



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de la sécurité publique et nationale

SECU • NUMÉRO 033 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 1^{er} mars 2007

—
Président

M. Garry Breitkreuz

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

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

Comité permanent de la sécurité publique et nationale

Le jeudi 1^{er} mars 2007

• (1110)

[Traduction]

Le président (M. Garry Breitkreuz (Yorkton—Melville, PCC)): La 33^e séance du Comité permanent de la sécurité publique et nationale est ouverte.

Nous allons tenir, conformément à l'article 108(2) du Règlement, une séance d'information sur la liste de personnes interdites de vol.

Nous allons accueillir aujourd'hui M. Grégoire, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, et M. Brandt, directeur, politique de sûreté, du ministère des Transports.

Bienvenue, messieurs, à notre comité. Nous avons hâte d'entendre les renseignements que vous allez nous fournir à ce sujet. Vous êtes tous les deux invités à présenter une déclaration d'ouverture pendant une dizaine de minutes, si vous le souhaitez.

Qui veut commencer? Monsieur Grégoire.

M. Marc Grégoire (sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, ministère des Transports): Merci, monsieur le président.

Je suis ici pour donner suite à l'intérêt qu'a manifesté le comité d'en apprendre davantage sur le programme de protection des passagers.

[Français]

Je suis accompagné de Brion Brandt, qui est notre directeur de la Politique de sûreté. Comme vous le savez sans doute, depuis des dizaines d'années, l'aviation civile est la cible des groupes terroristes. De ce fait, un grand nombre de pays ont mis en place des mesures de sûreté renforcées, et le Canada est un chef de file dans l'amélioration de la sûreté. Nous sommes des pionniers dans le domaine de l'appariement des passagers avec leurs bagages et de techniques avancées de détection des explosifs.

En outre, une récente initiative qui a suscité l'intérêt des autres pays consiste à fournir une pièce d'identité sécurisée aux non-passagers — aux travailleurs, si vous voulez —, à savoir la Carte d'identité pour les zones réglementées, qui renferme des données d'identification biométriques et s'appuie sur un processus rigoureux d'émission d'habilitation de sécurité.

[Traduction]

La diversité des initiatives de sûreté aérienne révèle une approche qui a toutes les chances de succès, soit une approche de sûreté multi-niveaux, où chaque niveau ajoute un élément qui renforce l'efficacité de l'ensemble. Tous ces niveaux ont contribué à adapter et à améliorer la sûreté et la confiance du public dans l'aviation civile, et le nombre des passagers à bord des avions est à nouveau en hausse.

Le programme de protection des passagers répond à une nouvelle tendance, tendance que confirment les renseignements de sécurité que nous possédons, selon laquelle des membres de groupes terroristes tentent d'embarquer à bord d'appareils dans le but de les détruire ou de s'en servir comme arme. En 2004, en Russie, des

terroristes ont réussi à embarquer à bord de deux avions et en ont provoqué l'écrasement, tuant du coup 89 personnes. En 2006, les autorités britanniques ont déjoué un présumé complot visant à faire exploser plusieurs appareils par des passagers utilisant des dispositifs d'explosion improvisés. C'était en août dernier.

[Français]

Le risque lié à cette tendance terroriste inquiétante est sans doute plus important dans le transport aérien, à moins d'être atténué par plusieurs moyens, y compris l'évaluation des passagers. Heureusement, il est plus facile d'effectuer une vérification minutieuse des passagers dans l'aviation que, par exemple, dans le domaine du transport en commun.

Le Programme de protection des passagers s'appliquera aux vols intérieurs au Canada, ainsi qu'aux vols en partance et à destination du Canada. Au Canada, le programme s'appliquera aux mêmes vols commerciaux pour lesquels on exige un contrôle des passagers, c'est-à-dire dans les 89 aéroports actuellement désignés. Ces vols nécessitent une attention accrue en raison de leur taille et de leur accès aux aéroports des grandes villes. Le programme s'appliquera et ajoutera d'autres avantages de sûreté aux vols à destination du Canada en partance d'aéroports étrangers qui, dans certains cas, ne disposent peut-être pas de programmes de contrôle comparables à ceux que nous avons ici.

[Traduction]

Pour la toute première fois, un programme obligera les transporteurs aériens à vérifier l'identité des passagers des vols intérieurs canadiens avant qu'ils ne montent à bord. Jusqu'à présent, les vérifications d'identité pour les vols intérieurs étaient facultatives et n'étaient pas toujours effectuées. Le programme de protection des passagers officialisera cette bonne pratique de sûreté.

Comme plusieurs autres programmes de sécurité aérienne, le programme de protection des passagers nécessite l'établissement d'un partenariat entre les organisations gouvernementales et les transporteurs aériens. Grâce aux informations de la GRC et du SCRS, Transports Canada sera en mesure de fournir aux transporteurs aériens une liste de personnes qui pourraient présenter une menace si elles s'embarquaient à bord d'un vol donné.

La liste sera dynamique. Comme l'exige la loi, chaque nom devra faire l'objet d'une nouvelle évaluation tous les 30 jours. On pourra aussi y ajouter des noms rapidement en cas de menace spécifique. En outre, plusieurs pays et même des entreprises privées utilisent de telles listes en raison de leur efficacité.

•(1115)

[Français]

Un résultat déplorable de l'utilisation de passagers par les terroristes pour perpétrer des attentats est la méfiance qu'elle suscite entre les passagers, ce qui a entraîné plusieurs incidents où l'on a demandé à des personnes de quitter un aéronef parce qu'on les soupçonnait de poser une menace. Le programme proposé donnera aux passagers des vols à destination, en partance et à l'intérieur du Canada l'assurance supplémentaire que leurs compagnons de voyage ne présentent pas de menace.

[Traduction]

Les défis auxquels est soumis le programme de protection des passagers ressemblent à ceux des autres programmes dans lesquels on se sert d'une liste de surveillance. Il peut arriver que les personnes qui posent une menace tentent de voyager sous une fausse identité pour éviter d'être détectées. Nous devons nous souvenir que les personnes dont je parle ici sont très peu nombreuses.

Créer une fausse identité et échapper à la détection exige des efforts. Les organismes d'application de la loi et du renseignement de sécurité peuvent empêcher ces personnes d'échapper à la détection et ce travail de détection peut les empêcher de monter à bord d'un aéronef. Il faut également se souvenir que les auteurs des attentats du 11 septembre et Richard Reid, l'homme à la chaussure piégée, voyageaient sous leur propre identité.

Le programme de protection des passagers fait également face à d'autres défis, notamment celui d'éviter les erreurs. Transports Canada travaille depuis deux ans avec l'industrie de l'aviation, des groupes de défense des droits et des organismes communautaires à la conception d'un système qui réduit les risques d'erreur. Il est important d'avoir une liste clairement axée sur la sûreté de l'aviation, dont la taille et la portée seront limités, mais suffisants pour faire le travail, sans plus.

En même temps, le système devrait permettre la résolution rapide des cas où le nom d'un passager est semblable à celui d'une personne sur la liste, en permettant au passager en question de fournir des données supplémentaires comme sa date de naissance, son adresse domiciliaire et son numéro de passeport sur place, à l'aéroport, avant l'embarquement, pour apporter les éclaircissements voulus. Si, à plusieurs reprises, un passager dont le nom correspond à celui d'une personne qui figure sur la liste est autorisé à monter à bord après une vérification de son identité, nous travaillerons avec lui, avant son prochain voyage, afin d'éviter que la situation se reproduise.

[Français]

Permettez-moi de prendre quelques minutes pour décrire la façon dont on aborderait une éventuelle situation d'interdiction de vol. Que l'enregistrement s'effectue au moyen d'Internet ou à un comptoir de services, les systèmes informatiques des transporteurs aériens bloqueraient l'impression de toute carte d'embarquement advenant le cas où le nom coïnciderait avec celui qui se trouverait à la liste des personnes désignées. Le passager qui se serait vu refuser une carte d'embarquement à un comptoir de services ou sur Internet serait alors dirigé vers un agent du transporteur aérien qui lui demanderait une pièce d'identité émise par le gouvernement afin de déterminer si le nom, la date de naissance et le sexe de la personne correspondent à ceux d'une personne inscrite à la liste.

Lorsqu'un passager présente une telle pièce d'identité émise par le gouvernement et que les renseignements qu'elle contient ne correspondent pas à ceux d'une personne désignée, le transporteur émet alors une carte d'embarquement.

[Traduction]

Lorsqu'il demande une pièce d'identité émise par un gouvernement, le transporteur aérien doit exiger soit une pièce d'identité avec photo sur laquelle figurent le nom, la date de naissance et le sexe de la personne, soit deux pièces d'identité émises par un gouvernement, dont au moins une comporte les renseignements requis. Une de ces deux pièces d'identité peut ne pas montrer la photo de son titulaire. Toute pièce d'identité émise par le gouvernement fédéral, une province ou un territoire peut être utilisée pour répondre à ces exigences. Ce sont les renseignements signalétiques que nous exigeons.

Le programme s'appliquera aux personnes qui sont âgées de 12 ans ou plus. Les jeunes enfants ne sont donc pas tenus de présenter une pièce d'identité émise par le gouvernement.

Si une personne présente une pièce d'identité conforme sur laquelle le nom, la date de naissance et le sexe correspondent à ceux d'une personne inscrite sur la liste, le transporteur aérien informera la personne que le traitement de son embarquement est retardé et appellera Transports Canada. De plus, le transporteur aérien demandera à la personne si elle possède des papiers d'identité qui fournissent des renseignements supplémentaires, comme nous venons de le voir.

Lorsqu'un transporteur aérien appelle Transports Canada au sujet d'une correspondance possible avec la liste de personnes désignées, un centre d'opération où des employés de Transports Canada assurent un service permanent, 24 heures sur 24 et sept jours sur sept, recevra l'appel. L'agent qui reçoit l'appel aura pour tâche de vérifier si la personne est réellement la personne sur la liste. Le transporteur aérien communiquera à Transports Canada les données que cette personne lui aura fournies.

•(1120)

[Français]

Transports Canada évaluera ensuite les données. Si les données révèlent que la personne est celle qui figure à la liste, le centre des opérations de Transports Canada informera un haut fonctionnaire.

On prendra alors une décision à la fois en fonction des renseignements fournis sur l'identité et de tout renseignement supplémentaire à jour à la disposition du ministère, en ce qui trait à l'émission d'une directive d'urgence au transporteur aérien dans laquelle on lui donne l'ordre de refuser l'embarquement de la personne.

[Traduction]

Transports Canada informera ensuite le transporteur aérien de sa décision.

Lorsque Transports Canada décidera d'émettre une directive d'urgence interdisant l'embarquement de cette personne, il en avisera immédiatement le personnel du centre national des opérations de la GRC afin de l'informer de la présence de la personne désignée dans un aéroport.

La GRC informera le service de police local de la présence sur son territoire de la personne visée par une directive de sécurité lui interdisant l'embarquement. Le transporteur aérien peut également communiquer avec le service de police ou avec le personnel de sécurité local.

Le transporteur informera la personne de l'émission d'une directive d'urgence lui interdisant l'embarquement et lui fournira les renseignements préparés par Transports Canada au sujet des demandes de révision.

Le personnel de la police ou de sécurité interviendra de façon appropriée selon la situation, mesure de sécurité ou exécution d'un mandat d'arrestation. C'est là un point clé. L'objectif du programme de protection des passagers est d'empêcher les personnes dangereuses de monter à bord d'un avion. Ces personnes peuvent être arrêtées, mais cette décision relève des services de police et non de Transports Canada.

[Français]

Si, malgré les éléments de conception du programme que je viens d'énoncer, une erreur est commise, Transports Canada mettra sur pied au bureau de réexamen pourvu de personnel qui n'a jamais participé à l'établissement de la liste de surveillance et appuyé par des experts indépendants, afin que la personne puisse fournir des renseignements supplémentaires pour contester la décision de Transports Canada.

Le ministre des Transports examinera les conseils du bureau de réexamen. Le processus de réexamen offre une approche peu coûteuse et rapide pour contester une décision, fondée sur la liste, de refuser l'embarquement.

[Traduction]

En allant de l'avant avec le programme de protection des passagers, nous nous fondons sur les dispositions de la Loi sur la sécurité publique, que le Parlement a approuvée à la suite d'un vaste débat, y compris la création d'une liste de surveillance pour protéger les voyageurs aériens. Le programme proposé contribue également aux objectifs du partenariat pour la sécurité et la prospérité qu'ont établi le Canada, les États-Unis et le Mexique afin d'élaborer des approches équivalentes en matière de sûreté aérienne, y compris en ce qui concerne l'évaluation des passagers et les programmes sur l'interdiction de vol.

Le programme de protection des passagers nous permettrait d'utiliser les normes canadiennes pour prendre ces décisions, de respecter scrupuleusement les lois canadiennes, y compris la Loi sur la protection des renseignements personnels, et, en même temps, d'inviter nos partenaires à dialoguer et à élaborer des programmes distincts mais comparables en vue d'améliorer la sécurité aérienne. Élaborer des programmes de sûreté appropriés est toujours complexe et prête souvent à la controverse. Nous devons élaborer des programmes pour accroître la sûreté dans le respect des renseignements personnels et de l'efficacité.

Je vous remercie de votre temps et nous avons hâte d'entendre vos questions.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Lee.

M. Derek Lee (Scarborough—Rouge River, Lib.): Merci pour votre exposé.

Le programme de protection des passagers est-il prévu par une loi ou par un règlement, ou s'agit-il simplement d'une politique que le ministère met en oeuvre?

• (1125)

M. Marc Grégoire: La Loi sur l'aéronautique a été modifiée par la Loi sur la sécurité publique en mai 2004, ce qui nous a donné le pouvoir d'établir cette liste.

M. Derek Lee: Il existe donc déjà un cadre législatif. Allez-vous adopter un règlement pour cette liste?

M. Marc Grégoire: Nous allons utiliser un règlement et le règlement a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* à la fin du mois d'octobre. Nous sommes en train d'analyser les

commentaires que nous avons reçus et de préparer la publication du règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

M. Derek Lee: Ce règlement sera ensuite examiné par le Parlement, en fait par le comité mixte d'examen de la réglementation.

M. Marc Grégoire: Oui.

M. Derek Lee: Ce règlement n'est pas exempté de cet examen.

M. Marc Grégoire: Non.

M. Derek Lee: Très bien, merci.

Puis-je poser une question? Ce règlement soulève de nombreuses questions.

Je reconnais au départ qu'il a pour but de protéger la population. Nous acceptons tous cela. Tout ce processus vise à mettre en place un régime qui nous assurera la meilleure protection possible.

Je pose ma question en tenant pour acquis qu'un tel régime existe. Je vais simplement modifier légèrement l'angle de mes questions pour envisager ce qui peut arriver au citoyen moyen. Je vais vous poser deux ou trois questions de ce genre.

Donnez-moi un exemple, si vous le pouvez, de ce qui pourrait vous amener à supprimer de la liste le nom d'une personne. Je sais que vous procédez à une révision mensuelle. Mais une fois qu'un nom figure sur la liste, le fait que quelqu'un révise cette liste et affirme que les renseignements originaux s'y trouvent, avec le nom, et dit que le nom doit demeurer sur la liste — j'aimerais savoir pour quel motif on pourrait supprimer un nom de la liste. C'est ma première question.

Ma deuxième question concerne la directive d'urgence. Si vous partez du principe que le nom de la personne en cause est sur la liste, la seule question est de savoir si la personne qui se présente à l'aéroport est bien la personne dont le nom figure sur la liste. C'est pourquoi on lui demande de fournir des renseignements d'identité supplémentaires pour essayer de le vérifier.

Le règlement prévoit que Transports Canada peut émettre une directive d'urgence — ce centre qui fonctionne 24 heures sur 24 et sept jours sur sept. Est-il possible que la directive d'urgence émane d'un organisme autre que Transports Canada? Que se passe-t-il si les responsables de cette directive ne sont pas sûrs? Est-ce que le citoyen en question ne pourrait embarquer à bord de l'aéronef parce qu'il y a un nom qui correspond au sien sur cette liste? Qu'est-ce qui permettrait à ce citoyen d'embarquer à bord de l'aéronef si celui-ci ne faisait pas l'objet d'une directive d'urgence?

Ce citoyen ne se retrouverait-il pas dans une sorte de *no man's land*? Un nom identique au sien figure sur la liste. Il a présenté des papiers d'identité. Transports Canada n'est pas en mesure de décider ce qu'il faut faire, de sorte qu'il n'émet pas de directive d'urgence. Cela revient au même pour le citoyen voyageur. Il ne peut embarquer dans l'avion. Il doit rester à l'aéroport. Il doit rentrer chez lui et on espère qu'il n'habite pas une autre ville.

Voilà mes deux questions. Il ne me reste de toute façon sans doute pas beaucoup de temps de parole.

• (1130)

M. Marc Grégoire: Si vous le permettez, je vais commencer par répondre à la seconde question. Je ne suis pas certain de l'avoir bien comprise, mais je vais essayer quand même.

Vous parlez d'une personne qui se trouve à l'aéroport pour laquelle nous n'avons pas délivré de directive d'urgence et nous disons à la compagnie aérienne que cette personne peut partir et la compagnie aérienne refuse quand même de la laisser embarquer. Est-ce bien votre question?

M. Derek Lee: Dans ce processus, Transports Canada n'a pas le pouvoir de dire au transporteur que la personne peut embarquer dans l'avion. Il y a uniquement une disposition qui autorise Transports Canada à émettre une directive d'urgence. Ce que vous avez décrit n'est pas prévu par la loi. D'après ce que j'ai compris de vos explications, Transports Canada n'a pas le pouvoir d'autoriser un départ; il peut uniquement interdire un départ. Transports Canada va simplement avouer qu'il ne peut prendre de décision dans ce cas et qu'il en est désolé.

M. Marc Grégoire: Non, non. Nous allons prendre une décision. Si nous disons au transporteur aérien que la personne en question n'est pas celle dont le nom figure sur la liste, c'est un feu vert. Mais si le transporteur aérien refuse quand même de laisser cette personne embarquer dans l'avion, il n'y a rien que nous puissions faire. Ce n'est pas à cause du processus.

Supposons que M. Untel...

M. Derek Lee: Voulez-vous dire que, lorsqu'un transporteur appelle Transports Canada, celui-ci doit soit accorder le feu vert, soit émettre une directive d'urgence? Voulez-vous dire que c'est ce qu'exige le règlement?

M. Marc Grégoire: Par défaut, c'est ce qui se passera. Mais un feu vert...

M. Derek Lee: Non, je suis désolé, nous ne pouvons pas... Je suis désolé, il n'y a pas de décision « par défaut ». Il faut que le règlement mette en place un régime qui autorise Transports Canada à donner le feu vert ou à émettre une directive d'urgence, ou alors ce règlement est défectueux et les citoyens ne seront jamais sûrs de pouvoir embarquer sur un vol — à moins que vous ne pensiez qu'il y aura sur place des fonctionnaires qui auront le pouvoir de donner le feu vert. De ma vie, je n'ai jamais connu de fonctionnaire prêt à accorder une autorisation s'il n'a pas le pouvoir de le faire.

Une voix: C'est de la diffamation.

M. Marc Grégoire: Nous allons avoir du personnel sept jours sur sept, 24 heures par jour, qui va répondre aux appels des compagnies aériennes et vérifier si la personne en question figure sur la liste. Si nous disons au transporteur aérien que nous avons vérifié l'information qu'il nous a donnée et que cette personne n'est pas sur la liste, cela règle la question.

Pouvons-nous obliger une compagnie aérienne à embarquer un passager? Nous ne le pouvons pas.

M. Derek Lee: Est-ce que le passager peut vous obliger à prendre une décision? C'est ma question.

M. Marc Grégoire: Nous prendrons une décision.

M. Derek Lee: Et que se passera-t-il si vous n'en prenez pas?

M. Marc Grégoire: Mais nous en prendrons une. Pourquoi ne prendrions-nous pas une décision? Nous allons prendre une décision dans chaque cas. Mais ce n'est pas une garantie.

M. Derek Lee: Et si vous n'êtes pas certains de la décision à prendre, monsieur? Que se passera-t-il si vous n'êtes pas certain?

M. Marc Grégoire: Nous allons prendre une décision. Si nous ne sommes pas certains, nous déciderons peut-être d'empêcher la personne en question d'embarquer dans l'avion.

M. Derek Lee: Allez-vous émettre une directive d'urgence?

M. Marc Grégoire: Si nous ne sommes pas certains, oui.

M. Derek Lee: Oh, si vous n'êtes pas certain, vous allez émettre une directive...

M. Marc Grégoire: Si nous ne sommes pas certains et pensons que la personne en question constitue une menace pour la sécurité de l'aéronef, nous émettrons une directive d'urgence.

M. Derek Lee: Et vous aviserez les autorités policières de ce fait, même si vous n'êtes pas certains.

M. Marc Grégoire: Oui, mais c'est une question purement théorique.

Le président: Monsieur Lee, nous allons devoir en rester là. Voulez-vous répondre à la première question?

M. Derek Lee: Oui, s'il vous plaît.

Le président: Vous avez largement dépassé votre temps de parole. Vous souvenez-vous encore de la première question?

M. Derek Lee: Oui. Elle portait sur les motifs qui peuvent entraîner la suppression d'un nom figurant sur la liste.

M. Marc Grégoire: Là encore, c'est une question purement théorique. Mais cette liste est préparée par des personnes. Nous allons mettre sur pied un comité qui regroupera des représentants de Transports Canada, du SCRS et de la GRC. Ce comité analysera les faits concernant certaines personnes et recommandera que les noms de ces personnes soient placés sur la liste.

Étant donné que cette décision est prise par des êtres humains, il est possible d'envisager qu'ils puissent commettre une erreur ou que les faits concernant une personne donnée soient faux ou qu'on ait obtenu de nouveaux renseignements. Si tel était le cas, le nom serait supprimé. Mais les critères...

M. Derek Lee: Quelles sont les circonstances qui justifieraient de supprimer un nom de cette liste au cours de cette révision mensuelle?

M. Marc Grégoire: Les circonstances?

M. Derek Lee: Oui, donnez un exemple de ce qui pourrait entraîner la suppression d'un nom.

M. Marc Grégoire: Les trois parties que je vais mentionner vont réviser régulièrement tous les noms qui figurent sur la liste, il faudrait donc qu'une des agences concernées demande qu'un cas soit révisé. Le passager pourrait également demander...

M. Derek Lee: C'est pour placer un nom sur la liste, monsieur. Comment peut-on supprimer un nom de cette liste? Qu'est-ce qui pourrait amener une de ces agences à supprimer un de ces noms?

M. Marc Grégoire: Je viens de dire que l'on procédera à une révision périodique, mensuelle de cette liste. Tous les noms figurant sur cette liste seront révisés une nouvelle fois et s'il y a des renseignements qui justifient la suppression d'un nom, il sera supprimé.

Un autre mécanisme est le mécanisme de révision que j'ai mentionné. Si quelqu'un interjette appel parce qu'il estime qu'une erreur a été commise, cela déclenche également une révision de la liste.

Il existe donc deux façons de le faire.

Le président: Je vais devoir donner la parole à M. Ménard.

[Français]

M. Serge Ménard (Marc-Aurèle-Fortin, BQ): Merci, monsieur le président.

Monsieur Grégoire, je vous dirai que, voyageant par avion et connaissant plusieurs personnes auxquelles je tiens qui voyagent par avion, et comprenant la situation actuelle, je tiens autant à la sécurité aérienne que vous, si c'est possible.

Toutefois, j'ai besoin de réponses claires à quelques questions que je me pose avant de me faire une idée. J'apprécierais, puisque nous avons peu de temps, de recevoir des réponses courtes et claires.

D'abord, lorsqu'on s'enregistre par Internet, sait-on immédiatement si on peut prendre l'avion ou si on risque d'être refusé à l'aéroport?

• (1135)

M. Marc Grégoire: Vous savez si vous pouvez prendre l'avion uniquement si vous êtes capable d'imprimer votre carte d'embarquement. Si vous n'êtes pas capable d'imprimer votre carte d'embarquement, ça veut dire qu'il y a un doute, et vous ne le saurez pas avant d'arriver à l'aéroport.

M. Serge Ménard: Mais je crois qu'on peut imprimer sa carte d'embarquement chez soi sur son ordinateur.

M. Marc Grégoire: Effectivement.

M. Serge Ménard: Si mon nom est à la liste de personnes interdites de vol,...

M. Marc Grégoire: Vous ne serez pas capable de l'imprimer.

M. Serge Ménard: ... je vais le savoir à ce moment-là. C'est parfait. Donc, je n'aurai pas à me déplacer.

Je voudrais vous poser une deuxième question. Vous nous dites que vous avez consulté...

M. Marc Grégoire: Attendez un peu. Si vous n'êtes pas capable de l'imprimer, ça ne veut pas dire que vous êtes la personne dont le nom est à la liste. Ça veut dire que vous avez un nom similaire à celui de quelqu'un qui est à la liste.

Admettons qu'il y ait un autre M. Ménard à la liste et que cette personne représente un danger, mais que ce n'est pas vous...

M. Serge Ménard: Je comprends ça, et c'est ce que je voulais savoir.

Je veux maintenant vous poser une deuxième question. Vous avez dit que vous aviez consulté plusieurs organismes soucieux de certaines choses. Vous avez sûrement une liste des organismes que vous avez consultés. Pourriez-vous la déposer ou nous l'envoyer?

M. Marc Grégoire: Tout à fait. La liste de tous les organismes consultés est dans l'étude d'impact réglementaire qui fait partie du projet de règlement dans la partie I de la *Gazette du Canada*, mais ça me fera plaisir de vous la faire parvenir dans les plus brefs délais.

M. Serge Ménard: J'ai une troisième question. Vous avez dit que vous aviez livré un long témoignage devant le Sénat. La confection de cette liste a été entreprise aux États-Unis, n'est-ce pas?

M. Marc Grégoire: Oui, à l'automne 2001.

M. Serge Ménard: Les rapports que nous avons en ce qui touche la confection de cette liste nous disent qu'il y a eu beaucoup d'erreurs qui étaient dues à des préjugés, des vengeances aussi probablement. On nous dit que le nom du sénateur Ted Kennedy s'y trouvait, qu'un chanteur du nom de Cat Stevens s'y trouvait également, et que beaucoup de militants environnementalistes ou pacifistes ont été ajoutés à cette liste.

Comment allez-vous éviter de faire ce genre d'erreurs?

M. Marc Grégoire: D'abord, la législation canadienne est beaucoup plus restrictive que la législation américaine. Les critères américains pour inscrire des gens à la liste, comme vous l'avez très bien décrit, étaient très larges. Nous avons des critères beaucoup plus restrictifs et la personne doit, à notre avis, représenter un danger pour la sûreté de l'aviation.

Nous avons suivi de très près les problèmes que les Américains ont eus au cours des cinq dernières années avec cette liste et nous allons tout faire pour éviter que ces problèmes surviennent ici, au Canada. On prévoit une liste beaucoup plus courte que celle des Américains, ce qui devrait nous aider à contrôler et à limiter les erreurs. On prévoit aussi une revue systématique fréquente, comme je l'ai mentionné tout à l'heure, pour s'assurer qu'on garde le contrôle de la taille et du contenu de la liste.

M. Serge Ménard: Comment allez-vous faire? Vous nous dites, entre autres, que vous avez du personnel indépendant qui sera consulté pour réviser la liste, ou réviser des noms qui apparaissent à la liste, parce que des gens demandent que leur nom soit rayé. Comment sera choisi ce personnel indépendant et par qui sera-t-il payé?

M. Marc Grégoire: Il s'agit de deux sujets différents. D'abord, la confection de la liste comme telle et la revue continue de la liste seront faites par Transports Canada, le SCRS et la GRC, et non par du personnel de l'extérieur. L'information nous viendra principalement du SCRS et de la GRC.

L'autre sujet dont on a parlé, c'est le bureau de réexamen, un processus qui permet à un individu qui se croit faussement placé sur la liste de faire appel. On a mis sur pied ce bureau à Transports Canada parce qu'il n'y a pas de tribunal indépendant qui serait apte, à ce moment-ci, à entendre ce genre de causes. On a mis sur pied ce bureau pour ce programme ainsi que pour les habilitations de sécurité que l'on fait. Le bureau s'occupera des plaintes autant dans le cadre du Programme de protection des passagers que dans celui des habilitations de sûreté que l'on refuserait. Cela donne aux individus la possibilité d'avoir un processus plus facile et moins coûteux avec lequel faire affaire plutôt que d'aller en Cour fédérale ou d'utiliser un autre processus. On ne sait pas encore quel sera le coût d'un tel processus parce qu'on ne sait pas combien il y aura d'appels. Cependant, on a prévu un budget d'environ 1,5 million de dollars par année pour le bureau de réexamen.

On a publié des avis dans les journaux au cours des derniers mois, et on est en train de faire la sélection d'experts indépendants qui seront choisis pour entendre les gens qui feront appel à ce bureau.

• (1140)

M. Serge Ménard: De quelle façon allez-vous juger de la capacité des experts à prendre ces décisions? Par exemple, si une personne qui fait partie de la Ligue des droits et libertés ou qui est professeur de droit à l'université soumettait son nom, est-ce que vous l'accepteriez comme expert indépendant ou est-ce que vous estimeriez que ces gens ont des préjugés en faveur des gens qui voudraient faire appel?

M. Marc Grégoire: On cherche des personnes qui sont neutres, des anciens juges ou des personnes qui sont capables de démontrer qu'elles sont impartiales. Cependant, il est important de noter que ce ne sont pas ces gens qui vont prendre la décision. La décision demeurera celle du ministre des Transports. L'expert indépendant qui va entendre une cause fera une recommandation au ministre des Transports. Il lui demandera de reconsidérer sa décision initiale ou de ne pas la reconsidérer. Il s'agit d'une question de jugement. On ne peut pas déplacer le jugement du ministre des Transports vers une partie externe.

M. Serge Ménard: La personne ayant fait appel sera-t-elle être informée de l'opinion de l'expert indépendant?

[Traduction]

Le président: Ce sera votre dernière question.

M. Brion Brandt (directeur, Politique de sûreté, ministère des Transports): Je vais répondre à celle-ci.

[Français]

Les personnes seront informées de la décision du ministre, mais c'est la recommandation d'une personne au ministre. C'est la décision du ministre. Ce n'est pas vraiment une question de recevoir l'avis d'une autre personne.

M. Serge Ménard: Ce que je veux savoir, c'est si la personne va savoir quelle recommandation a été faite au ministre par l'expert indépendant.

M. Brion Brandt: Cela ne fait pas partie de notre programme.

M. Serge Ménard: C'est secret.

M. Marc Grégoire: Ce n'est pas secret. Pour avoir un bureau de réexamen qui soit complètement indépendant, monsieur Ménard, on a mis cela ailleurs dans le ministère. Ce bureau est indépendant à un point tel que je ne peux pas donner de détails spécifiques comme ceux-là. Cette personne ne se rapporte pas à moi au sein de l'organisation. Elle est placée ailleurs afin qu'elle soit indépendante.

M. Serge Ménard: Ce n'est pas ma question. Je considère que le simple fait de ne pas répondre, c'est une réponse. Je comprends très bien. La personne sera-t-elle informée de la décision de l'expert indépendant qui conseille le ministre?

M. Marc Grégoire: On peut vous fournir la réponse par écrit, si vous le voulez bien.

M. Serge Ménard: Oui.

M. Marc Grégoire: On va faire cela.

M. Serge Ménard: Merci.

[Traduction]

Le président: Une précision, la personne qui est placée sur la liste des personnes interdites de vol saura-t-elle pourquoi son nom figure sur cette liste?

M. Marc Grégoire: Non.

Le président: Cette personne ne saura pas pourquoi son nom a été placé sur la liste?

M. Marc Grégoire: Non.

Le président: Monsieur Comartin.

M. Joe Comartin (Windsor—Tecumseh, NPD): Je suis profondément offensé, monsieur le président. C'était la prochaine question que je voulais poser.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Je ne peux pas croire que la droite et la gauche ait la même opinion sur un sujet.

M. Joe Comartin: Voilà qui est choquant.

Le président: Oui, choquant.

M. Joe Comartin: Monsieur Grégoire, pour revenir sur la question du président, parce que je voulais vraiment vous demander...

Le président: Désolé.

M. Joe Comartin: Non, ce n'est rien, monsieur le président.

Vous n'allez donc pas dire à ces personnes pourquoi elles sont sur la liste. Elles ne sauront absolument pas pourquoi leur nom figure sur la liste. Est-ce exact?

M. Marc Grégoire: C'est exact. En fait, nous...

M. Joe Comartin: C'est très bien.

Ces personnes n'auront donc aucun moyen de faire supprimer leur nom de la liste en démontrant qu'en fait, les renseignements — tout à fait comme cela s'est produit avec M. Arar, et nous pourrions continuer à énumérer... Vous allez donc répéter ce qu'on a fait si souvent dans le passé. N'avons-nous rien appris de tout cela?

M. Marc Grégoire: Non, nous avons appris des choses et nous appliquons les leçons tirées de l'affaire Arar, vous pouvez en être certain. Dans le règlement...

M. Joe Comartin: Mais avez-vous appris quelque chose de l'arrêt que la Cour suprême a prononcé vendredi?

M. Marc Grégoire: Dans le règlement, nous avons des lignes directrices très précises sur ce qui sera utilisé pour décider...

M. Joe Comartin: Tout sera secret.

M. Marc Grégoire: Non, les lignes directrices sont publiées. Regardez, les lignes directrices sont...

M. Joe Comartin: Les lignes directrices le sont, mais l'information qui permet de les appliquer viendra du SCRS, de la GRC ou de sources étrangères. Vous allez prendre des renseignements venant d'un autre pays.

M. Marc Grégoire: Les personnes dont le nom figure sur la liste représentent un très grave danger pour la sécurité aérienne. Nous parlons de terroristes.

M. Joe Comartin: En vous fondant sur des renseignements qui viennent de sources secrètes.

M. Marc Grégoire: En nous fondant sur des renseignements que nous ont fournis le SCRS et la GRC.

M. Joe Comartin: Je vous invite à lire cet arrêt de la Cour suprême du Canada

Je n'ai pas d'autres questions, monsieur le président.

Le président: Merci.

Nous allons maintenant aller du côté du gouvernement. Monsieur Norlock, vous avez sept minutes.

● (1145)

M. Rick Norlock (Northumberland—Quinte West, PCC): Merci d'être venus ce matin, messieurs.

J'aimerais revenir à la personne à qui l'on apprend qu'il y a un problème avec son nom. Ce n'est probablement pas la personne — revenons à M. Ménard. M. Ménard arrive dans un aéroport, et on lui dit qu'on ne peut lui remettre une carte d'embarquement et qu'on se demande s'il est vraiment le vrai M. Ménard. Supposons que son nom soit Paul Ménard et que l'on recherche un Serge Ménard. Vous dites qu'il existe un système qui va permettre de savoir s'il agit bien de la même personne.

Savez-vous combien de temps cela prendrait? Des minutes? Des heures? Un jour ou deux? Parce que je pense à la personne qui va prendre des vacances en famille ou à celle qui se rend pour affaires de Vancouver à Toronto et qui, à cause d'une erreur d'écriture ou d'une ressemblance, ne peut obtenir sa carte d'embarquement. Quels sont les délais?

M. Marc Grégoire: Nous parlons de minutes. Il faut que ce soit des minutes, parce que le vol doit partir, et les gens n'arrivent pas des jours à l'avance pour prendre un vol; ils viennent une heure ou une heure et demie avant le départ de leur vol. Il faut que ce processus ne prenne que quelques minutes. Très probablement, si vous pensez à la situation où vous vous trouvez à l'aéroport et qu'il y a une longue queue, on demanderait sans doute à cette personne de se mettre de côté pendant quelques minutes pendant que l'on vérifie ses papiers.

L'agent de la compagnie aérienne appellera alors le bureau de Transports Canada, ouvert 24 heures et sept jours, et fournira à l'agent de Transports Canada des renseignements au sujet de cette personne, des renseignements supplémentaires comme la date de naissance, qui figurent sur sa carte d'identité. L'agent de Transports Canada serait la plupart du temps en mesure de dire immédiatement que ce n'est pas la personne sur la liste et que cette personne ne pose aucun problème.

Dans les cas rares et peu probables où la personne est en fait la personne dont le nom figure sur la liste, selon la gravité de la situation, l'information serait communiquée immédiatement par Transports Canada à la compagnie aérienne sous la forme d'une directive d'urgence, interdisant à la compagnie aérienne de laisser ce passager s'embarquer. Au même moment, la compagnie aérienne sera invitée à remettre une feuille de papier ou un formulaire au passager qui a été refusé, pour qu'il sache qu'il a le droit de demander que soit réexaminée la décision de placer son nom sur la liste.

M. Rick Norlock: Poursuivons encore un peu sur ce point.

Nous parlons de situations très hypothétiques. Nous vivons au Canada et nous vivons dans un pays libre. Nous vivons dans un pays où l'on peut s'adresser aux tribunaux lorsqu'on subit un préjudice à la suite d'un refus.

Dans ce cas-ci, pour revenir aux questions posées précédemment, on vous avait demandé ce qui arrivait à la personne qui recevait le feu vert — et là nous parlons de feu vert et de feu rouge — pour partir, mais que la compagnie aérienne empêchait, pour une raison ou une autre, d'embarquer. S'il s'agissait d'un voyage d'affaires ou d'un départ en vacances, pensez-vous qu'il serait raisonnable que la personne puisse s'adresser aux tribunaux civils pour obtenir une indemnité?

M. Marc Grégoire: Je ne peux pas vraiment faire de commentaires à ce sujet. Je crois savoir que cela s'est produit au cours des cinq dernières années. Il n'existe aucune disposition prévoyant que le gouvernement du Canada fournisse une indemnité à ces passagers, mais ces derniers peuvent poursuivre les compagnies aériennes s'ils pensent avoir des arguments pour le faire.

M. Rick Norlock: Merci.

La GRC est informée du fait que la personne en question ne recevra pas une carte d'embarquement et la police locale prendra alors les mesures appropriées, dans le cas où il s'agit d'une personne qui... Vous avez bien mentionné que ce serait la police locale?

M. Marc Grégoire: Oui.

M. Rick Norlock: Très bien.

Le ministère des Transports a-t-il donné une formation aux membres de la police locale au sujet de ces processus et de ce que les policiers devraient probablement faire ou ne pas faire dans ce genre de cas? Je pense qu'il serait plus facile pour les gens qui vous écoutent aujourd'hui si vous nous expliquiez le genre de formation que reçoit la police et ce qui pourrait arriver dans une situation de ce genre.

En d'autres termes, la personne en question ne peut prendre le vol. Est-elle arrêtée? Est-elle placée sous garde? Pouvez-vous nous expliquer tout cela, s'il vous plaît?

• (1150)

M. Marc Grégoire: Cela dépend. Si vous parlez de quelqu'un qui ne peut pas prendre un vol parce qu'il constitue une menace pour ce vol, mais ne constitue pas une menace pour la société et ne fait pas l'objet d'un mandat d'arrestation, alors il ne se pose aucun problème; personne ne sera arrêté. S'il s'agit par contre d'un criminel recherché ou en liberté qui est découvert par l'agent de la compagnie aérienne, bien entendu, la GRC s'occupera de son cas avec la police locale. Le rôle de Transports Canada consiste uniquement à empêcher cette personne de monter dans l'avion. Le reste est une question qui relève de la police.

M. Rick Norlock: Vous informez la police, la personne ne peut prendre son vol, et vous dites simplement à la police que nous avons là une personne qui n'est pas autorisée à prendre un vol parce que nous pensons qu'elle est dangereuse. Vous ne transmettez aucune autre information, de sorte qu'il est très probable que la police ne fera rien.

M. Marc Grégoire: Transports Canada ne transmettra aucune autre information, et c'est la raison pour laquelle Transports Canada va immédiatement appeler le centre d'opérations de la GRC parce que si la situation comporte des aspects qui intéressent la police, ils seront réglés par la GRC et la police.

M. Rick Norlock: J'aimerais revenir à un aspect sur lequel M. Comartin vous a posé une question — et qui l'a manifestement exaspéré — c'est le fait que la personne qui veut savoir pourquoi son nom se trouve sur la liste des personnes interdites de vol se heurtera à la notion de secret d'État. Vous n'êtes pas en mesure de fournir à cette personne des renseignements suffisants, parce que ces renseignements intéressent la sécurité nationale.

Est-il exact de penser que la raison pour laquelle vous ne fournissez pas ces renseignements à la personne en question est que cela lui permettrait de savoir d'où viennent les renseignements et mettrait en danger l'ensemble du système?

M. Marc Grégoire: C'est effectivement une hypothèse, mais les critères sont publics. Nous avons publié les conditions auxquelles les noms sont inscrits sur la liste, dans la plupart des cas. Ces critères sont très graves: vous êtes ou avez été membre d'un groupe terroriste; il est raisonnable de soupçonner que vous allez mettre en danger la sécurité de l'aéronef; vous avez été déclaré coupable de crimes graves contre la sécurité du transport aérien susceptibles de mettre en danger la vie de quelqu'un, etc. Ce ne seront pas nécessairement les seuls critères utilisés, mais ils font toutefois ressortir la gravité de la situation et...

M. Rick Norlock: La personne sera-elle donc au courant? Vous lui direz qu'elle est sur la liste et énumérerez les raisons pour lesquelles elle peut être placée sur la liste des personnes interdites de vol.

Si quelqu'un vous demandait: « Pourquoi suis-je sur cette liste? » Vous lui répondriez: « Parce que vous êtes membre d'une organisation terroriste ». Vous ne lui diriez pas cela?

M. Marc Grégoire: Je ne sais pas. Si Ousama ben Laden nous demandait pourquoi il est sur la liste, nous pourrions fort bien lui répondre: « Parce que vous représentez un danger ».

M. Rick Norlock: A-t-on le droit de savoir dans quelle catégorie on est classé? Y a-t-il un mécanisme qui le permette? Comment quelqu'un pourrait-il avoir accès à ces renseignements?

M. Marc Grégoire: Non, il n'y a pas de...

Le président: Pas de mécanisme.

M. Marc Grégoire: Non.

Le président: Très bien, voilà qui termine le premier tour. Nous ne pourrions pas terminer le second tour.

Madame Barnes, allez-y.

L'hon. Sue Barnes (London-Ouest, Lib.): J'aimerais vous poser quelques brèves questions et je vous invite à me fournir des réponses brèves.

Vous émettez une directive d'urgence si la personne qui se présente ne doit pas prendre un vol donné. Que se passe-t-il si la réponse est positive? Y a-t-il un genre de confirmation? Lorsque je donne ma carte de crédit à un conducteur de taxi, il obtient un numéro de confirmation. Avez-vous un protocole qui permet d'indiquer que la personne peut prendre le vol ou s'agit-il d'une simple décision verbale?

M. Marc Grégoire: Brion se meurt d'envie de répondre à cette question.

M. Brion Brandt: L'idée de départ est que le rôle des transporteurs aériens est de transporter les gens, d'accord? C'est notre première hypothèse. Le programme est donc conçu pour éviter que les personnes qui constituent un danger immédiat pour la sécurité aérienne puissent prendre l'avion. Nous laissons donc les transporteurs aériens faire leur travail, qui est de transporter les gens, à moins qu'il s'agisse d'un passager dont le nom figure sur la liste, et nous émettrions alors une directive d'urgence pour l'informer que la personne en question ne peut prendre l'avion.

Il n'est donc pas nécessaire de donner le feu vert. Tout le monde a le feu vert, sauf les gens à qui l'on dit qu'ils ne peuvent pas prendre un vol parce qu'ils sont visés par une directive d'urgence.

L'hon. Sue Barnes: Merci. Vous avez répondu à la question.

Quand le bureau de révision sera-t-il ouvert?

M. Marc Grégoire: Il est déjà ouvert. Il est opérationnel depuis environ un mois, même si le programme n'a pas encore démarré. Nous avons du personnel et nous en embauchons encore.

L'hon. Sue Barnes: Très bien.

À part les tribunaux, est-ce la seule façon pour la personne qui apprend qu'elle se trouve sur une liste de personnes interdites de vol d'interjeter appel de cette décision et de participer à cette décision?

M. Marc Grégoire: Non. Étant donné qu'une partie des renseignements provient du SCRS, si la personne n'est pas satisfaite de la réponse du bureau de révision, elle peut interjeter appel devant le SCARS.

Si la personne apprend que l'information vient de la GRC et qu'elle n'est pas satisfaite de la réponse du bureau de révision, elle peut interjeter appel devant la Commission des plaintes du public contre la GRC.

•(1155)

L'hon. Sue Barnes: Dans votre mémoire, vous mentionnez que c'est un mécanisme rapide et peut coûteux qui permet de contester une décision. Combien en coûte-t-il pour essayer de savoir comment contester leur...

M. Marc Grégoire: C'est gratuit.

L'hon. Sue Barnes: Alors pourquoi est-ce que votre mémoire ne dit pas...

M. Marc Grégoire: C'est pour comparer ce mécanisme à la Cour fédérale, pour laquelle il faut prendre un avocat et attendre des années...

L'hon. Sue Barnes: Très bien, il ne coûte donc rien de s'adresser...

M. Marc Grégoire: Non, il n'y a pas de frais; c'est gratuit.

L'hon. Sue Barnes: Très bien, c'est simplement la façon dont cela est formulé.

Expliquez-moi le processus de révision. La personne concernée peut-elle parler directement à un des décideurs au cours de ce processus?

M. Marc Grégoire: Cette personne ne parlera pas au décideur. C'est un comité composé de trois personnes, qui représentent Transports Canada, le SCRS et la GRC au niveau de la haute direction, qui décide initialement de placer les noms sur la liste. C'est eux qui prennent cette décision. Ils obtiendront une délégation du ministre des Transports.

La personne qui demande une révision ne parlera pas aux membres de ce comité. Elle parlera uniquement au conseiller expert qui aura été embauché pour entendre sa demande de révision. Ce conseiller expert recommandera à son tour au ministre de réviser la décision ou de ne pas le faire. Cette décision sera prise par le comité en tenant compte des nouveaux renseignements.

L'hon. Sue Barnes: Je peux m'imaginer la frustration que doit ressentir la personne dont le nom a été placé par erreur sur la liste des personnes interdites de vol. Vous êtes tenu de réviser cette liste tous les mois. Est-ce que cette personne serait obligée de suivre ce processus éternellement?

M. Marc Grégoire: Non, parce que nous allons mettre sur pied des mécanismes avec les compagnies aériennes. Si le nom de cette personne a été inscrit par erreur et qu'il est possible de la corriger facilement — par exemple, en donnant votre numéro de passeport ou quelque chose du genre au moment de faire une réservation —, cela ne devrait pas se reproduire. Nous ne voulons pas refaire constamment les mêmes erreurs.

L'hon. Sue Barnes: Est-ce qu'il me reste du temps?

Le président: Quelques secondes.

L'hon. Sue Barnes: Est-ce que les compagnies aériennes sont jusqu'ici satisfaites du processus? Quelle est l'ampleur de leur participation? Est-ce qu'elles continuent à dialoguer entre elles? Ce sont bien sûr elles qui seront le plus directement touchées par ces mesures.

M. Marc Grégoire: Nous consultons les compagnies aériennes depuis les tout débuts du programme et elles en sont satisfaites. Elles nous ont demandé d'accélérer la mise en oeuvre du programme.

L'hon. Sue Barnes: Monsieur Lee, voudriez-vous ajouter quelque chose? Non? Très bien.

Le président: Je voudrais poser une question, si vous avez terminé.

Y a-t-il un manuel de fonctionnement élaboré par le personnel de Transports Canada, et si c'est le cas, pourriez-vous en remettre une copie au comité?

M. Brion Brandt: Nous sommes en train d'élaborer des documents de sensibilisation et les documents relatifs au programme. Je pense pouvoir vous communiquer tout ce qui sera rendu public et tout ce qui concerne la formation en matière de sensibilisation au programme.

D'une façon générale, nous ne publions pas nos manuels d'opération qui portent sur les inspections et ce genre de choses, lorsqu'ils traitent de mesures de sécurité, par exemple. Par contre, pour les documents de sensibilisation et autres, nous sommes en train de les élaborer et nous pourrions vous les communiquer.

M. Marc Grégoire: Je devrais ajouter rapidement que les gens qui vont faire ce travail sont en train d'être embauchés à l'heure actuelle. Le bureau n'existe pas encore. Nous le créons aujourd'hui.

Le président: Très bien.

La liste des personnes interdites de vol va-t-elle uniquement contenir des noms? Que se passera-t-il si les noms sont mal orthographiés? Que se passera-t-il si votre nom ressemble au mien et que plusieurs lettres sont mélangées?

M. Marc Grégoire: Il y aura des alias.

Le président: Il y aura des alias.

M. Marc Grégoire: Au moment d'élaborer cette liste, nous fournirons les alias, parce qu'il y a beaucoup de noms qui peuvent être prononcés ou écrits de différentes façons. Ce sera...

• (1200)

Le président: En cas de ressemblance, pourra-t-on demander une révision?

M. Marc Grégoire: Parfois.

M. Brion Brandt: Il est important de ne pas oublier que les transporteurs aériens auront le nom, la date de naissance et le sexe des personnes sur la liste, de sorte que dès le départ, nous essayons de supprimer la seule correspondance entre les noms. Autrement dit, il ne s'agit pas simplement de comparer deux noms. Par contre, lorsque le nom, la date de naissance et le sexe correspondent à quelqu'un de la liste, alors il faut commencer à se poser des questions.

Le président: Vous avez ces trois renseignements.

Nous allons être obligés de suspendre la séance pendant un moment. Nous avons en fait dépassé l'horaire.

Est-ce vraiment urgent, madame Mourani? Est-ce quelque chose que...

Mme Maria Mourani (Ahuntsic, BQ): Oui, j'ai une question importante.

Le président: Très bien, pouvez-vous la poser rapidement?

Mme Maria Mourani: Oui, je vais le faire très rapidement.

[Français]

Monsieur Grégoire, vous avez dit que le programme s'appliquerait à des personnes qui semblent être âgées de 12 ans ou plus. Cela veut dire qu'il y aura des mineurs sur cette liste.

Combien de mineurs y a-t-il actuellement sur cette liste?

M. Marc Grégoire: Maintenant?

Mme Maria Mourani: Oui.

M. Marc Grégoire: Il n'y en a aucun.

Mme Maria Mourani: Combien y a-t-il d'adultes sur cette liste?

M. Marc Grégoire: Nous sommes en train de dresser la liste. Nous n'allons pas publier le nombre de personnes sur la liste.

Mme Maria Mourani: Très bien. Si un enfant de 9 ans se présente avec ses parents et a l'air d'être âgé de 13 ou 14 ans, allez-vous faire des vérifications, vu qu'il semble avoir 12 ans ou plus?

M. Brion Brandt: Le but est de demander l'identification des personnes qui semblent avoir plus de 12 ans. Si on peut vérifier

qu'une personne n'a pas 12 ans, il n'est pas nécessaire qu'elle ait une carte d'identité.

Mme Maria Mourani: Cela veut dire que de jeunes enfants vont subir ce processus, ce traumatisme d'être considérés comme des terroristes. De plus, des adolescents risquent de se retrouver étiquetés comme des terroristes et de devoir subir tout le processus de vérification. C'est ce que je comprends.

M. Marc Grégoire: Oui.

Mme Maria Mourani: D'autre part...

[Traduction]

Le président: Allez-y, mais n'oubliez pas que plus nous passons de temps avec ces témoins, moins nous en aurons pour le ministre.

[Français]

Mme Maria Mourani: C'est ma dernière question.

Une personne doit avoir 12 ans ou plus pour se retrouver sur la liste. Le fait d'être arabe ou musulman, d'avoir une double citoyenneté, de porter une barbe ou un turban sur la tête, de s'appeler ben Laden mais de ne pas l'être, de s'appeler Mohammed ben quelque chose, d'être né dans un pays comme l'Iran ou la Syrie, toutes ces caractéristiques peuvent-elles faire en sorte qu'une personne se retrouve sur la liste?

M. Marc Grégoire: Non.

[Traduction]

Le président: Nous allons suspendre la séance pendant quelques minutes et je vais souhaiter la bienvenue au ministre.

Merci.

• (1200)

(Pause)

• (1205)

Le président: Très bien, reprenons. Nous abordons la deuxième partie de la 33^e séance du Comité permanent de la sécurité publique et nationale.

J'aimerais souhaiter la bienvenue au ministre de la Sécurité publique, l'honorable Stockwell Day. Nous abordons aujourd'hui, conformément à l'article 108(2) du Règlement, l'étude sur l'armement des agents de l'Agence des services frontaliers du Canada.

Bienvenue, monsieur le ministre. Si vous avez une déclaration d'ouverture, même si elle est longue, vous pouvez la présenter maintenant.

L'hon. Stockwell Day (ministre de la Sécurité publique): Même si elle est longue? Cela pourrait me prendre jusqu'à 13 heures, monsieur le président. J'apprécie votre générosité, mais je ne sais pas si mes collègues l'apprécieraient autant.

Je vais essayer d'être bref, mais j'aimerais vous parler de certaines choses. J'apprécie l'intérêt que les membres du comité manifestent pour cette question particulière, et non pas seulement celle-ci, mais aussi l'excellent travail qu'effectue le comité dans divers domaines.

La sécurité, comme vous le savez, et nous l'avons souvent répété, est une priorité pour le gouvernement.

[Français]

C'est une des priorités du gouvernement du Canada que d'avoir des systèmes qui assurent la sécurité de tous ses citoyens d'un océan à l'autre, dans les rues, dans les villes, partout au pays. C'est pourquoi le budget de 2006 a augmenté de 1,4 milliard de dollars les fonds alloués à la sécurité.

[Traduction]

C'est évidemment un domaine prioritaire. Notre gouvernement s'est donné comme objectif d'assurer la sécurité de ses citoyens. Cela devrait être le premier objectif de tous les gouvernements.

Le montant de 1,4 milliard de dollars qui figurait dans le budget de 2006 — il y a eu quelques ajouts depuis — affectait des ressources dans un certain nombre de domaines. Je pense que les membres du comité se souviennent du fait que nous nous sommes engagés à embaucher plus de 1 000 agents de la GRC au cours des quatre prochaines années, dans toutes les régions du Canada, pour les services de police fédéraux. Pour réaliser cet objectif, le budget de l'année dernière comportait un engagement de 161 millions de dollars sur deux ans destiné à démarrer la formation, le recyclage et la construction de locaux destinés à la formation — un centre à Regina. C'est là encore un engagement très clair qu'a pris notre gouvernement et cela montre ce que nous sommes prêts à faire pour renforcer notre sécurité.

Pour ce qui est de nos frontières, le sujet à l'ordre du jour, j'ai annoncé il y a quelques semaines que nous allons renforcer nos capacités aux frontières, principalement dans le domaine de la technologie. Nous avons annoncé 431 millions de dollars, dont 390 millions seront consacrés à ce que nous appelons le manifeste électronique.

Dans très peu de temps, la plus grosse partie du trafic des camions, voire sa totalité, utilisera des manifestes électroniques qui seront envoyés aux postes frontières dont les camions approchent. Ces manifestes mentionneront ce qui se trouve à bord du camion, les marchandises expédiées, le nom du conducteur, le nom des courtiers et celui de leurs partenaires commerciaux.

Cela montre que nous privilégions deux secteurs: la prospérité à la frontière pour faciliter les échanges commerciaux et le passage sécuritaire des personnes et la sécurité, puisque nous empêchons les marchandises et les personnes dangereuses d'entrer au Canada.

Lorsqu'on regarde ce qui passe à la frontière — 1,9 milliard de dollars de marchandises par jour —, on constate que c'est vraiment énorme. La valeur des marchandises qui passent sur le seul pont qui relie Windsor à Detroit est supérieure aux biens échangés par les États-Unis et le Japon. Ce sont des chiffres considérables. Au cours d'une année, près de 90 millions de personnes font l'objet de contrôles lorsqu'elles passent la frontière et chaque jour, les agents de l'Agence des services frontaliers examinent et contrôlent près de 266 000 personnes, que ce soit de façon approfondie ou superficielle, au sujet de la sécurité.

•(1210)

L'hon. Sue Barnes: J'invoque le Règlement.

L'hon. Stockwell Day: Plus de 18 000 camions traversent la frontière tous les jours.

Le président: Madame Barnes.

L'hon. Sue Barnes: Merci. Je sais que nous sommes limités par le temps. Nous ne sommes pas en train d'examiner la question du commerce; nous examinons l'armement des agents frontaliers. Nous aimerions avoir suffisamment de temps pour poser des questions, c'est pourquoi je demande au ministre de bien vouloir se limiter au sujet pour lequel nous lui avons demandé de comparaître aujourd'hui. Je serais très heureuse de l'entendre parler des autres sujets une autre fois.

Merci.

Le président: Nous accordons habituellement au moins 10 minutes pour une déclaration d'ouverture.

Allez-y, monsieur le ministre.

L'hon. Stockwell Day: Merci de m'accorder le délai habituel, monsieur le président, parce qu'il est impossible d'examiner cette question isolément. Il faut l'examiner dans son contexte.

Comme je le disais, chaque jour, 18 000 camions traversent la frontière. En une année, les agents frontaliers examinent près de 21 millions de véhicules, au moment où ils passent la frontière.

Avant la fin de la journée, les agents frontaliers auront opéré deux douzaines de saisies de drogue. Il y aura eu cinq cas où les agents auront confisqué des armes que portent des personnes au moment de traverser la frontière, des armes illégales, et une de ces armes sera une arme à feu.

Plus d'une fois par semaine, un enfant disparu qui figure sur la liste des enfants disparus est appréhendé à la frontière.

Tout ce passage, tous les incidents qui ont lieu à la frontière concernent en fait 3 600 personnes, les agents frontaliers. Ils sont très bien formés. Ils sont capables d'effectuer des arrestations et des saisies. Depuis quelques années, ils demandent d'être équipés correctement, notamment d'être armés.

Même si les statistiques criminelles ont diminué dans certains domaines, notamment dans plusieurs catégories de crimes graves, comme le crime organisé, les voies de fait graves, nous constatons que les personnes qui commettent des crimes graves aux États-Unis essaient d'entrer au Canada.

Il y a des statistiques troublantes qui montrent que le nombre de ces crimes augmente. Lorsqu'on informe nos agents frontaliers, dont certains travaillent seuls, qu'une personne dangereuse ou une personne armée s'apprête à franchir la frontière — et si vous renversez la situation et qu'il s'agit d'une personne du Canada, d'une personne dangereuse qui s'apprête à franchir la frontière des États-Unis et qu'un avis leur est donné, leurs agents sont armés et sont prêts à intervenir en cas de besoin. Nos agents ne le sont pas.

Il arrive, comme vous le savez, que bien trop souvent les agents frontaliers décident de quitter leur poste, parce qu'ils estiment que la situation est trop dangereuse et parce qu'ils ne sont pas armés. Ils vont d'abord fermer le poste frontière et ensuite le quitter en attendant qu'arrive de l'aide, qu'elle vienne de la police d'une localité voisine ou de la GRC.

Cela cause de graves difficultés économiques. Comme vous le savez, avec le principe du juste-à-temps, une frontière, en particulier une frontière importante, n'a qu'à fermer pendant deux ou trois heures pour que cela bloque immédiatement les chaînes d'assemblage et de fabrication de l'autre côté de la frontière.

Le comité s'inquiète à juste titre du coût d'une telle mesure. On a lancé toutes sortes de chiffres parce qu'il y a de nombreuses variables.

L'armement et la formation des agents frontaliers — nous parlons d'environ 4 800 personnes, 3 600 à la frontière et 1 200 ailleurs — entraîneront des coûts d'environ 400 millions de dollars, et près de la moitié de ce montant concerne le recyclage et la requalification qui doivent se faire tous les ans, dans le cadre de la formation supplémentaire donnée aux agents frontaliers.

Il faut ajouter d'autres chiffres à tout cela, ce qui donne un montant global plus élevé. La rénovation des locaux de formation est évaluée à près de 100 millions de dollars, mais cela ne servira pas seulement à la formation des agents frontaliers mais il y a aussi les questions d'intégrité et de structure. Cela fait longtemps qu'il faut rénover Rigaud, ce qui coûtera 100 millions de dollars pour ce seul site.

Il y a aussi le coût de l'embauche de 400 personnes supplémentaires qui vont travailler dans près de 95 points de contrôle, dans l'ensemble du pays, où les agents travaillent seuls.

En plus de la pression qui s'exerce pour réduire le prix global de cette mesure, il y a le fait que l'ASFC s'est maintenant engagée — en plus de la formation initiale qui sera offerte à Ottawa et à la base de Chilliwack de la GRC, lorsque les formateurs auront été formés et lorsque le processus de formation aura démarré — à faire un appel d'offres dès le mois d'avril pour des locaux alternatifs, à des gens qui peuvent fournir des locaux d'accueil dans d'autres lieux, non seulement en vue d'accélérer le processus, mais pour en réduire le coût, et non pas la formation elle-même. C'est ce dont s'occupera l'ASFC, à savoir fournir des locaux.

Monsieur le président, voilà qui vous donne une image approximative de ce dont il s'agit. Je serais très heureux d'entendre les questions, suggestions et conseils des membres du comité.

• (1215)

Le président: Merci, monsieur le ministre, de nous avoir exposé la situation.

La formule habituelle consiste à donner aux membres de l'opposition officielle sept minutes pour poser des questions.

L'hon. Sue Barnes: Merci d'être venu aujourd'hui. J'espère que vous serez en mesure de nous fournir quelques renseignements sur certaines de nos préoccupations et certaines politiques qui devront être élaborées si le gouvernement décide, comme cela semble acquis, d'armer les agents de sécurité à la frontière.

Je devrais faire remarquer qu'il n'est pas démontré que le fait de porter une arme à feu renforce la sécurité des agents et des témoins nous ont déclaré que cette initiative augmenterait le risque d'accidents causés par des armes à feu ou de dommages causés par leur utilisation. Je sais que vous connaissez très bien cet aspect.

J'aimerais que vous commenciez par me dire ceci. Supposons qu'un coup de feu soit tiré. Quel est le système, le type d'examen, le protocole que vous allez mettre en place et est-ce que cela sera public, ou êtes-vous plutôt en faveur d'une enquête interne? Cette décision a-t-elle été prise?

J'aimerais ensuite avoir un peu de temps pour vous parler des stages d'étudiants et du coût des infrastructures et pour savoir si vous avez décidé d'entreposer les armes sur place, dans des locaux sécuritaires, et ce que cela va coûter en infrastructures.

Je vais vous laisser commencer à me répondre et nous verrons ensuite.

L'hon. Stockwell Day: Pour ce qui est des protocoles, c'est une des raisons pour lesquelles la formation sera aussi approfondie. Comme vous le savez, cela va beaucoup plus loin que le simple maniement d'une arme à feu. Les protocoles vont traiter de toute cette question — celle de l'utilisation progressive de la force, depuis l'interception initiale jusqu'à un incident, chose toujours possible — et cela exigera une formation très approfondie.

Qu'arrivera-t-il en cas d'accident, et j'espère que cela n'arrivera jamais, mais dans le cas où il y en aurait un, les recommandations qui ont été formulées dans le rapport O'Connor parlent de la

possibilité qu'une agence comme l'ASFC fasse l'objet d'un examen beaucoup plus exhaustif et beaucoup plus indépendant que les autres agences.

Comme vous le savez, nous sommes en train d'examiner le rapport O'Connor. Ce sera un processus très ouvert et qui reposera sur les principes exposés dans le rapport O'Connor.

Pour ce qui est des armes à feu, vous avez tout à fait raison, sur le plan de l'infrastructure, il faut un édifice où il sera possible d'entreposer de façon sécuritaire les armes à feu, parce que les agents frontaliers n'emporteront pas leurs armes chez eux. Elles seront entreposées en sûreté sur place.

L'hon. Sue Barnes: Très bien. Nous savons par expérience que chaque année, on embauche de très nombreux étudiants qui viennent travailler l'été à la frontière. Votre ministère a-t-il établi le coût d'embauche d'agents à temps plein à tous les postes frontières? Je crois savoir que vous avez décidé de recourir à des étudiants dans les ports et aéroports intérieurs. Est-ce bien exact?

L'hon. Stockwell Day: C'est exact. Nous voulons être en mesure de donner aux étudiants la possibilité d'acquérir de l'expérience dans ce genre de métier. Je ne sais pas si l'ASFC a un chiffre définitif, et au sou près, de ce qu'il en coûtera de rémunérer des agents à temps plein au lieu d'étudiants, mais je le demanderai et j'obtiendrai ce montant exact. Il est évident qu'il sera plus coûteux d'avoir des agents à temps plein plutôt que des étudiants aux postes frontières. Les étudiants travailleront dans les secteurs où il n'est pas nécessaire de porter une arme à feu.

• (1220)

L'hon. Sue Barnes: Avez-vous tenu compte de la différence qui existe entre un douanier, un agent de sécurité douanier qui n'est pas tenu d'utiliser une arme à cause de la décision qu'a prise votre gouvernement, et ceux qui travaillent en première ligne aux postes frontières? Que sera l'effet de tout cela sur les négociations futures, non seulement dans ce cas-ci, mais dans d'autres types de situations? Comme vous l'avez certainement entendu, il est possible que d'autres agents d'application de la loi, qui comprennent 6 800 agents de correction, 450 gardiens de parc et 1 700 agents de libération conditionnelle... Quelles seraient les répercussions — il y a un risque d'effet de domino — sur les autres gardiens? À ma connaissance, aucun de ces coûts n'est compris dans la somme de près d'un milliard de dollars qui est mentionnée actuellement.

L'hon. Stockwell Day: Ce chiffre n'est pas de 1 milliard de dollars.

L'hon. Sue Barnes: Il en est très proche.

L'hon. Stockwell Day: Il en est très loin. Ce n'est pas un chiffre exact, mais pas du tout. Je peux vous l'assurer. Ce chiffre est plus fictif que réel.

Je l'ai dit, et je le répète, les coûts de formation s'élèveront à environ 400 millions de dollars, et une partie importante de cette somme, près de la moitié, concerne le processus de requalification.

Il y aura des agents qui occupent certains postes administratifs dans les régions qui ne seront pas tenus d'être armés. Quant aux échelles de salaire et aux primes de poste, ce sont là des sujets réglés par les conventions collectives et dans lesquels il ne m'appartient pas d'intervenir.

Vous avez dit que d'autres agents pourraient vouloir aussi être armés. Je n'ai jamais entendu, par exemple — et je rencontre régulièrement des agents de libération conditionnelle —, un de ces agents demander une arme à feu. Ce n'est pas un métier sans danger, mais ces agents, que ce soit individuellement ou en groupe, ne m'ont jamais formulé une telle demande.

Bien sûr, il y a déjà quelque 865 agents de conservation de la faune au Canada qui portent des revolvers. Je me dirais que certains pourraient penser que si 865 agents de conservation chargés de protéger les poissons, le gibier à plumes et nos amis à fourrure... À mon avis, cela ne fait que démontrer toute l'importance d'équiper de la même façon nos agents frontaliers.

L'hon. Sue Barnes: Le Northgate Group a comparu devant nous et on nous a dit qu'il avait interrogé près de 400 personnes. D'après mes renseignements, il s'agit de 400 personnes qui se sont manifestées. Il n'y avait pas de moyen scientifique d'obtenir ces renseignements. On a tout simplement invité les gens intéressés à se faire connaître. Est-ce bien ainsi que vous avez compris le processus utilisé?

L'hon. Stockwell Day: Il y en avait 380 et nous n'avons pas demandé d'identification de façon à permettre à ceux... Lorsque des travailleurs savent que l'immense majorité de leurs collègues veulent avoir des armes à feu, ils peuvent hésiter à faire savoir qu'ils ne sont pas du même avis. Il était donc essentiel de préserver l'anonymat de ces personnes pour obtenir une image réaliste des personnes qui ne souhaitent pas posséder d'arme à feu. L'étude Northgate a permis de constater qu'un peu plus de 86 p. 100 de ces personnes ont déclaré vouloir posséder une arme à feu. Près de 12 p. 100 ont déclaré être équipées ou formées insuffisamment et 12 p. 100 ont déclaré qu'elles ne voulaient pas d'arme à feu. Environ 2 p. 100 ont clairement indiqué qu'elles ne voulaient pas d'arme à feu.

Cette étude a donné des résultats très comparables à ceux de l'étude qu'a effectuée le syndicat. Cette dernière étude portait sur près de 2 400 travailleurs et a permis de constater que 88 p. 100 d'entre eux affirmaient vouloir une arme à feu. Entre 10 et 11 p. 100 estimaient être mal équipés. Ils n'ont pas dit qu'ils ne voulaient pas d'arme à feu. Là encore, près de 2 p. 100 ont déclaré qu'ils ne voulaient personnellement pas avoir d'arme à feu. Ces deux études ont été effectuées de façon indépendante et reflètent très bien le sentiment des travailleurs.

Le président: Merci.

Monsieur Ménard.

[Français]

M. Serge Ménard: Merci.

Merci, monsieur le ministre, d'être venu répondre à nos questions. Je vois que vous possédez bien votre dossier. En effet, vous n'avez pas besoin de notes. Je présume que vous serez quand même en mesure de nous donner des réponses claires.

Peut-on considérer que pour un certain nombre de postes, le port de l'arme à feu ne sera pas nécessaire? Quel est le pourcentage de ces postes?

• (1225)

L'hon. Stockwell Day: Dans la majorité des cas, le port d'une arme à feu sera requis. Toutefois, on en a identifié certains où ça ne sera pas nécessaire. Je ne suis pas certain du pourcentage exact, mais je peux affirmer que l'objectif est d'offrir un programme de formation à environ 4 800 agents de l'Agence des services frontaliers.

M. Serge Ménard: Quel est l'effectif total?

L'hon. Stockwell Day: Il est de 13 200 personnes.

M. Serge Ménard: C'est donc pour environ le tiers des postes que le port d'une arme à feu sera requis. C'est exact?

L'hon. Stockwell Day: Oui, on peut parler d'un tiers, mais il est important de reconnaître que la majorité des agents à la frontière devront porter une arme à feu.

M. Serge Ménard: J'imagine que dans l'autre tiers, on trouve les gens qui occupent des postes administratifs, donc qui n'ont pas besoin d'une arme à feu. Par contre, dans les aéroports où la police est présente, estimez-vous que le port de l'arme à feu sera nécessaire?

L'hon. Stockwell Day: Les agents doivent suivre un système de rotation. Par exemple, ils doivent occuper un poste dans un aéroport pendant deux ou trois ans, puis un poste à la frontière pendant deux, trois ou quatre ans ou dans le groupe responsable des gens qui viennent au Canada mais ne sont pas admissibles.

Il est important de maintenir cette rotation. C'est pourquoi on a demandé que la formation soit offerte à tous. Il est possible que ce ne soit pas nécessaire dans le cas de certains postes dans les aéroports. Les gens qui vont gérer le processus avec le syndicat pourront désigner ces postes.

M. Serge Ménard: On nous a précisé la longueur de la formation qui sera nécessaire pour obtenir le droit de porter une arme à feu. C'est quand même considérable. Le commissaire de la GRC nous a dit que la GRC ne pourrait pas assurer cette formation, c'est-à-dire qu'elle devrait former des formateurs parmi les agents des douanes et que ceux-ci formeraient à leur tour les autres personnes.

Pour ce qui est de dispenser cette formation, je sais que des instituts de police canadiens ont fait des offres. Plutôt que d'offrir cette formation de seconde main, si on peut dire, en d'autres mots qu'elle soit offerte par des formateurs tout récemment formés, pourquoi n'avez-vous pas recours à ces instituts? Je crois qu'au moins trois d'entre eux dispensent déjà ce genre de formation. On parle ici de gens expérimentés.

Je vois que vous êtes conscient du fait qu'il ne s'agit pas seulement de la manipulation mais aussi de l'utilisation progressive de la force. Je comprends votre préoccupation et je la partage. Il reste que la responsabilité légale encourue lorsqu'on utilise une arme à feu est un peu plus compliquée.

L'hon. Stockwell Day: C'est une bonne question. Il m'est arrivé de la poser. Je peux vous dire que nous n'avons pas fermé la porte à la possibilité d'avoir recours à un autre groupe de formateurs.

Cependant, il est absolument nécessaire de commencer avec les membres de l'agence. Comme vous pouvez l'imaginer, la formation n'est pas exactement la même qu'à la GRC ou à la Sûreté du Québec. Il faut apprendre d'autres choses. C'est la raison pour laquelle nous avons déterminé que pour le moment, la méthode la plus efficace consistait à faire appel aux gens se trouvant à l'intérieur même du système.

Après que le premier groupe aura reçu sa formation, on pourra évaluer la situation. Si d'autres moyens ou d'autres personnes peuvent alors nous aider d'une façon au moins aussi efficace que celle utilisée au départ, la chose sera à considérer.

• (1230)

M. Serge Ménard: Vous avez parlé avec beaucoup d'éloquence de la réputation d'une frontière entre les États-Unis et le Canada. Apparemment, elles serait la plus fréquemment traversée au monde. Vous avez mentionné les incidents qui pouvaient s'y produire.

Vous savez sûrement combien d'arrêts de travail ont été imputables, au cours des cinq dernières années, à des officiers de la douane estimant que leur situation était trop dangereuse à cette frontière. Donnez-nous un chiffre approximatif.

L'hon. Stockwell Day: Il y en a eu plusieurs. Je peux donner au comité le nombre exact. Dans une période de six mois, en 2006, les agents ont décidé de quitter leur poste à 30 reprises, je pense. L'effet sur l'économie est très grand. De plus...

M. Serge Ménard: Y avait-il un mouvement de contestation syndicale derrière ces 30 arrêts? C'est pour cette raison que j'aimerais avoir une meilleure idée de la situation sur une plus longue période, si vous pouvez me la donner. Je soupçonne que cela faisait partie de revendications syndicales.

[Traduction]

Le président: Votre temps est écoulé.

Vous aurez peut-être une réponse brève.

[Français]

L'hon. Stockwell Day: Je ne peux pas donner le nombre exact, parce que cela s'est aussi produit avant que nous ne formions le gouvernement. C'est une bonne question. Je vais vous faire fournir le nombre exact.

[Traduction]

Le président: Monsieur Comartin, je vous en prie.

M. Joe Comartin: Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre, d'être venu.

Comme vous le savez, mon parti est en faveur de l'initiative qui consiste à assurer la sécurité des gardes frontières dans l'ensemble du pays. Mais je dois également avouer que je partage les inquiétudes de M. Ménard au sujet de la formation. J'aimerais faire une déclaration.

Je pense vraiment qu'il y a deux attitudes sur cette question. Premièrement, l'agence fait preuve d'une arrogance institutionnelle parce qu'elle estime être la seule à pouvoir offrir cette formation, ce qui va à l'encontre de tout ce que disent nos spécialistes, qu'il s'agisse de la GRC, de nos services de police provinciaux ou de ceux de nos grandes villes, qui seraient en mesure d'offrir une formation d'une qualité au moins égale à celle que peut offrir l'Agence des services frontaliers.

Je pense que l'autre aspect, et je vais consigner cela au compte rendu, est qu'il existe une opposition institutionnelle dans les niveaux supérieurs de l'agence.

Après avoir fait ces deux déclarations, je vais en revenir à la formation, parce que j'ai analysé cet aspect jusqu'à un certain point. Lorsque la PPO a comparu devant le comité, elle a fait savoir qu'elle estimait être en mesure d'assurer cette formation. Il faudrait bien sûr revoir le programme et il est évident que l'Agence des services frontaliers jouerait un rôle clé dans l'élaboration d'un tel programme, tout comme le feraient les normes internationales. Il serait même peut-être essentiel de prendre en compte les normes internationales et de ne pas se fier uniquement à ce que pense l'agence.

Je vais donc vous demander — et ensuite, vous inviter, parce que je ne pense pas que l'agence ait suffisamment réfléchi à cet aspect — si vous allez examiner cet aspect de plus près. Je vous invite à le faire.

J'aimerais également parler du coût. Je sais que les chiffres qui ont été publiés dans les articles qui ont paru au début de la semaine sont fortement gonflés, mais je m'inquiète de nous voir dépenser le genre

de fonds que l'on se propose de dépenser à Rigaud, alors qu'il existe un certain nombre de locaux au Canada où il serait possible d'offrir cette formation.

Je pense aux manèges militaires qui sont situés dans ma propre circonscription — en fait, c'est dans la circonscription voisine, mais ils sont situés à quelques blocs du pont, où la plupart de ces personnes vont travailler après avoir reçu cette formation. Ces manèges sont utilisés par le service de police de Windsor. C'est là que les policiers comme les militaires suivent leur formation. Il y a des salles de classe. Les locaux sont tout à fait adaptés à l'entraînement physique.

On pourrait dire la même chose de la Sûreté du Québec, de la PPO et d'un certain nombre de services de police municipaux du Canada. La PPO a fait savoir qu'elle serait effectivement intéressée à offrir cette formation. Elle estimait être en mesure de le faire.

L'autre aspect que je voulais mentionner est celui des coûts récurrents. Si nous choisissons Chilliwack, nous allons être obligés de déplacer le personnel d'un bout à l'autre du pays tous les ans pour qu'il suive des cours de recyclage.

Encore une fois, je pense aux locaux que nous possédons à Windsor et je pense que ces agents n'auraient pas très loin à aller pour dormir chez eux. Ils seraient absents de leur travail beaucoup moins longtemps. Le coût des travailleurs chargés de les remplacer serait sensiblement moins élevé. Et cela pourrait se faire dans l'ensemble du pays.

Cela dit, j'aimerais avoir vos commentaires.

● (1235)

L'hon. Stockwell Day: Eh bien, ce sont là de bonnes observations.

Vous avez commencé par dire que vous pensiez qu'on retrouvait dans cette agence une certaine arrogance institutionnelle. Je passe beaucoup de temps avec les hauts fonctionnaires de l'ASFC tout comme avec les agents de première ligne, ceux qui travaillent dans les cabines pendant que défilent les voitures et les camions, et j'essaie de comprendre comment tout cela fonctionne. Dans l'ensemble, je suis très satisfait de la qualité des gens qui travaillent dans cette agence et de leur attitude. Je sais que ce n'est pas ce que vous leur reprochez.

M. Joe Comartin: Je ne parlais pas des échelons subalternes — des gens de première ligne — je parlais de la haute direction.

L'hon. Stockwell Day: Je sais que vous ne critiquez pas ces personnes trop sévèrement et je comprends dans quel esprit vous avez fait cette remarque. Je crois que cette organisation est très fière de la mission qui lui a été confiée et du service qu'elle rend à la population. Elle attache également beaucoup d'importance à la responsabilité — les risques inhérents à ce type de formation et d'opérations — et elle prend cet aspect très au sérieux.

S'il devait arriver un malheur — nous espérons que cela ne se produira jamais, mais si cela se produisait —, ce serait eux, en particulier la haute direction et les responsables de la formation, qui auraient à rendre des comptes. Je dirais plutôt que cet organisme a une conception assez étroite, et tout à fait légitime, de sa mission.

Je ne nierais pas, par ailleurs, que certains officiers supérieurs ont manifesté certaines réticences à ce sujet dans le passé.

M. Joe Comartin: Vous êtes très diplomate.

L'hon. Stockwell Day: Je vous remercie de la remarque que vous venez de faire sur ma façon de m'exprimer.

Je dirais que cela est fini. Les membres de l'agence sont pleinement motivés, à tous les niveaux.

Sur cette question, vous avez mentionné d'autres possibilités. Vous avez mentionné votre propre secteur. Comme je l'ai dit, nous publierons au mois d'avril des demandes de propositions. Il est très important de commencer à la base, de commencer par former les premiers formateurs, quelque 300 agents, pour adapter le modèle. Les responsables pourront tirer des leçons des erreurs commises et d'autres pourront alors proposer des solutions plus efficaces, qui impliquent moins de déplacements, comme vous l'avez mentionné, et ils pourront voir comment les normes retenues seront appliquées. Nous serons tout à fait ouverts à d'autres possibilités.

Je sais une chose cependant: les normes environnementales que doivent respecter les salles de tir sont de nos jours devenues très, très strictes, ce qui est tout à fait légitime. Les salles de tir utilisées actuellement bénéficient de droits acquis mais elles ne sont pas autorisées à développer leurs activités.

Cela dit, s'il y a des groupes dans votre secteur qui pensent pouvoir fournir des services d'accueil ou de la formation, vous pouvez leur dire que j'aimerais beaucoup voir leurs propositions.

M. Joe Comartin: J'ai déjà pris quelques contacts et je peux vous dire qu'il y a un groupe de mon secteur qui communiquera avec vous, c'est du moins ce que je pense.

Je voudrais passer aux normes que vous êtes en train d'examiner. J'apprécie beaucoup votre langage diplomatique, mais je demeure tout de même inquiet. Très franchement, cette agence n'a jamais fait ce genre de choses. Vous ne pouvez pas me convaincre qu'elle possède l'expertise nécessaire, parce qu'elle ne l'a pas. Elle ne l'a jamais eue.

Pour ce qui est des mesures que nous allons prendre à la frontière et des bonnes pratiques à adopter, je pense qu'il faudrait regarder ce que font d'autres pays, bien évidemment les États-Unis, mais aussi l'Union européenne. Est-ce ce que nous faisons?

L'hon. Stockwell Day: Oui, nous examinons de façon très large les normes et les bonnes pratiques. Il existe des normes nationales et internationales, et elles seront incorporées à la formation.

Je vous invite à ne pas oublier que les agents frontaliers ont suivi une formation très particulière qui comprend non seulement les arrestations mais, par exemple — et là encore, c'est très limité —, l'emploi de la force, l'utilisation du poivre de cayenne et celle du bâton. Cette progression leur est donc déjà enseignée. Il y a, bien sûr, une autre étape, qui est grave. Elle doit être compatible avec les normes qu'ils appliquent déjà.

Mais ils examinent très largement ce que font les autres pays. Nous voulons être sûrs que nos agents frontaliers sont les meilleurs au monde, comme ils le sont déjà sur certains plans. En fait, ils s'intéressent à des endroits comme l'Afghanistan, où la frontière soulève certains problèmes, et cherchent à savoir comment ils peuvent améliorer leur expertise dans ces situations.

• (1240)

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Nous allons maintenant passer du côté du gouvernement. Monsieur Merrifield, vous avez sept minutes.

M. Rob Merrifield (Yellowhead, PCC): J'ai en fait beaucoup aimé la façon dont vous avez commencé votre exposé, parce que vous avez parlé du rapport qui existe entre nos deux pays, qui est

unique au monde. Il n'y a pas deux pays au monde qui commercent autant que les nôtres et qui sont aussi intégrés que nos deux pays. Je pense qu'il faut comprendre cela avant de réfléchir à la meilleure façon de faire respecter la loi à la frontière.

J'ai eu l'occasion, en tant que coprésident du Groupe interparlementaire Canada—États-Unis, de passer la plus grande partie de l'été aux États-Unis. S'il y a une chose que mes collègues américains m'ont bien fait comprendre, c'est qu'ils s'inquiètent énormément de la sécurité. Je ne pense pas que nous ayons tout à fait saisi l'effet qu'a eu le 11 septembre sur nos voisins du Sud. Pour eux, tout ce que nous ne faisons pas pour protéger la frontière et renforcer la sécurité les irrite énormément. Je crois que c'est ce qui est à l'origine de la question du passeport et de leur idée d'imposer à tout le monde l'obligation d'avoir un passeport ou un document équivalent.

Lorsqu'on parle d'échanges commerciaux de quelque 1,9 milliard de dollars par jour, il est évident que le moindre incident met en jeu des sommes considérables. Je pense que nous sommes arrivés à une croisée des chemins. Si nous agissons comme il faut, alors les échanges vont se développer. Si nous prenons de mauvaises décisions, nous mettons en danger des millions et des milliards de dollars. Par conséquent, pour ce qui est d'armer les gardes frontières, je dis que c'est la décision à prendre. Nous aurions dû la prendre même plus tôt.

Ils ont toutefois décidé d'adopter la surveillance électronique, de mettre des hélicoptères dans les airs pour faire de la surveillance. J'aimerais savoir comment leur côté et notre côté considèrent ce genre de surveillance. Cela va dans le prolongement de l'armement, mais c'est un aspect pertinent.

L'hon. Stockwell Day: Les États-Unis ont les moyens, ne serait-ce qu'à cause de la magnitude de leurs ressources, de se procurer des outils technologiques avancés. Mais je leur répondrais que, si l'on examine ce qui s'est fait à nos frontières, par habitant, l'année dernière, nous avons multiplié plus que les États-Unis les mesures visant à assurer la sécurité et la prospérité, si l'on veut bien considérer les choses de cette façon.

Cela dit, les États-Unis se sont massivement engagés dans la voie de la surveillance. Nous avons parlé d'hélicoptères et d'aéronefs pilotés, mais il y a également des caméras de surveillance dans des sites isolés et ils examinent la possibilité de véhicules aériens télépilotés. Ils sont vraiment allés de l'avant dans ce domaine. Cela touche principalement leur frontière sud, pour des raisons évidentes, mais pour ce qui est de leur frontière nord, la nôtre, ils vont renforcer leur surveillance et leurs capacités.

Nous avons abordé ces questions avec eux et les États-Unis n'hésiteront pas du tout à nous communiquer des renseignements s'ils observent quelque chose, que ce soit grâce à leurs vols ou à leurs caméras de surveillance à distance situées à la frontière. Ils nous transmettront cette information. Je n'aime pas beaucoup être obligé d'utiliser leur système, mais c'est pourtant bien ce que nous ferons.

Cela ne réduira en rien notre détermination à acquérir tout ce que peut offrir la technologie, mais je vois là plutôt un complément. La communication est bonne, des deux côtés de la frontière, entre nos divers agents et les postes frontières. Et il sera avantageux pour tout le monde que les États-Unis aient renforcé leur capacité technologique de surveiller ces vastes territoires frontaliers.

M. Rob Merrifield: Je sais qu'ils ont une autre phobie en matière de sécurité: les drogues. Nous parlons du problème de méthamphétamines que connaît l'Ouest du Canada et l'ensemble du pays. Lorsque vous parlez des méthamphétamines avec certains membres du Congrès, vous constatez qu'ils se mettent presque à trembler sur leur siège, tellement ils sont excités, parce que cela touche très gravement leurs circonscriptions. Et lorsqu'ils constatent que le cristal meth peut être introduit dans leur pays à partir du Mexique ou du nord, et même notre marijuana, cela devient une question très grave pour eux.

Nous voulons faciliter le passage des marchandises et des personnes à la frontière, mais pensez-vous que nous allons obtenir leur collaboration et comment évoluera cette collaboration dans ce domaine?

L'hon. Stockwell Day: Il y a un certain nombre de choses qui nous inquiètent, des deux côtés de la frontière. J'ai rencontré leur tsar des drogues, comme on l'appelle, la semaine dernière lorsqu'il se trouvait au Canada, et il a pris la parole en public un certain nombre de fois. Il a parlé de la marijuana très puissante qui est introduite du Canada vers les États-Unis. J'ai parlé des armes à feu très puissantes qui sont importées des États-Unis vers le Canada en contrebande. Nous partageons un certain nombre de préoccupations.

Vous avez mentionné la question du crystal meth et les laboratoires qui le fabriquent. Certaines mesures ont été prises à ce sujet. Il faut reconnaître que le gouvernement précédent a pris des mesures relatives aux précurseurs: leur identification obligatoire, l'enregistrement des quantités de précurseurs achetées par les fabricants et les locaux dans lesquels ils peuvent être fabriqués. Nous avons réalisé des progrès considérables.

Voici quel a été l'effet de ces mesures. Elles ont réduit la possibilité que ces laboratoires fabriquent à grande échelle ces produits. Tant du côté des États-Unis que du côté canadien, les fabricants de ces produits ont été obligés de réduire considérablement la taille de leurs opérations. C'est un bon résultat parce que cela évite la production massive de ces produits, mais c'est un résultat limité. Ces mesures ont également eu pour effet de rendre plus difficile la détection de ces opérations, parce que les gens fabriquent littéralement cette drogue dans leur sous-sol ou dans une pièce de leur maison, ce qui est très dangereux, parce qu'on parle de produits très explosifs et inflammables. Mais nous avons fait des progrès dans ce domaine et nous partageons cette préoccupation.

Je peux vous dire que les États-Unis ont beaucoup apprécié le fait que le nouveau gouvernement canadien ait décidé de ne pas décriminaliser totalement la marijuana. Nous l'avons fait pour défendre les intérêts canadiens mais évidemment, cela préoccupait également les États-Unis. Il est très important que les gens sachent que ces chargements seront interceptés à la frontière parce que cela les empêchera de démarrer des opérations de culture. Nous parlons des effets dévastateurs du crystal meth, une drogue bon marché et qui provoque une dépendance très forte, mais la marijuana qui est fabriquée ou cultivée de nos jours — je regarde autour de la table et je suis sûr qu'il y a sans doute certaines personnes qui se souviennent de nos amis de cette époque — ne ressemble pas du tout à ce qu'elle était auparavant. Cette marijuana n'avait pas la puissance, n'avait pas le pouvoir de créer la dépendance, n'avait pas la force destructrice physiologique de la marijuana surpuissante qui est cultivée de nos jours.

Nous nous préoccupons donc vivement de nos citoyens. Ils se préoccupent des leurs. Nous mettons au premier plan les intérêts des Canadiens. Cela est également bon pour nos voisins, parce que nous

voulons mettre un terme à ces opérations, qu'il s'agisse de laboratoires de fabrication de crystal meth ou d'opérations de culture de la marijuana. Nous avons récemment affecté d'autres ressources et des équipes spécialisées pour lutter contre les opérations de culture de marijuana au Canada.

• (1245)

Le président: Soyez très bref.

M. Rob Merrifield: En fait, M. Miller voulait poser une brève question. Pourrais-je partager mon temps de parole avec lui?

Le président: Il est trop tard pour partager ce temps de parole. Nous vous redonnerons la parole. Je pense que cela sera possible.

Monsieur Lee, allez-y, je vous en prie.

M. Derek Lee: Merci.

Monsieur le ministre, quelle que soit la façon d'aborder cette question, il semble bien que cette opération va revenir à plus de 100 000 \$ par revolver. Avec un coût de 400 millions de dollars pour la formation et auquel vont s'ajouter ensuite des modifications administratives et des achats, ne risquons-nous pas de dépasser ce montant de 100 000 \$ par arme? Je sais que vous ne l'aviez pas prévu, lorsque votre parti s'est engagé à le faire, mais cela fait beaucoup d'argent pour armer nos gardes frontières.

J'ai une question technique au sujet des compétences. Si j'ai bien compris, à l'heure actuelle, l'ASFC a des fonctionnaires qui font partie du ministère de l'Immigration, de l'Agence d'inspection des aliments et de l'Agence du revenu du Canada, l'ARC. Je pense que ces gens relèvent toujours de ces ministères. C'est un peu technique, mais ne sommes-nous pas en train de parler d'armer des personnes qui font partie d'agences qui relèvent d'autres ministères que vous? Nous allons en fait donner des armes à des fonctionnaires de l'immigration, à des fonctionnaires de l'Agence canadienne d'inspection des aliments et à des fonctionnaires de l'Agence du revenu du Canada, les gars qui recouvrent l'impôt sur le revenu. N'allons-nous pas armer ces gens pour qu'ils fassent leur travail et cela cause-t-il des problèmes de compétence? Avez-vous réglé cet aspect, sur le plan des lois, quant à savoir quel ministre sera responsable de ces personnes pour ce qui est de l'acquisition et de l'utilisation de ces armes à feu?

L'hon. Stockwell Day: Nous n'allons pas armer les fonctionnaires d'autres ministères. Il s'agit ici des agents de l'ASFC. Il y a un certain chevauchement aux postes frontières, par exemple, ou sur les sites d'inspection pour ce qui est des compétences et des agents du ministère de l'agriculture. Ils interceptent tous les jours des milliers de plantes, d'animaux et de sols. Nous parlons des agents de l'ASFC, des quelque 4 800 agents que nous allons armer. Ils vont bien sûr travailler avec des fonctionnaires relevant d'autres ministères, mais nous parlons ici uniquement des agents de l'ASFC.

Excusez-moi, je voulais répondre à cette question. Votre première question...

• (1250)

M. Derek Lee: C'était le 100 000 \$ et plus.

L'hon. Stockwell Day: Vous avez choisi une partie de l'équipement — l'arme à feu. Vous pourriez faire exactement la même chose et dire qu'une paire de bottes coûte 100 000 \$. Ce n'est pas la bonne façon d'évaluer ce genre de choses. Le coût global de l'équipement d'un agent... Comme je l'ai dit, ces coûts comprennent l'embauche de 400 agents supplémentaires. Ces coûts comprennent une grande partie de la formation. Il y a trois semaines de formation. Cela comprend une formation approfondie en premiers soins, pour des raisons évidentes, dont ils n'auront, nous l'espérons, jamais besoin.

M. Derek Lee: C'est pour le cas où ils recevraient accidentellement une balle.

L'hon. Stockwell Day: Tout peut arriver.

En fait, le prix de l'arme à feu — et corrigez-moi si je me trompe — est de moins de 1 000 \$, je crois. Je vais m'en assurer.

M. Derek Lee: Puis-je également vous demander de nous garantir que, pour ce qui est de l'acquisition de ces armes à feu, les consultants retenus par l'ASFC ou Travaux publics et Services gouvernementaux n'entretiennent aucun lien avec les soumissionnaires, qu'il n'y a aucun conflit d'intérêts et que le processus sera équitable? Je sais que Smith & Wesson va peut-être faire une offre. Je sais que Para-Ordance va également peut-être faire une offre. Pouvez-vous me garantir que les consultants qui ont été retenus pour établir le cahier des charges ne se trouvent pas en situation de conflit d'intérêts et que le processus sera vraiment transparent?

L'hon. Stockwell Day: C'est une question justifiée, en particulier, si l'on pense aux problèmes qu'a soulevés ce genre d'acquisition à d'autres époques. Lorsque le processus n'est pas absolument clair et transparent, cela peut toujours soulever des difficultés. Je peux vous le garantir. La vérificatrice générale va examiner ce processus. J'invite tous les membres du comité à suivre cette opération. Vous avez raison: la société Smith & Wesson fabrique effectivement une des armes à feu dont l'acquisition est fortement envisagée en ce moment. Je ne sais pas si c'est cette société qui obtiendra finalement le contrat.

Je peux vous garantir, monsieur le président, que le processus suivi sera clair, transparent et ouvert à tous les membres du comité et à toute personne qui souhaite l'examiner.

M. Derek Lee: Merci, monsieur le président.

Le président: Avez-vous une question?

[Français]

Mme Maria Mourani: Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre, de votre témoignage.

Savez-vous combien d'agents frontaliers mettent des gilets pare-balles? Je pense qu'ils ont des gilets pare-balles.

L'hon. Stockwell Day: Ils ont des vestes. Je ne sais pas si chacun a sa propre veste.

Mme Maria Mourani: Y a-t-il une directive à cet effet?

L'hon. Stockwell Day: Peut-être qu'après leur quart de travail, ils peuvent laisser leur revêtement de protection. Je peux m'enquérir du nombre exact et vous dire s'ils partagent l'équipement ou s'ils ont leur propre équipement.

Mme Maria Mourani: Y a-t-il une directive qui stipule, par exemple, que tel agent frontalier à tel poste doit toujours porter un gilet pare-balles? Y a-t-il des règles? Donnez-nous un exemple.

L'hon. Stockwell Day: Les instructions sont très claires quant au type d'équipement qu'ils doivent porter. Je n'ai pas les instructions

spécifiques à chacun ici aujourd'hui, mais je peux les obtenir pour chaque pièce d'équipement.

Mme Maria Mourani: Cela veut dire que normalement, tous les agents frontaliers en fonction devraient, selon les directives, mettre un gilet pare-balles. Est-ce bien le cas, ou cela concerne-t-il plutôt des postes spécifiques? Par exemple, ceux qui sont à l'aéroport sont-ils traités différemment de ceux qui sont dans les postes frontaliers terrestres? Quel est le critère pour déterminer lesquels doivent porter un tel gilet et lesquels ne doivent pas en porter?

• (1255)

L'hon. Stockwell Day: Je peux vous fournir la liste exacte, monsieur le président. Il peut arriver qu'une personne doive porter des vêtements différents selon qu'elle travaille à l'intérieur ou à l'extérieur. C'est une bonne question; je vais vous fournir la réponse.

Mme Maria Mourani: Par ailleurs, à votre connaissance, sur une période de trois ou quatre ans, combien de personnes se sont fait tirer dessus par des délinquants? Combien ont été blessées, tuées, etc.?

[Traduction]

L'hon. Stockwell Day: Je voudrais vous fournir des chiffres précis en réponse à cette question.

Certains incidents font l'objet d'un rapport lorsque les agents frontaliers ont des problèmes à la frontière. Un aspect qui est très difficile à apprécier est le facteur dissuasif. Par exemple, la plupart des Canadiens ne savent peut-être pas qu'il y a aujourd'hui au Canada près de 13 260 personnes du secteur privé qui portent des revolvers, parce qu'elles travaillent pour des services de sécurité. En général, ce sont des services de voiture blindée. J'aimerais que vous y réfléchissiez pendant une minute. Il y a à l'heure actuelle plus de 13 000 personnes qui portent des armes à feu au Canada; elles protègent des sacs de pièces de monnaie et elles se rendent dans les centres commerciaux tous les jours. Elles marchent dans les rues. Nous les voyons. Elles arrivent en bas des gratte-ciel, elles y pénètrent. Cela arrive de temps à temps mais c'est très rare. L'autre aspect de la question est celui-ci: si elles n'avaient pas ces armes à feu, que se passerait-il?

La question à laquelle nous faisons face avec les agents frontaliers est que nous savons qu'il arrive que des indésirables traversent la frontière parce que ces agents ne sont pas armés. Ces indésirables pensent qu'ils peuvent traverser la frontière. Nous savons qu'il arrive que des gens viennent des États-Unis au Canada et qu'ils commettent des crimes ici. Je ne le reproche pas aux Américains. Je dis qu'il arrive également de temps en temps que des Canadiens traversent la frontière et commettent des crimes aux États-Unis, tuent des gens ou fassent d'autres choses.

Le nombre des incidents au cours desquels il y a une sorte de confrontation physique, si je puis m'exprimer ainsi, sont rares à cause de l'expérience de nos agents frontaliers. Si vous avez déjà été dirigé — je suis sûr que cela vous est déjà arrivé — vers ce que nous appelons les « sites secondaires », vous avez constaté que ces agents doivent être à la fois des ambassadeurs et des policiers, parce qu'ils disent aux gens... Ils leur demandent de sortir de leur véhicule. Ils leur disent qu'ils vont fouiller leur véhicule. Comme je l'ai dit, près de 24 fois par jour, la personne qui sort de son véhicule sait qu'il y a des drogues dans sa voiture ou dans son camion et elle sait que ces drogues risquent d'être découvertes. C'est une situation très délicate et dangereuse.

Il faut donc tenir compte de l'effet dissuasif. Mais pour ce qui est du nombre des incidents, ils sont rares. Nous espérons bien sûr que le fait que les agents soient armés aura un effet sur les criminels et peut-être sur les terroristes. Ils sauront qu'il n'est pas facile de passer la frontière canadienne, puisque ses gardes sont armés.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur le ministre, je vais peut-être vous placer dans une situation délicate, mais je m'intéresse beaucoup à la question des coûts. Quel est le coût qu'entraîne la fermeture d'un poste frontière très actif pendant cinq ou six heures parce que les agents ont dû abandonner leur poste? Est-ce que cette question a été étudiée? Je ne connais aucune étude sur ce point.

L'hon. Stockwell Day: Il y a des études qui montrent quel serait le coût d'un incident, accidentel ou non. Je vais prendre comme exemple le pont Windsor-Detroit. Dès qu'on parle de deux ou trois heures, on parle de centaines de millions de dollars à un poste frontière comme celui-là. Nous avons des postes frontières vraiment très, très occupés.

Il y a un autre aspect du coût. Je me préoccupe du coût comme tout le monde, mais réfléchissez à cet aspect de cette façon. Cette année, ces agents frontaliers vont recouvrer près de 3,2 milliards de dollars en droits de douane seulement. Pour ce qui est de la TPS et de la TVH, ils vont recouvrer près de 22 milliards de dollars. Si vous voulez savoir si cet organisme est rentable, il est bon de savoir que le coût total du fonctionnement de l'ASFC sera cette année d'environ 3,14 milliards de dollars. C'est le montant du coût du fonctionnement de cette agence. Comme je l'ai dit, elle recouvre en droits de douane seulement, 3,2 milliards de dollars et en TPS et TVH, près de 22 milliards de dollars.

Le président: J'allais replacer cette question dans son contexte.

Allez-y, monsieur Miller.

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

Monsieur le ministre, merci d'être ici.

Je ne siège pas habituellement à ce comité. Je me suis beaucoup intéressé à ce sujet, de sorte que la discussion m'intéresse beaucoup.

Je ne peux pas m'empêcher de faire un commentaire. Je trouve quelque peu paradoxal que M. Lee semble éprouver quelques difficultés à dépenser 100 000 \$ pour la sécurité publique, mais parallèlement, il ne semblait éprouver aucune difficulté à appuyer le registre des armes à feu qui coûtait 2 milliards de dollars, et qui ne fait absolument rien pour renforcer la sécurité de la population.

•(1300)

Le président: Voilà une bonne remarque.

M. Larry Miller: Enfin, pourriez-vous nous en dire un peu plus au sujet du rapport ModuSpec modifié? Je crois savoir qu'il y a également le rapport Northgate. Je ne les connais pas très bien et j'aimerais entendre vos commentaires à ce sujet.

J'aimerais savoir exactement ce que recommandaient ces rapports et en savoir davantage au sujet de l'appui ou du manque d'appui qu'ils ont reçu chez les agents frontaliers. J'aimerais savoir s'ils appuient le gouvernement. Ont-ils présenté une demande en ce sens au gouvernement? Ont-ils présenté une telle demande au gouvernement précédent? Pourrais-je avoir des commentaires sur ces aspects?

L'hon. Stockwell Day: Cette demande a été présentée il y a longtemps.

Quant à votre observation au sujet du registre des armes à feu, je vais vous laisser en discuter avec M. Lee, mais...

Une voix: Je suis heureux qu'il ait remarqué ce rapport.

L'hon. Stockwell Day: ... je suis sensible à votre remarque.

Toutes les enquêtes montrent que l'immense majorité, qu'il s'agisse de l'étude Northgate, de la propre étude de l'Union Douanes Accise ou de l'étude ponctuelle qu'a effectuée la direction de l'ASFC... Celle-ci a fait un rapport ponctuel dans la mesure où elle a parlé, comme je l'ai dit, à des groupes de personnes ou à des individus, pour leur demander ce qu'ils en pensaient.

Il y a toujours un pourcentage de gens... Premièrement, le nombre des agents qui ont déclaré ne pas vouloir du tout être armés, d'après le rapport Northgate et le rapport de l'Union Douanes Accise, est très faible; il s'établit à près de 2 p. 100. Il y a ceux qui ne pourront pas réussir l'examen physique, que ce soit à cause d'un problème de vue ou autre, qui est obligatoire pour obtenir le droit de porter une arme. Dans ces cas-là, il y aura des postes administratifs et régionaux que pourront occuper les agents qui ne souhaitent vraiment pas être armés.

Cela fera par contre désormais partie du métier. Les agents embauchés aujourd'hui par l'ASFC ne pourront pas envisager de ne pas porter de revolver, tout comme un pompier ne peut pas présenter sa candidature en disant qu'il ne veut pas monter dans un camion de pompier. Cette personne serait écartée dès le départ.

Nous tenterons de prendre des mesures spéciales, mais l'immense majorité des agents veulent être armés et pour ce qui est de savoir depuis combien de temps ils le demandent, je dirais qu'ils le demandent depuis des années.

Je ne voudrais pas me lancer dans un débat partisan. Vous savez que je n'aime pas du tout ce genre de débat, mais nous avons examiné cette question avant les dernières élections et aujourd'hui, en tant que nouveau gouvernement du Canada et pour toutes les raisons que j'ai mentionnées, il nous paraît absolument nécessaire de prendre cette mesure pour la sécurité et la prospérité du Canada, premièrement, et deuxièmement, pour nos amis du Sud.

M. Larry Miller: J'ai une dernière chose que je n'ai peut-être pas suffisamment précisée. Je crois savoir que le rapport ModuSpec a été modifié ou qu'il s'est passé quelque chose. Qu'en est-il exactement? J'ai lu ça quelque part.

L'hon. Stockwell Day: Je ne sais pas très bien à quoi vous faites référence lorsque vous dites qu'il a été modifié, mais je vous reviendrai sur ce point.

Le président: Je suis désolé de devoir pour interrompre, Larry. Nous avons déjà dépassé le temps que le ministre pouvait nous consacrer.

Monsieur le ministre, merci d'être venu devant le comité et d'avoir répondu à nos questions. Nous l'apprécions beaucoup.

L'hon. Stockwell Day: Nous avons noté les points sur lesquels je vous ai dit que j'obtiendrais l'information demandée et nous vous la transmettrons, monsieur le président.

Le président: La séance est levée.

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

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

**Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :
Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:
<http://www.parl.gc.ca>**

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

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