tard, ce savoir va être mis en pratique par des centaines, voire des milliers d'agents qui s'infiltreront en Europe occidentale ou en Amérique du Nord. Mais cette fois-ci, ces gens ne se contenteront pas d'un simple couteau. Peu importe ce qu'ils utiliseront, nous devons être prêts.

Il faut donc s'adapter à cette nouvelle menace. Au bout du compte, celle-ci évolue constamment. Notre système doit donc s'adapter plus rapidement que n'évolue la menace. Malheureusement, nous fonctionnons dans un cadre réglementaire qui représente une véritable ligne Maginot. Dans ce système, c'est Transports Canada qui fixe les politiques et qui décide de la réglementation.

Notre rôle consiste à faire fonctionner le système en respectant la réglementation de Transports Canada, de sorte que nous devons aller plus loin encore que le système actuel. Après tout, il n'est pas facile de modifier un règlement. Lorsqu'on affronte les terroristes, on est toujours perdant si on s'en tient à la norme. Il faut donc qu'on songe à la façon dont nous pourrions améliorer notre souplesse pour nous permettre de prévoir l'imprévisible, ce qui nous permettrait ainsi de nous adapter rapidement tout en continuant à offrir le niveau de protection voulu sans interruption.

Il faut donc trois choses : de la souplesse, le sens de l'innovation, mais également que la population nous accepte. Nous progressons déjà sur ces trois fronts, mais il y a encore bien plus à faire.

La souplesse représente de nombreuses choses. Parlons d'abord de souplesse financière. Il faut que nous puissions nous adapter dans l'instant à toute nouvelle menace. Sur le plan financier, il faut que nous puissions répondre aux imprévus. Il faudra peut-être que nous puissions redistribuer rapidement nos moyens financiers pour effectuer certaines dépenses. Il faudra peut-être que nous puissions rapidement reformuler nos budgets. Cela, nous ne pouvons pas le faire dans le cadre de la réglementation à laquelle nous sommes actuellement astreints. Nous pourrions le faire dans un cadre réglementaire basé sur les résultats, un cadre qui permet de mesurer les résultats plutôt que le processus. Il faut nous juger plutôt d'après les résultats que nous obtenons.

L'innovation est également nécessaire. Nous devons concentrer nos ressources là où nous sommes les plus susceptibles de pouvoir découvrir la menace. Nous avons déjà parlé du programme d'enregistrement des voyageurs. Cette formule nous permettrait d'exonérer certains voyageurs que nous connaissons bien pour ne pas représenter une menace et nous concentrer plutôt sur les voyageurs que nous connaissons moins bien. Ce programme serait le premier pas en direction d'un système basé sur le risque.

On pourrait peut-être également améliorer les listes de surveillance. On pourrait porter un jugement en fonction de l'attitude du voyageur. Par exemple, nous pourrions regarder de plus près les passagers qui voyagent avec un aller simple. Nous aurions accès en direct à des renseignements de sécurité.

• (1545)

Essentiellement, alors qu'aujourd'hui nos appareils permettent de détecter la présence de métal dans les poches des passagers, demain nous aurons un véritable tableau de bord qui nous donnera beaucoup plus de renseignements qu'actuellement. Au lieu d'avoir une carte d'embarquement qui dit simplement que le passager X occupera tel ou tel siège sur tel ou tel vol, l'agent de l'ACSTA aura pour le passager en question une évaluation complète du risque qu'il présente. Nous aurons pour ce passager toute une palette de renseignements à portée de la main, au poste de contrôle. À ce moment-là, nous pourrions lui poser les questions nécessaires et faire les vérifications voulues avant de le laisser ou non embarquer.

Nos appareils de détection vont devoir évoluer également. La technologie est de plus en plus rapide et coûte de moins en moins cher, de sorte que nous allons exploiter cela et il faudra le faire rapidement pour emboîter le pas aux menaces qui, elles aussi, évoluent.

Enfin, il y a le service à la clientèle. Là aussi il nous faudra davantage de souplesse et d'innovation. Nous devons cibler vigoureusement le service à la clientèle afin que les gens qui utilisent le système l'acceptent au lieu de nous en vouloir. Il faut que l'ACSTA cesse d'être considérée comme un embêtement, qui ne s'intéresse qu'à vos trousseaux de clés et à vos ciseaux à ongles. Dans les aéroports de demain, ce sera peut-être un agent de l'ACSTA qui vous accueillera à la porte, qui vous contrôlera ainsi que vos bagages et qui vous ouvrira la porte de l'aérogare. Non seulement nous allons protéger les avions, nous allons également protéger l'aéroport lui-même, ce qui est tout à l'avantage des voyageurs, des clients et des fournisseurs. Il faut que le voyageur finisse par nous considérer comme des gens qui sont là pour faire en sorte que son vol ne sera pas perturbé par un terroriste.

Pour conclure, l'ACSTA se félicite de tout ce qu'on pourrait lui dire ou faire pour l'aider à faire mieux son travail. Déjà, nous avons reçu de précieux conseils de la vérificatrice générale au moment où elle préparait son dernier rapport. Nous attendons également avec

impatience l'examen quinquennal prévu par la loi qui a créé l'ACSTA. Nous sommes également impatients de voir ce qui percolera de l'audit sur la sûreté qui a été effectué au début du mois par l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'OACI, qui a son siège à Montréal.

Je suis très sérieux lorsque je vous parle ainsi de feedback, d'amélioration et d'apprentissage. Nous sommes entièrement favorables à tout examen dont nous faisons l'objet. C'est en procédant ainsi à des inspections minutieuses que nous parvenons à éviter les erreurs et c'est ce que nous nous employons à faire. Dans notre domaine, il n'y a pas de marge d'erreur. Si nous commettons une erreur, la vie des gens est en jeu.

Je vais m'arrêter là. Je pense que ce que je viens de dire ouvre la voie aux questions des membres du comité.

Merci beaucoup.

Le président: Je n'en doute pas, monsieur Duchesneau.

Nous allons commencer par M. Gouk.

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

Je vais passer sur les questions concernant ce qu'il en coûte aux aéroports. Cela a déjà été abordé et je suis certain qu'il y a des collègues qui auront beaucoup de questions à poser à ce sujet. Je préfère parler d'autres choses.

Je vous le dis franchement, moi qui ai été un employé de l'État, je me suis senti un peu inquiet en vous entendant dire qu'un jour, l'ACSTA pourrait ainsi prendre de l'expansion, s'occuper d'un service d'accueil et escorter les passagers jusqu'à l'intérieur de l'aérogare. Cela me fait penser non sans méfiance à ce qu'on pourrait appeler un genre de folie des grandeurs. Je suis sûr que ce n'est pas cela que vous aviez à l'esprit, mais c'est néanmoins une réflexion qui fait un peu peur, et aussi l'une des choses qui nous interpellent beaucoup.

• (1550)

M. Jacques Duchesneau: Ce n'est pas du tout cela.

M. Jim Gouk: Commençons si vous voulez bien par cette notion du passager de confiance, et c'est bien que vous en ayez parlé, mais nous, nous l'avons fait à chacune de vos comparutions. Nous en avons parlé chaque fois que nous avons reçu des gens de votre administration, et pourtant jamais il n'a encore été fait mention à ma connaissance d'un quelconque plan concret dans ce sens. Pour être franc avec vous, j'ignore ce qui retarde les choses. Nous parlons ici de gens qui voyagent très souvent, qui se sont prêtés à toutes les vérifications jugées nécessaires et qui ont franchi tous les obstacles qu'on a jeté en travers de leur route. Déjà, nous permettons aux préposés au nettoyage et aux employés occasionnels des commerces installés dans les aéroports d'évoluer du côté piste avec seulement des contrôles aléatoires, ce qui serait à peu près la même chose dans le cas d'un passager de confiance. La seule excuse qu'on m'a donnée pour cette lenteur, c'est que les préposés au nettoyage et les commis des magasins n'embarquent pas dans les avions. Peut-être, rien ne les empêche de remettre quelque chose à quelqu'un qui va embarquer, de sorte que cet argument pour moi ne tient pas la route.

Alors pour commencer, quelles sont les mesures concrètes, quel est l'échéancier qu'on prévoit pour ce genre de programme?

M. Jacques Duchesneau: Je m'attendais à cette question, monsieur le président.

M. Jim Gouk: Vous devez donc avoir préparé une réponse imparable.

M. Jacques Duchesneau: En effet, je pense que vous allez l'adorer.

La semaine prochaine, il y a une réunion du conseil d'administration. Nous n'avons que six mandats. Si nous voulions en assumer un septième, ce serait en effet un rêve de grandeur et il faudrait que le conseil d'administration nous le permette. Ça c'est la première chose.

Ensuite, il y a l'argent. Nous devons parvenir à convaincre le Conseil du Trésor de nous permettre de fonctionner en mode de recouvrement, ce qui nous est interdit pour l'instant. Instaurer un programme pour les passagers de confiance coûterait de l'argent, et nous n'avons pas l'autorisation d'en dépenser pour cela.

Le beau côté de la réponse, c'est que nous venons de conclure une entente avec deux grands aéroports pour y lancer un projet pilote dès que le conseil d'administration nous aura donné le feu vert. Montréal et Edmonton sont prêts à embarquer dans ce projet. Il faudra également que Transports Canada adapte sa réglementation à cette nouvelle façon d'effectuer le contrôle des passagers.

M. Jim Gouk: En ce qui concerne le facteur coût, j'imagine qu'il y aura effectivement des frais de demande un peu comme pour le programme NEXUS et les autres laissez-passer du même genre. Si cela permet de réduire les files d'attente, le nombre de gens qui attendent de passer le contrôle de sécurité, si cela vous permet de réduire le nombre de postes de contrôle, j'espère que ce sera donnant donnant. Il est regrettable qu'après toutes les questions que j'ai posées à ce sujet, ce programme n'existe encore nulle part au Canada, mais tant pis, c'est la vie.

Pour revenir aux aéroports, je ne sais pas si vous avez en tête la configuration de l'aéroport de Calgary. J'y suis passé il y a quelques semaines. Je suis passé par l'aérogare principale, et j'ai donc dû passer par votre poste de contrôle. J'étais dans le secteur A qui, bien entendu, est relié au secteur B. Par contre, il n'y avait aucun poste de contrôle ouvert dans le secteur B. Dans le secteur A, la file s'allongeait quasiment jusqu'aux comptoirs du secteur B. On nous disait qu'il faudrait peut-être une heure et demie ou deux heures pour passer la sécurité parce que, c'est ce que je crois, on ne pouvait installer que trois postes de contrôle dans le secteur A.

Voilà l'une des plaintes dont les aéroports nous ont fait part. L'ACSTA ne semble vouloir ni négocier, ni discuter avec les administrations aéroportuaires pour tout ce qui concerne les exigences des compagnies aériennes ou les niveaux d'achalandage. J'ignore pourquoi il y avait si peu de préposés ce jour-là, mais les files d'attente étaient absolument horribles.

Comment cela est-il encore possible et que faites-vous pour régler ce problème? Cela a été la même chose ici aussi à Ottawa. Et moi, il m'est arrivé d'assister à la même chose à Calgary. Que faites-vous à ce sujet?

M. Jacques Duchesneau: Pour commencer, il faut voir la façon dont les aéroports perçoivent le problème. Nous avons eu dans d'autres aéroports certains incidents lorsque certains couloirs avaient été laissés ouverts en raison de la présence de magasins derrière les postes de contrôle. Il fallait que ces magasins soient ouverts, de sorte que nous avions dû éparpiller notre personnel. Voilà donc un élément.

Le second élément est que dans de nombreux aéroports, nous ne savons pas à combien de passagers nous devons nous attendre parce que les compagnies aériennes ne nous communiquent pas leur coefficient de remplissage. À Montréal, par exemple, nous avons eu un problème de ce genre. Mais depuis, nous avons des représentants au comité des exploitants, ce qui nous permet de savoir d'avance

combien de passagers sont attendus et d'avoir donc suffisamment de postes de contrôle. Sans cela, nous devons travailler à l'aveuglette et essayer de déterminer combien de passagers vont arriver au point de contrôle à tel ou tel moment.

M. Jim Gouk: Peut-être, mais peu importe comment vous vous y prenez, ce jour-là ça ne marchait pas bien à Calgary.

Ici même à Ottawa, la capitale du pays, le siège de l'ACSTA, vous avez ce qu'on pourrait probablement appeler la pire configuration possible de tous les postes de contrôle aéroportuaires par lesquels j'ai dû passer. Avant d'arriver au poste de contrôle proprement dit, il faut placer son ordinateur sur une table, enlever son manteau et se vider les poches pour tout mettre ensuite dans un plateau qu'on doit ensuite porter, en plus de son bagage à main, de sa serviette, peu importe, jusqu'au poste de contrôle. Or, les tables prévues pour faire cela sont à une certaine distance du poste de contrôle proprement dit, de sorte qu'on en a plein les mains, ce qui n'est déjà pas facile pour quelqu'un qui a tous ses moyens, et encore moins pour une personne âgée, un jeune enfant ou quiconque pourrait avoir l'un ou l'autre handicap.

Pourquoi avoir une configuration aussi incroyablement malcommode à l'aéroport d'Ottawa?

• (1555)

M. Jacques Duchesneau: Je suis tellement content que vous ayez posé cette question. Si les aéroports discutaient avec les représentants de l'ACSTA avant de décider de l'aménagement du poste de contrôle, peut-être ferions-nous les choses différemment. Nous le faisons en ce moment même avec les gens de Winnipeg. On prévoit construire là-bas un nouvel aéroport et nous serons présents dès le départ pour nous assurer d'avoir suffisamment d'espace pour bien faire notre travail.

Vous avez tellement raison. Pour améliorer le rendement dans les postes de contrôle, nous devons nous assurer que lorsqu'un passager présente un problème, il est retiré de la file d'attente. Ensuite, nous pouvons le contrôler dans un autre endroit et accélérer au maximum le contrôle des autres passagers. À l'heure actuelle, à Ottawa, nous ne sommes pas en mesure de le faire parce que dès qu'on passe le point de contrôle, on se retrouve tout de suite dans le corridor qui mène aux différentes portes d'embarquement. On n'a donc pas suffisamment d'espace pour le faire. Et il nous faudrait reconfigurer tout le poste de contrôle, ce qui entraînerait des coûts.

La situation évolue constamment. Nous travaillons avec les administrations aéroportuaires pour améliorer la qualité du service que nous offrons.

M. Jim Gouk: Ce sera intéressant de discuter de votre réponse avec les administrations de ces deux aéroports pour voir comment les responsables réagissent à l'idée qu'ils font effectivement partie du problème et ne sont pas seulement des victimes.

Vous avez évoqué la ligne Maginot. C'est un concept intéressant. Dans le contexte de vos commentaires sur la ligne Maginot, à l'une de vos précédentes visites, je me rappelle avoir dit, mais je ne me rappelle pas avoir vraiment eu de réponse de votre part, que pour démontrer l'inanité du système actuel, je suis prêt à prendre n'importe quels articles explosifs ou non explosifs—déclassés, dé-quoi que ce soit, enfin rendus sans danger—et à les faire passer par la sécurité, et une fois passés, je remettrais les articles en question aux responsables, pourvu que je sois muni d'une lettre disant que je n'irai pas en prison simplement pour vous avoir prouvé que j'avais raison. Je maintiens mon offre.

J'ai examiné les aéroports—enfin, cela m'aide à passer le temps quand je passe par différents aéroports—pour déceler les véritables lacunes du système. Je vous le dis tout net, dans certains aéroports, par exemple celui de Calgary, sans même parler des armes à feu, je pourrais facilement faire passer un bazooka ou un lance-roquettes sans même utiliser la moindre pièce d'identité en tant que député ou d'ancien travailleur du secteur des lignes aériennes—et très facilement encore. Cela peut se faire aussi dans d'autres aéroports. Il se trouve que Calgary est l'exemple le plus facile, à ma connaissance.

Premièrement, comment composons-nous avec ce fait? Je me rends compte que cela fait partie de la gestion du risque. Vous avez dit que vous ne voulez pas harceler les gens qui ont des coupe-ongles, mais c'est exactement ce qui se passe dans le système actuel, alors même qu'il existe encore des trous béants dans le système.

M. Jacques Duchesneau: Monsieur le président, si vous voulez me faire dire que nous allons mettre en place un système à toute épreuve à 100 p. 100, cela reviendrait à créer un blocage total dans tout le secteur. Oui, nous pouvons prendre beaucoup plus de temps pour contrôler tout le monde pour s'assurer que rien ne passera. C'est notre travail de le faire, mais à quel prix? J'entends ici des messages contradictoires. Vous voulez que les gens passent rapidement, mais en même temps, vous voulez vous assurer que rien ne passera. Eh bien, je pense que nous pouvons aller dans un sens ou dans l'autre.

Je pense que nous avons probablement actuellement... Je ne veux pas me vanter, mais nous avons fait des analyses comparatives avec d'autres pays et j'ai vraiment hâte de prendre connaissance du rapport de vérification de l'OACI qui paraîtra le mois prochain.

M. Jim Gouk: Les articles dont j'ai parlé ne passeraient certainement pas par un poste de contrôle. Que fait l'ACSTA pour verrouiller les secteurs de l'aéroport qui ne sont pas des points de passage, où des problèmes de ce genre pourraient se poser?

M. Jacques Duchesneau: Je pense que nous sommes aussi victimes de notre nom. Nous sommes l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. Les gens ont tendance à croire que nous sommes responsables de la sécurité de tout l'aéroport. Ce n'est pas le cas. Nous avons six mandats très définis. D'autres aspects de la sécurité sont assurés par les services de police ou de sécurité, par des employés de l'administration aéroportuaire. Nous devons tous travailler ensemble. Nous nous efforçons d'améliorer le système et je pense que nous réussissons.

On nous a posé des questions sur les possibilités d'infiltration. Certains prétendent qu'il faut obtenir un score de 100 p. 100 dans les tests pour mettre à l'épreuve l'étanchéité du système. Je vous dis que c'est impossible. Quand un professeur fait passer un examen à ses étudiants, si tous les étudiants obtiennent 100 p. 100, on peut en tirer diverses conclusions. Ou bien quelqu'un s'était procuré les réponses à l'avance, ou bien les questions étaient trop faciles, ou encore quelqu'un a décidé que tout le monde aurait 100 p. 100. C'est impossible. C'est pourquoi nous avons un système multicouches. Si un système échoue, le deuxième devrait résister.

Je répète que j'ai vraiment hâte de lire le rapport de l'OACI. Le système de contrôle des bagages enregistrés que nous avons mis en place au Canada est sans égal car nous avons un système à cinq couches. D'autres pays essaient d'imiter ce que nous faisons; nous devons donc être sur la bonne voie. J'insiste sur le fait qu'après 1985, après l'incident d'Air India, le Canada a pris des mesures pour renforcer le système de sécurité et ne cesse de le faire depuis 20 ans.

Peut-être pourriez-vous faire passer quelque chose dans les mailles du filet, mais qu'est-ce que cela prouverait? Je ne sais pas.

• (1600)

Le président: Merci, monsieur Gouk.

Madame St-Hilaire.

[Français]

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

Bonjour, messieurs. Merci d'être ici cet après-midi.

Je vais reprendre votre exemple du professeur et de l'étudiant. Habituellement, on nous donne un plan de cours au début d'un cours. J'aurais aimé vous entendre parler des langues officielles. Vous avez parlé de nominations. Que signifie concrètement pour votre organisme le respect des langues officielles? Même si vous nommez des gens responsables, comment pouvez-vous concrètement faire en sorte que les langues officielles soient respectées?

M. Jacques Duchesneau: Au siège social de l'ACSTA, des cours de langue seconde sont donnés à tous les cadres supérieurs, dans un premier temps. Deuxièmement, pour ce qui touche le service à la clientèle, nous devons nous assurer que les fournisseurs de services aient, sur chacune des lignes, des personnes capables de parler les deux langues officielles. Dans certaines parties du pays, c'est plus difficile. C'est pour cette raison que nous avons décidé d'utiliser le système de notre centre de communications. Un passager qui ne recevrait pas le service auquel il s'attend pourrait appeler directement au centre de communications, où des gens pourraient donner le service dans les deux langues officielles sans aucun problème.

Mme Caroline St-Hilaire: Comme francophone, je pourrais me retrouver devant un agent qui ne parle pas français et je serais obligée de parler au téléphone pour avoir les mêmes services que le Québécois ou le Canadien bilingue qui est à côté de moi.

M. Jacques Duchesneau: L'inverse est également vrai. Dans les aéroports de la province de Québec où les gens parlent plus difficilement l'anglais, le centre de communications complète le service dans le but de s'assurer qu'il y ait un service de grande qualité.

Je ne vous dis pas qu'on n'a pas de gens bilingues aux points de service, mais si la personne qui reçoit le service n'est pas satisfaite ou comprend mal le message, elle peut avoir recours au deuxième système, qui appuie le service de première ligne.

Mme Caroline St-Hilaire: Je pense que je saisis bien ce que vous dites et je tiens à rester très respectueuse. Par contre, je ne pense pas qu'au Québec les problèmes soient aussi importants que dans le reste du Canada quand on veut avoir des services en français.

Vous faites de la sécurité un enjeu important. Quand j'arrive à un endroit, que ce soit au Québec ou dans le reste du Canada, j'aimerais avoir accès aux éléments importants de sécurité aussi facilement que la personne qui est à côté de moi. Je ne veux pas être obligée de téléphoner pour me faire expliquer les dangers possibles. Je ne veux pas être prise en otage parce que vous n'avez pas décidé que les agents devaient parler français et anglais. C'est la deuxième fois que vous venez au comité. Je ne crois pas qu'il y ait partout des agents bilingues. Ce n'est pas vrai qu'un agent francophone qui ne parle pas anglais sera engagé chez nous. Je suis certaine de cela à 95 p. 100.

•(1605)

M. Jacques Duchesneau: Je prendrai le 5 p. 100 qui me reste pour vous dire que dans certains aéroports, il y a des personnes unilingues francophones. Il y a eu des incidents, et on a utilisé le centre de communications pour que les gens reçoivent le service dans la langue seconde. On ne peut pas tirer de conclusion. Ce n'est pas plus vrai dans la province de Québec que dans le reste du Canada.

Mme Caroline St-Hilaire: Si je comprends bien, vous n'avez pas pris d'engagement précis outre le service de téléphone ou de communication.

M. Jacques Duchesneau: Je vais préciser ma réponse une autre fois. Nous nous assurons d'évaluer tous les fournisseurs de services du pays qui travaillent dans les aéroports où on doit donner le service dans les deux langues. Il y a même un boni qui peut leur être donné ou ne pas leur être donné s'ils ne donnent pas les services dans les deux langues. Nous prenons donc des mesures concrètes. Toutefois, pour nous assurer que le service sera de haute qualité, nous avons ajouté une deuxième mesure, et c'est le centre de communications qui offre ce service. Il y a une première mesure, et les fournisseurs de services ne recevront pas leur boni à la fin de l'année s'ils n'offrent pas les services dans les deux langues officielles là où ils le doivent.

Mme Caroline St-Hilaire: Vous avez parlé du programme d'enregistrement des passagers. Je ne suis pas certaine d'avoir bien saisi. En quoi cela consiste-t-il exactement? Est-ce que cela a à voir avec la liste de passagers que les Américains demandaient?

M. Jacques Duchesneau: Je parlais du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, que chaque passager doit payer. C'est de cela que vous voulez parler?

Mme Caroline St-Hilaire: Non. Vous dites vouloir parler de flexibilité et d'innovation. J'ai cela en anglais.

M. Jacques Duchesneau: Oui, d'accord. Il s'agit de l'aéroport du futur.

À l'heure actuelle au pays, les 35 millions de passagers sont fouillés de la même façon. Nous tentons de déterminer si nous sommes en mesure de traiter plus rapidement les cas de passagers qui ne représentent pas une menace. Nous voulons être sûrs que les personnes représentant une menace seront traitées avec beaucoup plus de minutie qu'elles ne le sont à l'heure actuelle.

Bref, avec le personnel dont nous disposons, nous voulons déployer les ressources au bon endroit plutôt que de traiter tout le monde de la même façon. Nous préconisons une approche basée sur le risque et non sur le genre de réglementation qui est appliquée présentement.

Mme Caroline St-Hilaire: Je ne comprends pas sur quoi vous vous basez pour établir qu'une personne représente un risque et qu'une autre n'en représente pas. S'agit-il des antécédents judiciaires, du voyage?

M. Jacques Duchesneau: Non. Le programme de présélection des voyageurs à faible risque, appelé en anglais *trusted traveler program*, demanderait qu'une liste de références soit utilisée lorsqu'une personne soumet une demande, un peu comme ce qui se fait aux douanes dans le cadre des programmes CANPASS. Une enquête est faite, et si la personne ne représente pas un danger, on lui octroie un laissez-passer avec caractéristiques biométriques lui permettant de passer plus rapidement.

Mme Caroline St-Hilaire: Merci.

M. Jacques Duchesneau: Monsieur le président, j'aimerais ajouter quelques détails sur le programme de présélection des voyageurs à faible risque, que M. Gouk a mentionné plus tôt.

Nous voulons aller plus loin encore et permettre aux passagers à faible risque d'obtenir un rendez-vous pour subir une fouille à un point de fouille donné. Cela leur éviterait une attente de deux heures. En effet, dans tous les aéroports, les compagnies aériennes demandent présentement aux gens d'arriver deux heures à l'avance. Ce système permettrait aux voyageurs à faible risque d'appeler pour déterminer un moment pour la fouille. Par exemple, si le départ de l'avion était prévu pour 17 heures, le rendez-vous pourrait être à 16 h 25. Il serait alors assuré que la personne serait servie dans la minute qui suit.

[Traduction]

Le président: Monsieur Karygiannis.

L'hon. Jim Karygiannis (Scarborough—Agincourt, Lib.): Merci, monsieur le président. S'il me reste du temps, je voudrais le céder à mon collègue parce que je sais qu'il doit partir.

J'ai deux ou trois questions à vous poser. Je n'essaie pas de faire le prophète de malheur, mais je suis sûr que ce serait assez difficile de faire passer par la sécurité un bazooka, un machin aussi énorme. Si ça continue, on va me dire qu'il est possible de faire passer un char d'assaut. Je trouve que ce commentaire est déplacé et que cela vise à répandre la peur.

Je me demandais si vous pourriez commenter cela.

Là-dessus, je vais céder la parole à mon collègue Francis. Monsieur le président, je demanderai de nouveau la parole au deuxième tour.

M. Jacques Duchesneau: Monsieur le président, c'est évident que cette histoire de bazooka m'irrite moi aussi, mais je dois vivre avec les exemples qu'on donne. J'espère sincèrement qu'il ne serait pas possible de faire passer un bazooka, sans quoi je ne fais pas bien mon travail, et le cas échéant, je reviendrais vous remettre ma démission.

•(1610)

Le président: Monsieur Scarpaleggia.

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

Je remercie le secrétaire parlementaire de m'avoir cédé une partie de son temps. Je dois partir dans quelques minutes.

Vous avez dit, monsieur Duchesneau, que vous alliez commencer à scruter ou à contrôler d'un peu plus près le comportement des voyageurs. Cela pose la question de savoir pourquoi, quatre ans après le 11 septembre, nous ne faisons toujours pas cela et pourquoi nous ne pouvons pas accélérer le progrès vers l'atteinte de votre objectif qui est de contrôler entièrement le comportement des voyageurs.

C'est ma première question.

Le deuxième point porte sur une observation que vous avez faite, quand vous avez dit que vous faites du travail remarquable pour ce qui est d'intercepter les armes potentielles. Comment le savons-nous? Pour des raisons de sécurité évidentes, les résultats de ce que l'on pourrait appeler les tests de mise à l'épreuve ne sont pas rendus publics et je n'ai évidemment pas d'objection à cela.

Troisièmement, où vous procurez-vous vos appareils de détection des explosifs? Il y a dans le monde entier de nombreux fournisseurs d'appareils de ce genre; comment savez-vous que vous achetez le meilleur? Avez-vous le meilleur système au monde pour détecter la présence d'explosifs, à votre connaissance? Votre système permet-il de détecter n'importe quel explosif, y compris les explosifs plastic en feuilles les plus perfectionnés?

Quatrièmement, faites-vous une rotation de vos agents de contrôle pour éviter que leur attention ne s'émousse, en un sens? Je dis cela sans vouloir les dénigrer. Il est évident qu'à force d'accomplir une tâche répétitive, en général, les gens ont tendance à devenir un peu moins attentifs.

Enfin, je suis curieux de savoir pourquoi chez Air Canada, il n'y a que des couteaux en plastique, tandis que chez Air France, on trouve de véritables couteaux en acier inoxydable? Premièrement, est-ce qu'Air France fait preuve de négligence? Deuxièmement, pour la sûreté des voyageurs canadiens, pourquoi n'y a-t-il pas une norme pour toute ligne aérienne présente au Canada rendant obligatoire l'usage de couteaux en plastique, si c'est bien ce qui est préférable, ou bien est-ce que n'importe qui peut utiliser des couteaux en acier? Pourquoi n'y a-t-il pas d'uniformité?

Voilà mes questions.

M. Jacques Duchesneau: Monsieur le président, ce sont là cinq bonnes questions.

Pour contrôler le comportement des voyageurs, il faut passer par Transports Canada. C'est le ministère des Transports qui réglemente la manière dont nous assumons notre tâche. Même si cela nous semble une bonne idée, nous devons en convaincre Transports Canada. Et j'espère que vous allez m'aider à faire en sorte que nous réussissions à obtenir ce changement.

Au sujet des systèmes de détection d'explosifs, je pense que nous avons à l'heure actuelle un système dernier cri. Oui, nous décelons les explosifs en feuilles. La véritable question est celle-ci : Sommes-nous en train de livrer la dernière guerre ou bien la prochaine? Nous devons d'abord répondre à cette question. Je pense que nous sommes allés le plus loin possible sur le plan technologique. Si nous nous comparons à d'autres pays, nous avons une bonne longueur d'avance.

Là aussi, c'est Transports Canada qui détermine quel type de matériel nous pouvons utiliser. Nous travaillons en étroite collaboration avec Transports Canada et eux travaillent avec nous pour essayer de trouver du nouveau matériel qui pourrait être utilisé aux postes de contrôle.

Vous avez posé une question sur les tests d'infiltration. Si l'on prend un pays comme Israël, par exemple, qui obtient un score supérieur à 85 p. 100, il semble que le système présente des lacunes. Ils doivent déployer des efforts pour essayer de faire passer une nouvelle arme, n'importe quoi de nouveau qui ne puisse être décelé. On joue constamment au chat et à la souris.

Comme je l'ai dit, je ne pense pas que je serais satisfait si j'obtenais un résultat de 100 p. 100 au test de détection, parce que cela enverrait le mauvais message. Nous devons donc trouver le juste équilibre. Je peux vous dire que les images et l'équipement utilisés avant le 11 septembre étaient d'environ 50—c'est-à-dire que l'on avait 50 images ou armes qu'il était possible de faire passer. Aujourd'hui, nous utilisons 2 500 images d'armes différentes. Les règles du jeu ont changé après le 11 septembre et nous devons en tenir compte.

Au sujet de la rotation, oui, il y a un règlement exigeant que les employés changent de poste toutes les 15 minutes. Mais nous

contestons cela, monsieur le président, parce que des études ont montré que les gens qui possèdent des habiletés très pointues font un meilleur travail s'ils restent au poste pendant une heure et non pas 15 minutes. Vous devez savoir, monsieur le président, que c'est...

• (1615)

M. Francis Scarpaleggia: Monsieur Duchesneau, excusez-moi, je n'ai pas été clair. Je ne voulais pas dire une rotation au cours de la même journée, mais plutôt une rotation chaque mois ou à tous les deux mois.

M. Jacques Duchesneau: Nous avons un règlement. Il y a cinq agents de contrôle à chaque poste de contrôle et ils doivent effectuer une rotation toutes les 15 minutes. Je ne suis pas sûr que ce soit logique. Comme je l'ai dit, nous contestons cela et nous avons l'appui d'universitaires qui prouvent que les gens font du meilleur travail s'ils restent au poste pendant plus longtemps.

Quant aux couteaux, pourquoi Air France et beaucoup d'autres lignes aériennes dans le monde utilisent-elles de vrais couteaux? Eh bien, une fois de plus, il faudrait poser la question à Transports Canada, qui est chargé de la réglementation. La différence, dans le cas d'Air France et de beaucoup d'autres lignes aériennes, c'est que ce ne sont pas des voisins des États-Unis.

J'en reviens encore une fois aux briquets. Pourquoi devons-nous confisquer les briquets? Eh bien, la réponse est très simple : Si nous ne le faisons pas dans les aéroports canadiens, les compagnies aériennes canadiennes ne pourront pas faire atterrir leurs avions dans des villes américaines. Nous devons prendre des décisions et nous devons tenir compte de tous les aspects du problème.

M. Karygiannis a donné l'exemple d'un verre. Oui, on peut faire beaucoup de dommages avec un verre. On peut faire beaucoup plus de dommages avec une fourchette qu'un couteau. Mais nous devons respecter les règlements. Il nous faudra avoir une longue discussion pour déterminer exactement quels sont les problèmes auxquels nous sommes confrontés dans le cadre de la réglementation actuelle.

M. Francis Scarpaleggia: Parlant de surveiller le comportement du passager, la lenteur de mise en oeuvre a-t-elle été due à l'insuffisance de la réglementation de Transports Canada?

M. Jacques Duchesneau: Vous savez, nous ne pouvons rien faire de plus que ce que prévoient les règlements. Je pense qu'il faudrait faire beaucoup plus pour changer cela.

J'espère que ce sera l'une de vos recommandations, monsieur le président.

Le président: Monsieur Batters. Oh, excusez-moi, monsieur Gouk plutôt.

M. Jim Gouk: Monsieur Duchesneau, suite à ce que vous venez tout juste de dire, j'aurais encore une question à vous poser au sujet du programme pour les passagers à faible risque.

J'ai toujours cru comprendre que ce programme allait fonctionner un peu de la même façon que le programme NEXUS ou les autres programmes de ce genre pour lesquels vous avez un genre de carte, avec une empreinte rétinienne ou une autre donnée biométrique, ce qui permet de passer par un poste de contrôle automatisé, sous réserve bien sûr d'un éventuel contrôle aléatoire, un peu comme les programmes qui existent déjà et que je connais. Mais si je vous ai bien compris, vous avez dit que malgré cela, il faudrait de toute façon passer par un poste de contrôle, sauf qu'on pourrait prendre rendez-vous, ce qui permettrait de passer plus rapidement, d'une façon ou d'une autre.

Pourriez-vous être un peu plus précis?

M. Jacques Duchesneau: Ce que nous ne voulons pas, c'est qu'on croie que les passagers à faible risque ne passent par aucun contrôle; ces passagers à faible risque devront quand même passer par un poste de contrôle, mais le contrôle sera différent. Oui, il y aura toujours un contrôle, et c'est nécessaire.

M. Jim Gouk: Dans la même veine, si vous le voulez bien, vous permettez pourtant aux employés de passer sans aucun contrôle, si ce n'est les contrôles aléatoires. Pourquoi au nom du ciel permettre cela pour les employés qui travaillent dans les aéroports mais pas pour un passager à faible risque? Qu'est-ce qui empêche d'avoir un programme du même genre?

M. Jacques Duchesneau: Parce que depuis les attentats du 11 septembre, n'importe quel passager est une menace potentielle et que nous devons donc les contrôler. Nous faisons également le contrôle des non-passagers; ainsi, 500 000 employés ont été contrôlés l'an dernier dans le cadre de notre programme. Le programme n'est pas encore entièrement en place, de sorte que ce chiffre est encore provisoire. Mais nous contrôlons les gens qui travaillent dans les aéroports même après qu'ils aient fait l'objet de vérifications d'antécédents.

M. Jim Gouk: Il ne vous arrive jamais de laisser passer sans aucun contrôle des employés d'aéroport du côté piste?

● (1620)

M. Jacques Duchesneau: Vous voulez dire sans les faire passer par un poste de contrôle ou sans avoir effectué de vérifications d'antécédents?

M. Jim Gouk: Sans les faire passer par un poste de contrôle. Arrive-t-il que...

M. Jacques Duchesneau: Certainement.

M. Jim Gouk: Vous le faites donc dans le cas des employés, mais vous ne voulez pas le faire dans le cas d'un passager dont les antécédents auraient été vérifiés ainsi que le risque qu'il présente pour la sécurité?

M. Jacques Duchesneau: Encore une fois, monsieur le président, nous essayons d'améliorer le système actuel, mais la question de M. Gouk concerne plutôt Transports Canada que l'ACSTA.

M. Jim Gouk: Intéressant.

Je vous remercie.

Le président: Monsieur Batters, il reste une ou deux minutes, si vous voulez en profiter.

M. Dave Batters (Palliser, PCC): Mais certainement, merci, monsieur le président.

Pour commencer, je tiens à vous remercier, monsieur Duchesneau, ainsi que vos collègues, d'être venus ici aujourd'hui.

Je vais en fait commencer par reprendre cette question de la carte d'identification des passagers à faible risque. Vous nous avez dit, si je comprends bien, qu'il pourrait y avoir une carte de ce genre et que vous envisageriez des formalités de contrôle un peu moins rigoureuses peut-être, même si ces passagers particuliers devraient quand même passer sous les portiques de détection.

Eh bien, il y a quelques semaines, à l'aéroport d'Ottawa, j'ai constaté quelque chose d'assez inquiétant. Un de mes collègues au comité, Andrew Scheer, et moi devions prendre l'avion pour rentrer chez nous. En raison des travaux de la Chambre, ce travail important que nous faisons tous ici, nous étions en retard, très en retard même. Nous voulions prendre l'avion de 14 heures et, à 13 h 30, nous faisons la queue pour passer les contrôles de sécurité.

Monsieur Karygiannis, je ne vais pas faire de la rhétorique politique, alors vous voudrez bien me laisser terminer. Pendant que nous attendions, nous avons vu plusieurs ministres qui passaient tout le monde et nous nous sommes demandés ce qui se passait. Avaient-ils un passe-droit parce qu'ils étaient ministres? Ce que nous avons découvert, en arrivant au début de la queue, c'est que ce n'était pas un cas isolé, qu'il y avait tout le temps des gens qui passaient devant tout le monde pour se faire contrôler. Et cela, alors même que nous étions à deux doigts de rater notre avion.

J'ai un peu l'impression qu'alors que nous parlons de cette carte qu'on donnerait aux passagers à faible risque, les membres Super Élite d'Air Canada peuvent déjà se faire escorter jusqu'au début de la file d'attente et passer la sécurité devant tous les braves gens qui font la queue et qui voyagent peut-être avec des compagnies aériennes différentes. Dans notre cas, nous volions sur WestJet et j'imagine que WestJet n'offre pas ce genre de privilège.

Ce qui me dérange ici, c'est qu'Air Canada peut bien offrir toutes sortes de passe-droits à ses clients à l'enregistrement, où là elle est chez elle, mais en ce qui concerne la sécurité, monsieur... Dès lors qu'on arrive dans le secteur qui relève de l'ACSTA, secteur délimité par les bandes jaunes affichant votre sigle, c'est votre domaine et non plus celui d'Air Canada. Cela m'a vraiment interpellé, et j'ai dit bien haut : « C'est le territoire de l'ACSTA et non pas celui d'Air Canada, alors faites la queue comme tout le monde » .

Je voudrais donc vous poser directement la question, êtes-vous au courant de ce genre de chose? Y a-t-il à votre connaissance un arrangement quelconque qui permet aux membres Super Élite d'Air Canada ou qui permet aux clients d'Air Canada en costume-cravate de passer devant tout le monde alors que les braves qui sont des passagers ordinaires doivent se contenter de les regarder passer avant eux, même s'ils risquent eux-mêmes de rater leur avion? Êtes-vous au courant, et comment cela se peut-il? C'est une simple question de respect élémentaire.

J'aimerais savoir si vous êtes au courant et si vous facilitez ce genre de chose. Y a-t-il des accommodements particuliers pour Air Canada? Certes, Air Canada est un des principaux protagonistes dans notre industrie du transport aérien, mais il n'empêche que cela défavorise tout un tas d'autres compagnies aériennes.

Je vais vous donner le loisir de répondre.

M. Jacques Duchesneau: Monsieur le président, je suis moi-même membre Super Élite d'Air Canada et je fais la queue comme n'importe quel autre passager. Il n'y a pas de file prioritaire.

Toutes les compagnies aériennes ont le loisir, lorsqu'un de leurs passagers est en retard, de l'escorter jusqu'au début de la file au poste de contrôle pour lui permettre de ne pas rater son avion. Cela n'a rien à voir avec Air Canada. Cela vaut pour WestJet ou pour n'importe quelle compagnie. C'est cela la solution.

En second lieu, c'est à l'administration aéroportuaire qu'il incombe de faire venir à nous les passagers. Lorsqu'un passager est escorté au début de la file, peu importe la raison, nous le contrôlons et nous le faisons passer rapidement afin de ne pas retarder les vols par exemple.

M. Dave Batters: Monsieur Duchesneau, je vous invite à regarder cela de plus près. Restons-en là.

C'étaient des gens qui ne cessaient de venir à la tête de la file d'attente et qui n'étaient pas en retard pour leurs vols. Oui, quelques ministres étaient en retard, mais ça a continué de se produire.

J'ai demandé à la dame d'Air Canada comment cela marchait. Elle m'a tout simplement dit que si vous appartenez à la classe Super Élite d'Air Canada et que vous téléphonez à l'avance, ils vont vous mettre au début de la file d'attente, que vous soyez en retard ou pas.

C'est inacceptable et il faut que vous examiniez cela.

• (1625)

M. Jacques Duchesneau: Je vais vérifier un peu plus.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

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

Monsieur Duchesneau, je reviens à la question du français, qui a été soulevée par ma collègue. Puisque l'agence gouvernementale que vous dirigez est nouvelle et qu'elle ne date que de 2002, pourquoi n'êtes-vous pas partis du bon pied? Vous admettez dans votre rapport qu'il reste des progrès à faire; on démarre de façon inadéquate et on dit ensuite qu'on fait des progrès. Pourquoi n'a-t-il pas été possible d'établir au départ un service bilingue partout au Canada?

M. Jacques Duchesneau: Monsieur le président, nous serons toujours des témoins qui vous diront qu'ils ont amélioré le système déjà en place. J'ai devant moi le rapport qui sera déposé demain par la commissaire aux langues officielles. Nous avons agi de façon exemplaire sur trois des points qui sont mis de l'avant. Nous avons parlé à des gens du Commissariat aux langues officielles et, compte tenu du fait que notre organisation est jeune, ils sont très satisfaits de notre travail.

Pouvons-nous améliorer notre façon de faire? Bien sûr. L'an prochain, je reviendrai témoigner devant vous et je vous parlerai probablement des aspects que nous devons améliorer. Mais, compte tenu de la courte période de temps dont nous avons disposé — et sans me vanter, monsieur le président —, je suis plutôt fier des résultats et du travail qui a été effectué.

M. Robert Carrier: Bien. Nous allons espérer que cela s'améliorera, comme vous le dites.

Ma seconde question concerne les États-Unis. À quel point vos activités sont-elles liées aux priorités américaines? J'ai entendu dire récemment que des représentants du gouvernement américain allaient exiger la liste des voyageurs des vols en partance du Canada qui survolent le territoire américain, afin de vérifier s'il s'y trouve des gens qui sont sur leur liste de passagers suspects. Je me demande si nous sommes vraiment liés sur le plan de la sécurité; nous partageons ce continent nord-américain.

Pourquoi cette liste de personnes suspectes n'est-elle pas plutôt fournie aux autorités canadiennes afin qu'elles détectent ces passagers, au lieu d'attendre qu'ils soient au-dessus du territoire américain ou qu'il y ait des détournements d'avion, comme ce fut récemment le cas pour Air France?

M. Jacques Duchesneau: C'est une bonne question, monsieur le président. Il y a même eu hier un avion de Korean Air Lines qui a dû retourner au Japon, car quelqu'un à bord ne devait pas y être. Certains vols canadiens, un vol entre Vancouver et Ottawa par exemple, survolent même le territoire américain. Si on survole leur territoire, ils veulent avoir cette liste: c'est la règle. Le représentant de Transports Canada serait sûrement le mieux placé pour répondre à cette question.

Nous tentons effectivement d'arrimer nos méthodes de travail aux méthodes américaines. Cela se fait dans un esprit de collaboration et de coopération qui est dans l'intérêt des deux pays. Nous avons dû

adapter nos méthodes de travail, mais c'était dans l'intérêt de tous: les passagers, les aéroports et les compagnies aériennes.

M. Robert Carrier: Étant donné que nous sommes deux pays voisins et amis, il demeure surprenant que cette information ne soit pas partagée, et qu'une interception ne se fasse que lorsque le passager est au-dessus de leur territoire. Il serait plus simple que ces gens soient questionnés ou retenus pour un interrogatoire avant qu'ils ne prennent l'avion. Cela ne semble pas être une opération réciproque, et c'est ce qui me surprend.

M. Jacques Duchesneau: Cette partie du travail est effectuée par la GRC et le SCRS. Le problème n'est pas uniquement canadien. Plusieurs vols en provenance de l'Europe, par exemple, ont été retournés ou détournés parce qu'on avait constaté que quelqu'un qui était à bord n'avait pas le droit d'y être. Il s'agit donc d'un problème qui englobe beaucoup plus que la relation Canada—États-Unis.

La liste de passagers suspects, la *no-fly list*, est du ressort de la GRC et du SCRS, et non pas de celui de l'ACSTA, mais nous en subissons les conséquences.

M. Robert Carrier: Puisque c'est quand même du domaine de la sécurité, n'êtes-vous pas d'avis que vous devriez avoir accès à cette liste pour être en mesure d'intercepter les gens? J'aimerais avoir votre opinion à ce sujet.

• (1630)

M. Jacques Duchesneau: C'est du domaine de la sécurité et cela pose tout le problème dont je faisais mention plus tôt. Étant donné que le mot « sûreté » figure dans le nom de notre organisme, les gens croient que nous sommes responsables de l'ensemble de la sécurité.

Toutefois, si vous me demandez une opinion d'expert dans le domaine de la sécurité, je vous répondrai bien évidemment oui. Nous devrions avoir cette information bien avant qu'une personne puisse prendre place à bord de l'avion. C'est justement ce que nous visons avec le programme de présélection des voyageurs à faible risque dont nous parlions plus tôt. Nous voulons obtenir de l'information pour nous permettre de faire une ségrégation entre les personnes qui se présentent à un point de fouille.

M. Robert Carrier: Toutefois, vous devez prendre connaissance de la vérification faite par les États-Unis pour vous assurer qu'il s'agit bien d'un passager indésirable.

M. Jacques Duchesneau: C'est certain.

[Traduction]

Le président: Merci, Robert.

Monsieur Bonin.

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

Sur une période de quelques années, les subventions aux aéroports vont être réduites de 60 p. 100. Y a-t-il eu des discussions sur la façon dont cette réduction sera répercutée sur les locataires? Soixante pour cent de 600 000 \$, c'est plus de 300 000 \$. Allez-vous vous attendre à des économies pour les organismes gouvernementaux qui louent des locaux dans tous ces aéroports? N'ont-ils pas eu des discussions?

M. Jacques Duchesneau: Monsieur le président, nous n'avons pas eu de discussions sur ce point. Elles auront lieu avec Transports Canada plutôt qu'avec l'ACSTA. Actuellement, nous essayons de négocier avec les aéroports notre juste part à payer pour les locaux que nous utilisons mais qui ne sont pas reliés au contrôle avant l'embarquement et au contrôle des bagages.

M. Raymond Bonin: Je ne peux donc pas encore dire à Ralph Goodale de réduire votre budget?

M. Jacques Duchesneau: Pas encore, je vous en prie.

M. Raymond Bonin: Je blague.

[Français]

Ma deuxième question porte sur le sujet qu'a abordé Mme St-Hilaire, soit les agents qui sont en mesure de parler les deux langues officielles.

J'ai pris connaissance de la situation lorsque j'ai été embauché à Air Canada. Lorsqu'on commence à travailler pour le compte d'une nouvelle compagnie, le salaire n'est pas très attrayant. Je ne pense pas qu'il le soit dans votre domaine non plus. On ne donne pas le service dans les deux langues sous prétexte qu'on ne peut pas trouver de personnes bilingues.

Y a-t-il une clause à ce sujet dans votre entente collective? Avez-vous un syndicat?

M. Jacques Duchesneau: Oui.

M. Raymond Bonin: Y a-t-il une clause qui vous permet, lorsque vous ne pouvez pas trouver des personnes qui parlent les deux langues, d'embaucher des gens temporairement jusqu'à ce que vous puissiez trouver des personnes bilingues?

On dit qu'on a embauché une personne unilingue francophone ou anglophone parce qu'il n'y avait personne d'autre. Par contre, on donne des postes permanents à ces personnes. Elles deviennent permanentes lorsqu'elles sont embauchées, puis on dit ensuite qu'on ne pouvait pas trouver de personnes bilingues à ce moment-là. Dans mon cas, il y avait 16 candidats et j'étais le seul bilingue. On s'est dit qu'on en avait un, et on s'est contenté d'embaucher des personnes unilingues par la suite.

Vous n'avez peut-être pas de clause désignant le nombre de postes bilingues dans votre entente collective.

Du temps où j'étais à Air Canada, à Sudbury, il y avait un candidat bilingue sur 16. Après qu'il ait été négocié une proportion d'agents qui devaient être bilingues, on a eu à peu près six personnes bilingues sur 16. Ce chiffre était basé sur la demande et la population.

Si vous n'avez pas cette clause dans votre entente collective, je crois qu'il serait important de l'inclure, sinon on va toujours dire qu'on a embauché une personne unilingue parce qu'on ne pouvait pas en trouver d'autres. Cette clause existe-t-elle dans votre entente collective?

M. Jacques Duchesneau: Monsieur le président, les conventions collectives sont conclues avec chacun de nos fournisseurs de services du pays. Actuellement, on les incite à embaucher des gens bilingues au moyen du boni de fin d'année. On parle de montants d'argent assez substantiels. M. Grilli pourra compléter la réponse.

Lorsqu'on va dans certaines parties du pays et qu'on n'a pas les services auxquels on peut s'attendre, cela m'agace. Le seul moyen que nous avons est financier, mais ce n'est pas pour les agents.

Je vais vous raconter une petite anecdote. Dans certains aéroports, les gens obtiennent un meilleur salaire lorsqu'ils sont des employés

de McDonald's ou de Burger King. Dans certains aéroports, il est donc difficile de recruter des gens qualifiés qui soient capables de parler les deux langues, par exemple.

M. Raymond Bonin: Pourquoi ne pourrait-on pas établir à chaque endroit la proportion de personnes bilingues requises? À certains endroits, cela pourrait être 20 p. 100 et à d'autres, 100 p. 100. Si, par exemple, il y a huit employés à Sudbury, on pourrait dire qu'il faut absolument que six de ces employés soient bilingues. S'il n'y en avait que deux, on pourrait immédiatement dire qu'il n'y en a pas suffisamment et qu'on en cherche d'autres. Actuellement, on ne sait pas quelle est la proportion nécessaire. Quand on en a un, on dit qu'on en a un.

• (1635)

M. Jacques Duchesneau: Oui, mais il faut aller au-delà de cela.

Monsieur le président, je crois que c'est une bonne suggestion. Nous en prenons note. Nous nous apprêtons à uniformiser les conventions collectives. Nous avons 15 fournisseurs de services, et c'est inégal. C'est peut-être un des éléments que nous proposerons pour mettre davantage l'accent sur les langues officielles. J'en prends bonne note et j'ose espérer que ce sera réalisé lorsque je reviendrai devant vous.

[Traduction]

Le président: Monsieur Miller.

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

Avant de revenir à M. Duchesneau et à quelque chose que M. Batters a mentionné, je peux vous dire pour l'avoir vécu que les passagers en retard ne sont pas placés au début de la queue et traités en vitesse. Personne ne fait d'effort particulier pour vous mettre au début de la queue, même si j'ai vu des ministres s'y faire placer.

Monsieur Grilli, est-il possible de mettre en place un mécanisme qui accélère le passage en toute sécurité des fonctionnaires, des députés et de Dieu sait qui encore? Personne ne devrait être traité à la va-vite comme un non-suspect. Il faudra quand même passer par les détecteurs, mais il pourrait y avoir des moyens, peut-être une pièce d'identité spéciale pour les parlementaires ou les fonctionnaires qui permettrait d'accélérer le processus sans danger. En prime, cela pourrait accélérer le contrôle de la sécurité tout entier.

M. Jacques Grilli (vice-président, Opérations, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien): C'est exactement ce dont nous parlons quand nous parlons du programme de présélection des voyageurs à faible risque. Il ne peut pas y avoir de programme exclusivement pour une catégorie de personnes. Par contre, il serait possible d'en avoir un pour permettre à des gens connus pour ne pas présenter une menace d'être contrôlés différemment ou plus rapidement. Il pourrait y avoir un couloir de contrôle rapide ou différent. Ils pourraient être traités comme des voyageurs qui n'ont presque aucun bagage à main, qui ne voyagent au pays qu'avec une mallette, par opposition à ceux qui s'embarquent sur des vols pour l'étranger avec tout leur barda.

Permettez-moi de dire une chose au sujet du fait qu'Air Canada place des gens en tête de ligne. C'est quelque chose que peuvent faire toutes les compagnies aériennes, WestJet y compris. Même chose pour les aéroports. Ces personnes doivent être escortées par la compagnie aérienne en tête de ligne, ou quelque part dans la file d'attente, selon l'aéroport dont il est question. À Ottawa, sur les vols intérieurs, il n'y a pas de couloir prioritaire. À Vancouver, il y en a un pour les personnalités officielles. Cela ne relève pas de l'ACSTA mais bien des compagnies aériennes. La différence entre Air Canada et WestJet, c'est peut-être qu'Air Canada a des passagers de première classe alors que WestJet n'a qu'une seule classe.

M. Larry Miller: Je ne suis pas tout à fait convaincu, mais je peux vous dire que j'en parlerai avec les lignes aériennes, si je constate que cela se reproduit.

• (1640)

M. Jacques Grilli: Vous devriez, en effet.

M. Larry Miller: Monsieur McGarr, d'après mon expérience, les machines ne fonctionnent pas toutes de la même façon. Je parle des machines qui scrutent les valises autant que les portiques où passent les gens. Je vais vous donner un exemple, qui remonte à hier. Ça s'est produit au cours de quatre vols de suite entre Ottawa et Toronto.

J'ai trois ceintures. L'une d'elles ne déclenche pas l'appareil. J'ai traversé les portiques quatre fois consécutives, en raison d'aller-retour, pour un total de huit possibilités de détection, sans déclencher l'appareil. J'ai traversé le portique aujourd'hui et il s'est déclenché. Je dis à l'agent : « C'est la même, tout est pareil ». Il m'a répondu : « Ce doit être vos bottes ». J'ai dit que non. Quoi qu'il en soit, ils ont utilisé le détecteur manuel et d'autres choses sans rien trouver. Ce n'est pas la première fois que cela se produit. Je vois d'après votre titre de fonction que vous êtes responsable du risque et de la qualité. Quelles sont les mesures existantes assurant l'uniformité de la qualité de vos appareils? D'après mon expérience, je peux dire qu'ils ne fonctionnent pas tous pareil.

M. Kevin McGarr (vice-président, Risque et qualité, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien): Monsieur le président, l'uniformité est le principal objectif du programme d'assurance de la qualité de l'ACSTA. Les réglages de tous les appareils sont les mêmes, normalisés, mais je soupçonne qu'il arrive que de petites variantes se présentent. Voilà pourquoi nous demandons à NAV Canada de venir voir et de constamment contrôler les appareils pour que les réglages soient les bons. J'ai constaté que dans certains aéroports, ma montre déclenche le détecteur de métal, mais pas dans tous les aéroports. C'est un réglage très fin de l'appareil. Je pense que cela témoigne de la précision du matériel que nous avons.

M. Larry Miller: Je l'ai constaté trop souvent. Vous avez probablement raison, mais je crois tout de même qu'il y a encore trop d'écarts.

J'ai une autre question et je ne sais pas à qui la poser. Y a-t-il des articles qui normalement ne peuvent passer à la sécurité, mais que je pourrais porter sur moi, ou que quelqu'un d'autre pourrait porter en raison de ses croyances religieuses ou autre? Je ne pense à aucun article en particulier, mais j'aimerais obtenir une réponse.

Une voix: Un poignard.

M. Larry Miller: Un poignard, peut-être.

Une voix: Un kirpan.

M. Jacques Duchesneau: Ils ne sont pas permis. C'est dans le règlement. Notre avocat peut vous en parler.

M. Larry Miller: Il n'y a donc rien qui peut passer à la sécurité pour ces raisons-là?

M. Jacques Duchesneau: Non.

M. Larry Miller: Bien, ça va.

Je n'ai pas d'autres questions.

Le président: Monsieur Karygiannis, vous avez la parole.

L'hon. Jim Karygiannis: Merci.

Monsieur Duchesneau, vous avez parlé d'une liste d'interdiction de vol. Connaissez-vous l'existence d'une telle liste ou en avez-vous parlé parce que quelqu'un d'autre y avait fait allusion? Au Canada, avons-nous une liste d'interdiction de vol?

M. Jacques Duchesneau: Au Canada, les lignes aériennes vérifient les noms des passagers à l'embarquement.

L'hon. Jim Karygiannis: Je répète, Transports Canada a-t-il une liste d'interdiction de vol, monsieur?

M. Jacques Duchesneau: Pas que je sache.

L'hon. Jim Karygiannis: Vous parliez donc alors de la liste semblable d'Air Canada, la DHP, ou designated high profile list?

M. Jacques Duchesneau: Oui.

L'hon. Jim Karygiannis: Bien.

M. Jacques Duchesneau: Nous parlons des mêmes choses—vous avez raison.

L'hon. Jim Karygiannis: Tant qu'il est clair qu'il n'y a absolument pas de liste d'interdiction de vol.

J'ai quelques questions pour vous.

Vous dites qu'un jour, l'ACSTA devrait savoir qui prend l'avion, que vous devriez disposer de tous ces renseignements afin que lorsque quelqu'un arrive avec sa carte d'embarquement, vous pourriez faire un peu plus de vérifications. Est-ce que les lignes aériennes ne le font pas actuellement? Dites-vous que vous voudriez faire les mêmes vérifications que les lignes aériennes?

M. Jacques Duchesneau: Monsieur le président, nous voulons faciliter le contrôle des passagers pour accélérer leur circulation. Nous voulons mettre à part des passagers. Le ministre l'a dit clairement, à sa dernière comparution : il ne comprend pas pourquoi une grand-mère de 80 ans devrait passer les mêmes contrôles que les autres personnes. Je crois fermement qu'il a raison. Il faut trouver moyen de distinguer entre les passagers pour accélérer le passage au contrôle.

L'hon. Jim Karygiannis: Revenons à la question et soyons plus précis. Est-ce que vous demandez de pouvoir un jour avoir accès aux renseignements personnels d'un passager à partir simplement de sa carte d'embarquement?

M. Jacques Duchesneau: Les renseignements que nous voulons sont essentiellement ceux dont dispose déjà la ligne aérienne. J'ai donné l'exemple d'une personne qui arrive au point de contrôle. A-t-elle un aller simple? A-t-elle payé comptant? C'est de l'information qui figure déjà sur le billet. À partir de la façon dont le billet a été acheté, nous pourrions déterminer si cette personne représente ou non une menace. C'est une évaluation de la menace que nous ferions.

•(1645)

L'hon. Jim Karygiannis: Dans beaucoup d'aéroports, surtout ceux des grands centres comme Vancouver, Toronto ou Montréal, beaucoup de voyageurs ne parlent ni l'anglais ni le français. J'aimerais savoir si vos agents reçoivent une formation sur la diversité culturelle et si vous offrez vos services dans d'autres langues. Dans ma circonscription, le tiers des électeurs parlent chinois, soit mandarin ou cantonais. Offrez-vous une prime, par exemple, pour vos employés qui peuvent parler d'autres langues que l'anglais et le français, pour respecter la diversité ethnique du Canada?

M. Jacques Duchesneau: Je l'ai déjà dit, monsieur le président, 101 langues sont parlées à l'ACSTA. Nous venons de faire un sondage à ce sujet, il y a environ un mois. Nous essayons d'offrir le service dans d'autres langues que le français et l'anglais. L'objectif, c'est de veiller à ce que les passagers ne trouvent pas ennuyant le passage au contrôle. Nous voulons qu'ils circulent rapidement et qu'ils reçoivent un service de première qualité.

Alors oui, nous offrons nos services dans différentes langues.

L'hon. Jim Karygiannis: À la ville de Toronto, on peut appeler un numéro de téléphone pour obtenir des services dans n'importe quelle langue. Ainsi, dans le cas de ma mère qui ne parle pas un mot d'anglais, si elle devait aller à l'aéroport, et si elle ne comprenait pas ce que lui disait l'agent, pourrait-on donner un coup de fil à quelqu'un qui pourrait la servir dans une langue donnée?

M. Jacques Duchesneau: C'est la raison d'être du centre de communications sur la sûreté, où nous avons la liste des personnes qui parlent diverses langues. Nous pourrions donner le service en grec, par exemple, à une personne qui ne parle ni français ni anglais, ou alors en chinois, entre autres. Cela se produit fréquemment. L'autre jour, un diplomate chinois est passé au contrôle et deux des agents parlaient le mandarin. Le contrôle s'est fait dans une salle à part parce que c'était un diplomate de haut rang, mais il a eu lieu dans sa propre langue.

M. Michael McLaughlin (vice-président et chef de la direction financière, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien): Puis-je ajouter quelque chose?

La première réaction, c'est de demander s'il y a quelqu'un à l'aéroport qui parle la langue du passager pour que le contrôle se fasse en personne. Le cas échéant, on trouve cette personne. Dans le cas dont M. Duchesneau vient de parler, cette personne vient faire le contrôle. Cela peut causer un léger retard, mais vraiment léger. Si on ne trouve personne à l'aéroport, nous appelons le centre de communications sur la sûreté, et ensuite nous cherchons au Canada la personne qui pourrait aider le passager dans les diverses étapes de la procédure de contrôle.

L'hon. Jim Karygiannis: Merci.

Le président: Monsieur Batters.

M. Dave Batters: Merci beaucoup, monsieur le président.

J'ai trois questions, mais j'aimerais d'abord revenir à ces files d'attente, pendant peut-être à peine 30 secondes. M. Grilli voyait le besoin d'en parler et j'aimerais qu'il y revienne.

Si j'ai bien compris, à Vancouver, il y a une file rapide que les lignes aériennes ont créée, d'une façon ou d'une autre. Certaines personnes sont admissibles à cette procédure accélérée. Je ne sais pas exactement pourquoi, ni ce que cela a à voir avec l'ACSTA. Ici à Ottawa, on m'a dit que c'était réservé à la clientèle Super Élite d'Air Canada.

Vous avez déclaré que toute ligne aérienne pouvait faire passer à la tête de la file n'importe quel passager. Je ne pense pas que vous ayez convaincu ici qui que ce soit, monsieur. Pourquoi ferions-nous alors la file? Pourquoi faire la queue? Ce serait l'anarchie. Il est très étrange que vous disiez que cela n'a rien à voir avec l'ACSTA puisque c'est votre file d'attente. Ce sont les cordons de l'ACSTA et nous faisons la queue.

Vous nous dites aujourd'hui que n'importe quelle ligne aérienne peut amener n'importe quel passager à la tête de la file. Peut-être pourriez-vous m'expliquer cela.

M. Jacques Grilli: Ce système existe depuis l'instauration des contrôles, il y a de nombreuses années. Nous ne gérons pas les files d'attente en dehors des points de contrôle. Nous nous en occupons quand vous arrivez à notre agent d'accueil. Quiconque gère la file d'attente avant le point de contrôle relève de l'aéroport. Ce n'est pas un employé de l'ACSTA.

Cela étant dit, chaque ligne aérienne a le droit d'accompagner un passager, qu'il s'agisse d'un passager handicapé ou d'un passager...

•(1650)

M. Dave Batters: Non, non, nous ne parlons pas de passagers handicapés. C'est tout autre chose, monsieur. Ne parlons pas de cela.

M. Jacques Grilli: Bien. Qu'il s'agisse d'un passager handicapé ou d'un autre, qui arrive en retard au comptoir, il doit d'après le règlement être accompagné d'un responsable de la ligne aérienne.

À Vancouver, il en va autrement. En effet, il y a là un employé de l'aéroport pour s'occuper de cette file prioritaire, où on vérifie la carte d'embarquement. Toutes les lignes aériennes apposent un collant spécial sur la carte d'embarquement, portant la mention Vancouver, lorsqu'elles veulent qu'un passager ait accès à cette file.

M. Dave Batters: Je comprends, monsieur. Je vous interromps parce que je veux passer à d'autres questions.

Nous ne parlons pas ici de passagers en retard. Je parle d'un programme précis, réservé à une ligne aérienne, et à ses clients, les membres Super Élite d'Air Canada. C'est de cela que je parle et je poserai d'autres questions à ce sujet à la prochaine comparution de l'ACSTA.

M. Jacques Grilli: En fait, monsieur..

M. Dave Batters: Je passe à d'autres questions, monsieur.

J'ai de courtes questions pour lesquelles j'aimerais obtenir de courtes réponses. Tout le monde voudrait sortir d'ici, je crois.

Récemment, un rapport de la vérificatrice générale remettait en question l'amélioration du contrôle de sécurité. J'aimerais que M. Duchesneau ou l'un de ses collègues formule des commentaires sur le rapport récent de Sheila Fraser. Quelle est votre réaction à ses observations?

M. Jacques Duchesneau: Nous les acceptons. Dans son rapport, elle a félicité l'ACSTA pour son travail, pour le déploiement du matériel. Les contrôles sont bien supérieurs à ce qu'ils étaient avant septembre 2001, il n'y a aucun doute là-dessus, à mon avis. Pouvons-nous améliorer le système? Certainement.

M. Dave Batters: Merci.

Avez-vous un meilleur contrôle de votre inventaire d'uniformes, depuis l'incident de l'automne? Je crois que 91 insignes ont été perdus pendant les neuf premiers mois de 2004, et cela a fait beaucoup de bruit. On en a fait toute une histoire. Je présume que vous avez maintenant de meilleures mesures pour savoir où sont vos uniformes et vos insignes.

Avez-vous des commentaires à ce sujet, monsieur?

M. Jacques Duchesneau: Voilà un bon exemple de la façon dont on apprend de nos erreurs. Nous sommes en train d'instaurer un système dans le cadre duquel l'agent de sûreté doit présenter sa carte d'identité et donner ses empreintes digitales quand il est dans la zone réservée. En gros, l'uniforme à lui seul ne vous permet pas d'entrer dans la zone réservée et il faut aussi un laissez-passer. Nous avons maintenant un système de contrôle plus serré.

M. Dave Batters: Est-il prévu qu'en cas de perte de son insigne, comme dans le cas des 91 insignes perdus, l'employé doit immédiatement la déclarer à son supérieur?

M. Jacques Duchesneau: Oui. Comme je l'ai dit en réponse à M. Bonin au sujet des langues officielles, il y a maintenant une mesure incitative financière. Quand une partie de l'uniforme est perdue ou volée, le fournisseur des services paie une amende de 900 \$. Curieusement, depuis que nous avons cette mesure, il n'y a plus eu de problèmes.

M. Dave Batters: Nous avons parlé un peu aujourd'hui des zones d'interdiction de vol aux États-Unis. M. Carrier et moi-même ne sommes pas sûrs de la réponse. Est-ce que les instances canadiennes, que ce soit l'ACSTA ou une autre organisation, ont accès aux listes d'interdiction de vol des États-Unis? Vérifions-nous ces listes et existe-t-il des règles qui empêchent quelqu'un dont le nom se trouve sur cette liste, sur une liste de terroristes éventuels, de monter à bord des vols canadiens, qui ne vont pas dans l'espace aérien américain?

M. Jacques Duchesneau: Je le répète, nous ne faisons pas cette évaluation. Elle est faite par la GRC et le SCRS.

M. Dave Batters: Mais est-ce que les pouvoirs canadiens ont accès à cette liste? Pouvez-vous en parler?

M. Jacques Duchesneau: Je ne sais pas.

M. Dave Batters: Merci.

Le président: Monsieur Karygiannis.

L'hon. Jim Karygiannis: C'est donc très clair et ça ne fera pas la une des journaux, comme il plairait à mes collègues de l'autre côté : toutes les lignes aériennes peuvent faire passer leurs passagers de première classe à la tête des files d'attente et pas seulement Air Canada.

M. Jacques Grilli: Oui, toutes les lignes aériennes. Nous ne demandons pas pourquoi elles le font.

L'hon. Jim Karygiannis: Il n'y a pas que les ministres qui ont droit à ce privilège.

•(1655)

M. Jacques Duchesneau: Bien au contraire, quand on parle aux ministres de voyageurs de confiance, ils préfèrent se tenir loin de ces questions.

M. Dave Batters: Je n'allais pas le proposer.

L'hon. Jim Karygiannis: Je vois déjà les grands titres.

J'ai quelques questions à vous poser. Des lignes aériennes ont au Canada des correspondances pour des vols allant, par exemple, à New Delhi. Si je comprends bien, lorsque les valises arrivent ici, elles doivent tout de même passer au contrôle de sécurité, à la vitesse d'environ une minute par valise.

Air Canada veut renforcer les voyages—il s'agissait auparavant de Canada 3000. On m'a dit qu'Air India aurait un vol direct vers Amritsar. Quelle est la rapidité, la qualité de la collaboration que vous avez avec les Américains? Pourrait-on renforcer le processus ou l'accélérer? Ainsi, si un 747 emmène à New Delhi 300 ou 400 passagers et que 100 d'entre eux viennent des États-Unis, et qu'ils ont une correspondance de 30 minutes, cela ne vous laisse pas beaucoup de temps pour contrôler leurs bagages. Avons-nous actuellement suffisamment d'appareils pour faire ce travail? Quelles sont vos prévisions?

M. Jacques Duchesneau: M. Grilli pourra peut-être compléter ma réponse, mais notre système est rapide. J'ai parlé d'un système à cinq niveaux. Ce sont les machines et les êtres humains qui décident. Il faut moins d'une minute pour contrôler une valise. Il n'y a pas eu de reflux en raison de retards occasionnés par le fait que les détecteurs n'arrivaient pas à contrôler les bagages.

L'hon. Jim Karygiannis: Vous atteignez donc vos objectifs et il n'y a pas le moindre retard dans les vols.

M. Jacques Duchesneau: Non, c'est le nec plus ultra.

Le président: Merci, monsieur Karygiannis.

Monsieur Duchesneau, j'ai quelques questions très courtes à vous poser.

C'est vous qui avez évoqué le spectre de la ligne Maginot. C'est vous qui avez évoqué le spectre de se préparer pour la prochaine guerre, pas la dernière. Vous avez dit avoir confisqué plus de 700 000 objets. Vous nous avez aussi dit que vous êtes un organisme de prestation de services, que c'est Transports Canada qui fait les règlements et que vous devez les suivre.

Quand vous parlez d'évaluation du risque, et vous avez évoqué le spectre des terroristes formés en Orient, nous lisons tous le magazine *Time* et les journaux, nous sommes tous au courant de cela, mais quels renseignements en particulier avez-vous que le risque a augmenté? En fait, quel est le risque? Peut-être a-t-il baissé maintenant?

M. Jacques Duchesneau: M. Judd, le directeur du SCRS, a témoigné devant un comité pour expliquer que, oui, nous faisons face à une menace qu'il faut évaluer. Ce que j'ai dit essentiellement, c'est que nous ne pouvons pas baisser notre garde. Quand je parle des collègues d'ailleurs dans le monde, nous faisons tous face au même phénomène.

Le président: Devant quel comité M. Judd a-t-il comparu?

M. Jacques Duchesneau: Je ne sais pas, mais c'était...

Le président: C'était donc dans les journaux.

M. Jacques Duchesneau: Non, j'ai reçu le compte rendu de son témoignage.

Le président: Vous ne savez donc pas si la menace a augmenté ou baissé, seulement qu'il existe une menace quelque part.

M. Jacques Duchesneau: La ministre McLellan en a parlé. C'est de là que nous tenons notre information.

Le président: Vous ne savez donc pas si la menace monte ou baisse.

M. Jacques Duchesneau: Non. Ce que je dis, c'est que nous devons nous assurer de contrôler minutieusement les passagers pour être capables de faire face à la menace.

Le président: Tous vos cadres supérieurs sont ici. Combien de voyageurs ne prennent qu'un billet simple?

M. Jacques Duchesneau: Je n'ai pas ce renseignement.

Le président: Comment savez-vous donc qu'il s'agit là d'un risque accru?

M. Jacques Duchesneau: À cause des renseignements que d'autres pays nous communiquent.

Le président: Quels pays?

M. Jacques Duchesneau: Ceux qui font du profilage ont constaté que les voyageurs qui n'achètent au comptant qu'un billet aller représentent un risque plus élevé.

Le président: Je vois.

Combien de passagers à bord de WestJet paient comptant?

M. Jacques Duchesneau: Je ne sais pas. Je n'ai pas ce renseignement.

Le président: Donc, vous ne savez pas. Très bien.

Ce ne sont là que des lieux communs. Cela m'insulte personnellement de vous entendre parler de la sorte. Je suis allé dans les aéroports, j'ai vu des gens qui prenaient WestJet et payaient comptant. C'est relié à la nature du marché. Je ne pense sincèrement pas que la prochaine vague, s'il y en a une, sera composée de gens qui iront dans les aéroports acheter leurs billets comptant. Ils l'ont déjà fait. Je trouve que ce que vous dites est très insultant.

Deuxièmement, je veux revenir à ce que nous avons entendu lors des déplacements du comité au sujet des ressources. Vous avez parlé de réaffecter des ressources au sein de l'Administration. On nous a dit dans l'est du pays que vous alliez demander certains changements architecturaux à cause de la réglementation imposée par Transports Canada. En réalité, vous dites être sans le sou et c'est l'administration aéroportuaire qui finit par assumer le coût. Le savez-vous?

• (1700)

M. Jacques Duchesneau: Donnez-moi un exemple précis, parce que je n'accepte pas cette affirmation, monsieur le président.

Le président: Je vais vous donner l'exemple. L'aéroport d'Halifax nous a dit qu'ils ont dû payer 100 000 \$ de leur propre poche.

M. Jacques Duchesneau: Pour faire quoi?

Le président: Pour changer des portes.

M. Jacques Duchesneau: Je n'ai pas de détails à ce sujet.

Le président: Alors, nous allons vous les donner. Soit que vous ignorez cette situation, soit que vous ne croyez pas ce qu'ils nous ont dit.

M. Jacques Duchesneau: C'est peut-être un peu des deux, monsieur le président.

Le président: C'est ce que vous pensez. D'accord.

M. Jacques Duchesneau: Oui, c'est ce que je pense.

Le président: On nous en a parlé dans l'ouest du Canada aussi. Les aéroports disent que l'ACSTA impose des exigences à l'autorité aéroportuaire et dit ensuite qu'elle ne peut pas les financer.

M. Jacques Duchesneau: Si la bonne gestion de l'argent des contribuables constitue un problème, je plaide coupable. Nous voulons tout simplement nous assurer que l'argent est bien dépensé. Ainsi, quand nous demandons à une autorité aéroportuaire d'apporter des changements, c'est nous qui payons habituellement.

Le président: C'est vous qui payez habituellement.

M. Jacques Duchesneau: C'est nous qui payons en conformité avec les règles émises par la vérificatrice générale et le Conseil du Trésor. Nous ne dépensons pas à la légère. Il y a des règles que nous devons suivre, et nous le faisons.

Le président: Je vois. Mais ce qu'il y avait en commun dans toutes les plaintes soulevées auprès du comité par les aéroports, c'était que l'ACSTA imposait des changements nécessitant des dépenses en capital par les autorités aéroportuaires. L'ACSTA affirmait par la suite qu'elle n'avait pas d'argent et que c'était l'autorité aéroportuaire qui devait payer la mise en oeuvre de l'initiative.

M. Jacques Duchesneau: Ma réponse à cela, monsieur le président, c'est que je crois que certaines autorités aéroportuaires voyaient l'ACSTA comme le Père Noël. Nous avons voulu établir des mesures très rigoureuses pour assurer la bonne gestion de cet argent, et c'est ce que nous avons fait.

Le président: D'un autre côté, monsieur Duchesneau, on nous a dit que l'ACSTA se servait de ses pouvoirs réglementaires très importants accordés par Transports Canada pour imposer des exigences, et les autorités aéroportuaires n'avaient pas beaucoup de choix. En réalité, elles n'avaient pas de choix du tout.

M. Jacques Duchesneau: Nous devons respecter la règle de l'OACI visant la mise en oeuvre avant la fin de 2005 des nouveaux équipements de contrôle. Nous nous conformons à cette règle.

Le président: Quel est le lien avec les autorités aéroportuaires?

M. Jacques Duchesneau: Elles doivent installer l'équipement pour nous, et nous devons respecter la date butoir du 31 décembre 2005. Certains aéroports ont dû agrandir leurs locaux afin de permettre l'installation des équipements dont nous avons besoin.

Le président: Qui paie cela?

M. Jacques Duchesneau: C'est nous.

Le président: D'accord. Merci beaucoup.

Merci d'être venus. Je suis certain que nous allons vous revoir.

M. Jacques Duchesneau: Nous serons heureux de revenir.

Le président: Bien.

La séance est levée.

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

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

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

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

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

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

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