



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 006 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 5 mars 2009

—
Président

M. Merv Tweed

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

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

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

Le jeudi 5 mars 2009

• (1540)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Mesdames et messieurs, bonjour.

Nous sommes heureux de vous accueillir à cette sixième séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités et, conformément à l'ordre de renvoi en date du vendredi, 13 février 2009, nous poursuivons notre examen du projet de loi C-9, Loi modifiant la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses.

Nous accueillons aujourd'hui Mme Stephanie Mitchell, représentant AC Global Systems, ainsi que Dick Spencer, John Conohan et Alan Brousseau, qui prendront la parole au nom de L-1 Identity Solutions. Soyez les bienvenus devant le comité.

Je tiens, avant que nous débutions, à m'excuser de mon retard. Vous avez sept minutes pour présenter votre exposé, après quoi nous passerons aux questions.

Vous avez la parole.

Mme Stephanie Mitchell (adjointe exécutive, AC Global Systems): Je tiens d'abord à remercier le comité d'avoir invité AC Global Systems à témoigner devant lui. J'espère que les renseignements dont je vais faire état vous seront utiles.

AC Global Systems est une société de recherche et de développement active dans le domaine de la sécurité des véhicules au moyen de systèmes de repérage par GPS, de dispositifs de ralentissement des véhicules et de récupération des véhicules volés. Nos produits, en instance de brevets, offrent aux entreprises un système de gestion intégral du parc automobile, un système de repérage par GPS et un dispositif de récupération des véhicules volés avec le ralentissement à distance des véhicules. Pour les particuliers, nous offrons un dispositif de récupération des véhicules volés avec le ralentissement à distance de véhicule.

Vous trouverez, à la page 2 de mon exposé, un tableau illustrant la manière dont fonctionne en pratique la technologie de ralentissement des véhicules. Une démonstration vidéo de notre technologie est présentée sur notre site Web. L'adresse url est indiquée parmi les références citées à la fin du mémoire.

Les recherches que nous avons effectuées démontrent que, depuis le 11 septembre, la Federal Motor Carrier Safety Administration des États-Unis cherche sans répit les moyens d'améliorer la sûreté, la sécurité et l'efficacité des transports routiers. Je souhaite aujourd'hui vous donner un aperçu de quelques rapports rédigés à l'intention de Transportation Security Administration au sujet des systèmes de repérage par GPS, des technologies permettant de désactiver à distance les véhicules, des technologies de ralentissement et d'arrêt des véhicules et des modes d'authentification du conducteur.

Nous avons sondé les entreprises de camionnage, petites et grandes, qui ont équipé leurs flottes avec nos appareils. Elles sont

d'accord pour dire que ces technologies ont apporté à leurs gestionnaires la tranquillité d'esprit et inspiré à leurs chauffeurs un plus grand sentiment de sécurité; sans parler des gains que ces nouveaux moyens ont assurés aux entreprises sur le plan financier.

Une des sociétés interrogées a évoqué le vol d'un de ses camions transportant pour de 5 millions de dollars de produits pharmaceutiques.

Une autre compagnie, qui avait adopté le dispositif de ralentissement des véhicules, a vu détourner un de ses camions. Le chauffeur a pu envoyer un signal d'alarme au répartiteur. La police s'étant assurée que le chauffeur n'était pas en danger, le véhicule a été rendu inopérant et la cargaison récupérée intacte. Le préjudice ainsi évité s'élèverait à quelque 250 000 \$.

En 2005, le Congrès des États-Unis procédait à l'examen d'une loi tendant à encourager les chauffeurs de camions transportant des matières dangereuses à équiper leurs véhicules d'un dispositif de repérage par GPS. La Transportation Security Administration a accordé à l'Université de Virginie une subvention de recherche en vue de la conception et du développement d'un système national de repérage par GPS à l'intention des entreprises de camionnage spécialisées dans le transport de matières dangereuses. Quatre équipes de 10 à 11 étudiants de doctorat se sont attelées à ce projet. Leurs rapports de recherche comportent une analyse de rentabilité ainsi que des recommandations sur ce qu'exige la mise en oeuvre, en 2010, d'un dispositif centralisé de repérage des camions assurant le transport de marchandises dangereuses.

En 2007, les services de la SAIC, une importante société de recherche des États-Unis, ont été retenus par le ministère du Transport des États-Unis et par la Federal Motor Carrier Safety Administration. Il lui était demandé de produire, dans l'optique des pratiques exemplaires, une étude sur les technologies d'immobilisation de véhicules qui pourraient être recommandées au secteur des transports et aux organismes policiers. Les recherches ont porté sur 28 technologies disponibles commercialement, dont six d'origine canadienne.

Des essais opérationnels ont été menés sur le terrain. Ces tests ont été effectués en deux temps. Une première phase a porté sur les dispositifs d'arrêt des véhicules et sur le déclenchement à distance du dispositif d'arrêt, sur décision du répartiteur et de la police. Les essais ont également porté sur l'imposition d'une limite virtuelle de non-franchissement dans une zone géographique donnée. Le dépassement de la ligne prévue déclenche le dispositif de ralentissement installé à bord du véhicule. La seconde phase de ces essais opérationnels portait sur les technologies servant à rendre le véhicule inopérant et permettent l'authentification du conducteur. Les deux phases ont porté tant sur des camions que sur des autobus.

Les renseignements recueillis ont permis de dresser, en matière de dispositifs d'immobilisation des véhicules, une liste de pratiques exemplaires. Le rapport expose un concept des opérations applicable aux technologies de ralentissement des véhicules et propose un protocole adapté permettant d'éviter que le dispositif soit déclenché par mégarde, fixant les procédures à suivre avant le déclenchement. Le rapport contient en outre une liste d'organisations appelées à participer aux efforts de coordination afin d'assurer que le ralentissement du véhicule se fait en toute sécurité.

Selon la principale conclusion de l'étude, le secteur concerné est favorable dans son ensemble à une approche axée sur la prévention des vols.

Ces mesures d'avant-garde en matière de sûreté présentent un avantage supplémentaire pour les entreprises de camionnage n'ayant pas les moyens de s'auto-assurer. Selon une société d'assurances interrogée dans le cadre de cette étude, dans leur évaluation du risque présenté par telle ou telle entreprise de camionnage, les assureurs pourraient prendre en compte le fait que l'entreprise a opté pour ce genre de dispositif.

En 2008, la même entreprise, la SAIC, a été à nouveau retenue par la TSA qui lui demande de poursuivre ses recherches sur la base des critères définis dans le rapport de 2007 au vu des pratiques exemplaires qui y étaient analysées. La compagnie AC Global Systems, installée à Trail, en Colombie-Britannique, a effectué sur le terrain des essais opérationnels, dans le cadre de cette étude.

• (1545)

Le rapport d'étude, classé secret (SS1), n'a pas été rendu public. Je crois savoir que ce rapport, plus approfondi que le précédent, devait permettre de faire progresser le projet d'instauration d'un système centralisé de repérage par GPS pour tous les véhicules transportant des matières dangereuses aux États-Unis. Nous croyons savoir que les moyens financiers nécessaires à la mise en oeuvre d'un tel système ont déjà été dégagés par le gouvernement américain.

Il vient d'être annoncé que, dans le cadre de l'exercice financier 2009, le programme sur la sécurité du camionnage consacrerait 7,7 millions de dollars à la mise en place de mesures de sûreté jugées utiles par le ministère américain de la Sécurité intérieure. L'accent sera mis sur l'achat, l'installation et l'amélioration d'équipements et de systèmes associés aux systèmes de repérage par GPS pour les véhicules routiers gros-porteurs. Le programme sur la sécurité du camionnage dégagera en outre les crédits nécessaires à l'élaboration, pour le compte du ministère de la Sécurité intérieure, d'un système permettant de recueillir et d'analyser les renseignements servant au pistage par GPS, et de plans en vue d'améliorer l'efficacité des transports et de la distribution des marchandises et approvisionnements d'urgence lors de cataclysmes tels que l'ouragan Katrina.

La loi américaine de 2008 sur la relance économique a été prolongée jusqu'en 2009. Ce texte prévoit des incitatifs fiscaux pour l'achat de dispositifs de ralentissement des véhicules et de pistage par GPS. Je précise à l'intention du comité, bien que cela n'ait rien à voir avec les matières dangereuses, que la General Motors a fait part de son intention d'équiper d'un dispositif de ralentissement plus d'un million de véhicules GM 2009 aux États-Unis et au Canada. La GM espère que ces dispositifs empêcheront qu'un véhicule soit transformé en arme roulante. Le dispositif de ralentissement OnStar permettra d'éviter les poursuites à haute vitesse et supprimera le risque d'accidents provoqués, au cours d'une poursuite, par le véhicule volé.

Presque tout le transport de marchandises du Canada vers les États-Unis s'effectue par camion. Si le secteur des transports routiers

souhaite pouvoir continuer à rouler sur l'ensemble du territoire américain, il devra se doter de tels dispositifs. L'adoption, par les transporteurs routiers de ces dispositifs de sûreté avancés, permettra d'épargner des vies, voire de prévenir des stratégies telles que l'attentat de Oklahoma City.

Les Jeux olympiques de Vancouver auraient tout avantage à prévoir l'installation d'un dispositif de ralentissement du véhicule sur tous les camions circulant sur les sites olympiques. Cela devrait permettre de réduire, sinon d'éliminer la menace cauchemardesque d'une attaque terroriste menée au moyen d'un véhicule employé comme arme.

En conclusion, AC Global Systems formule à l'intention du comité les recommandations suivantes: que, parallèlement au système proposé par le gouvernement américain, le Canada mette en place, pour le transport des matières dangereuses, un système de pistage par GPS. La nécessité s'impose pour le Canada d'élaborer, en matière de sûreté et de sécurité des transports, une réglementation qui concorde avec la réglementation américaine et qui impose, notamment, l'emploi de dispositifs de ralentissement des véhicules et des systèmes d'authentification des conducteurs.

Il conviendrait de prévoir pour le secteur canadien des transports routiers des mesures d'incitation financière équivalentes aux mesures adoptées aux États-Unis. Si les règles applicables sont les mêmes pour tout le monde, les Canadiens seront à même d'affronter la concurrence de leurs collègues américains. Depuis deux ans déjà, le secteur américain des transports routiers bénéficie d'un certain nombre de mesures fiscales et le Canada doit par conséquent agir sans tarder afin de combler l'écart. Il y aurait lieu de prévoir des subventions donnant aux entreprises de recherche et développement installées au Canada de s'engager dans la voie de cette technologie qui revêt une importance cruciale pour la sûreté et la sécurité des transports. Depuis 2001, les États-Unis ont consacré à la question des dizaines de millions de dollars.

Je tiens, au nom de AC Global Systems, à remercier le comité de l'occasion qui m'a été donnée de prendre la parole sur un sujet qui revêt une telle importance.

Je répondrai très volontiers aux questions que vous voudrez bien me poser.

Le président: Merci, madame Mitchell.

Qui souhaite prendre la parole? Allez-y, je vous en prie.

M. Alan Brousseau (vice-président exécutif, Services d'inscription internationaux, L-1 Identity Solutions): Je vais donc commencer.

Merci, monsieur le président.

[Français]

J'aimerais remercier le comité de me donner l'occasion de comparaître aujourd'hui.

[Traduction]

Je m'appelle Alan Brousseau et je suis vice-président exécutif chargé, au sein de L-1 Identity Solutions, des services d'inscription internationaux.

Je suis accompagné de M. Dick Spencer de notre bureau de Nashville. M. Spencer est vice-président sénior de notre entreprise. Il a, au cours de sa carrière, acquis une grande expérience des programmes d'habilitation de sécurité en matière de transport de matières dangereuses tels que celui envisagé dans le projet de loi C-9. Je suis en outre accompagné de M. John Conohan, ancien de la GRC et spécialiste canadien des habilitations de sécurité et de la vérification des antécédents criminels.

Notre entreprise, L-1 Identity Solutions, est spécialisée en de nombreux domaines touchant la sécurité et la gestion de l'identité. Pour cela, nous avons généralement recours aux moyens biométriques. La biométrie emploie les techniques de dactyloscopie, de reconnaissance des visages et de lecture rétinienne. Notre activité consiste essentiellement à trouver des solutions, généralement pour le compte d'organismes gouvernementaux cherchant à atténuer les risques à la sécurité, et à leur procurer les outils dont ils ont besoin pour assurer la protection de leurs biens et de leurs installations.

Nous mettons au service d'organismes gouvernementaux notre grande expertise en matière de logistique et d'instauration de programmes de vérification des candidats à une habilitation de sécurité. Nous avons acquis en ce domaine une grande expérience, mais nous souhaiterions, et surtout M. Spencer, vous parler particulièrement aujourd'hui du programme d'attestation de matières dangereuses, mis en place par le ministère américain de la Sécurité intérieure ainsi que par la Transportation Security Administration Agency.

Nous avons également acquis de l'expérience dans le cadre de programmes analogues adoptés par le gouvernement des États-Unis, notamment en matière de cartes d'identité pour les travailleurs des transports, d'un programme d'attestation mis en place dans toutes les installations portuaires des États-Unis et de HSPD-12, un programme d'habilitation à l'intention de tous les employés fédéraux des États-Unis.

Notre propos aujourd'hui est de faire part au comité de certaines des choses que nous avons pu apprendre aux États-Unis, dans le cadre du programme HAZMAT. Ce programme, qui concerne le transport de matières dangereuses, exige la centralisation des candidatures, des recrutements et des empreintes digitales de plus de 800 000 chauffeurs de camions dans l'ensemble des États-Unis. Cela fait environ trois ans qu'il fonctionne. Nous aurions également quelques suggestions utiles et amicales quant à la manière de renforcer les dispositions du projet de loi et étayer les objectifs sur lesquels vous vous penchez aujourd'hui.

Je vais maintenant passer la parole à M. Spencer qui souhaite vous fournir quelques éléments d'information concernant le programme HAZMAT. M. Spencer vient de Nashville dans le Tennessee et son accent est donc un petit peu différent. N'hésitez pas à lui demander de ralentir son débit si vous trouvez qu'il parle trop vite.

• (1550)

M. Dick Spencer (premier vice-président, L-1 Identity Solutions): Merci, Alan.

Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, je tiens d'abord à vous remercier de l'occasion qui m'est ainsi offerte de prendre la parole devant vous.

Suite aux attentats du 11 septembre 2001, le Congrès des États-Unis a adopté une loi imposant à tous les travailleurs des transports chargés de transporter des matières dangereuses, une évaluation du risque pour la sécurité. Cette évaluation de sécurité est assurée par la Transportation Security Administration, qui relève du ministère américain de la Sécurité intérieure. Aux termes de cette loi, les divers

ressorts sont tenus de recueillir et de transmettre, sur tous les travailleurs des transports, des renseignements biographiques et dactyloscopiques afin de sélectionner ceux qui seront autorisés à transporter des matières dangereuses.

Comme Alan vient de nous le dire, ce texte porte le nom de programme HAZMAT et nous sommes l'entreprise désignée à cet effet par la TSA. Celle-ci nous a, en novembre 2004, chargé de ce programme qui comprend notamment des éléments directement liés au projet de loi qui retient aujourd'hui notre attention. Je parle là du programme de vérification des antécédents et des empreintes digitales de tous les travailleurs des transports chargés de transporter des matières ou des marchandises dangereuses. Leurs empreintes digitales sont recueillies dans le cadre d'un système national de dactyloscopie électronique, puis envoyées au FBI chargé de vérifier leurs antécédents criminels. Le FBI envoie les résultats dactyloscopiques de ces vérifications d'antécédents criminels à la TSA qui procède alors aux évaluations de sécurité. La TSA reçoit en outre une documentation électronique comprenant des données biographiques sur tous les travailleurs des transports. Ces éléments biographiques comprennent notamment des détails sur la citoyenneté des candidats et leurs antécédents professionnels.

Ce programme comprend un centre d'appels téléphoniques sans frais, que les travailleurs des transports peuvent contacter de 8 heures à 21 heures, heure normale de l'est, et s'entretenir avec des préposés prêts à répondre à leurs questions. Il y a, en outre, un site Internet qui fonctionne 24 heures par jour, sept jours par semaine, et où les travailleurs des transports peuvent s'inscrire au programme d'habilitation de sécurité. Ils peuvent aussi acquitter les frais de dossier et de candidature.

Aux États-Unis, les frais de cette évaluation de sécurité, qui s'élèvent à 89,25 \$, sont acquittés soit par les travailleurs des transports soit par leur employeur. Ce montant comprend les frais de la recherche dactyloscopique effectuée par le FBI. Cela compte également les frais de l'évaluation de sécurité menée par la TSA, qui exige, pour chaque candidat, un travail considérable et comprend en outre le montant versé à l'entrepreneur chargé de recueillir les empreintes digitales, et de revoir les demandes dans le cadre du système national qui a été mis en place. Cette somme permet également d'assurer quelque chose d'une importance extrême, la sécurité du réseau. En effet, afin de préserver la confidentialité des données sur les travailleurs des transports, et aussi de prévenir les vols d'identité, toutes les données circulant ou archivées sur notre réseau sont cryptées.

Un des principaux soucis concernait l'élimination et la prévention des éventuels effets pervers de ce programme. C'est pourquoi la TSA nous a demandé, en tant qu'entrepreneur, de nous concerter avec les responsables du secteur, avec les autorités des divers États ainsi qu'avec les entreprises de camionnage et les associations de transporteurs routiers afin de nous assurer que le programme répondait effectivement aux besoins de chaque ressort au niveau de l'inscription de leurs ouvriers des transports à ce programme de sécurité.

Nous avons, jusqu'ici, réussi à inscrire plus de 800 000 chauffeurs de camion assurant le transport aux États-Unis de matières dangereuses. Selon nos informations, les vérifications d'antécédents criminels n'ont jusqu'ici porté à exclure que de 5 à 10 p. 100 des chauffeurs concernés. D'après la TSA, cela fait environ 40 000 travailleurs des transports qui, en raison de leurs antécédents, ne seront pas autorisés à transporter des matières dangereuses. Il s'agit en effet d'assurer la protection des personnes desservies par le système de transports.

• (1555)

M. Alan Brousseau: Merci, Dick.

Le président: Avez-vous terminé?

M. Alan Brousseau: Je souhaiterais conclure en quelques mots et ajouter, très rapidement, une recommandation. N'hésitez surtout pas à m'interrompre si vous avez des questions à poser.

Dick vient de nous parler des vérifications opérées avant la délivrance d'une attestation de sécurité et c'est essentiellement pour quoi nous avons souhaité prendre la parole devant vous aujourd'hui. Aux États-Unis, la recherche d'antécédents criminels se base généralement sur les empreintes digitales. C'est la manière la plus sûre de procéder.

Nous aimerions formuler, à l'intention du comité, une recommandation qui permettrait de préciser ce que vous entendez par habilitation de sécurité. L'article 27.1 du projet de loi envisage une habilitation de sécurité pour les personnes chargées du transport de marchandises dangereuses, mais on n'y trouve guère de précisions quant à la manière dont cela s'effectuerait. Nous incitons le comité à inclure, dans une définition de l'habilitation de sécurité, une vérification des antécédents criminels au moyen d'empreintes digitales.

Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, je tiens à vous remercier du temps que vous nous avez consacré.

C'est très volontiers que nous répondrons aux questions que vous souhaiteriez nous poser au sujet de la technologie à la base de ces systèmes, ou sur les moyens à mettre en oeuvre pour procéder à l'inscription des intéressés opérant sur un large territoire puisqu'il s'agit de personnes qui, chaque jour, se déplacent pour assurer le transport des marchandises. Nous sommes notamment prêts à vous fournir des précisions supplémentaires concernant la manière dont s'effectuent, au Canada, la vérification des antécédents criminels.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe (Eglington—Lawrence, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie, messieurs et madame, de nous avoir fait part de l'expérience que vous avez acquise en ce domaine.

Le comité se penche actuellement sur le transport de marchandises dangereuses et sur les modifications à apporter à la loi régissant ce domaine. On nous a signalé comme question prioritaire les problèmes de sécurité qui se posent dans le contexte de la manifestation mondiale qui aura lieu l'an prochain dans la région de Vancouver. Mes questions sur ce point s'adressent tant à Mme Mitchell qu'à M. Brousseau, c'est-à-dire à celui ou à celle d'entre vous qui parle anglais avec un accent français.

Voici comment, à nos yeux, la question se posait au départ. Mme Mitchell acceptera peut-être de répondre en premier.

Le transport comporte deux aspects: le véhicule et, naturellement, le conducteur. Selon l'expérience que vous avez acquise en matière de sécurité intérieure — dans le contexte, j'imagine, des différents États de votre pays, mais plus précisément dans l'optique du gouvernement fédéral — quel est, de ces deux éléments, celui sur lequel il convient d'insister davantage?

• (1600)

Mme Stephanie Mitchell: D'après moi, c'est le pistage du véhicule. Les études actuelles portent en effet souvent sur le centre de repérage. Le ralentissement des véhicules est un autre aspect qui

va bientôt être réglementé par le gouvernement fédéral. Celui-ci a en effet accordé aux entreprises un financement afin qu'elles mettent au point de tels dispositifs en espérant que les sociétés de transport les adopteront sans avoir à y être obligées ou, du moins, que la plupart des entreprises de camionnage installeront des dispositifs d'arrêt des véhicules et de repérage par GPS, comme elles vont d'ailleurs, être tenues de le faire.

L'hon. Joseph Volpe: Simon?

Mme Stephanie Mitchell: Cela deviendra obligatoire.

L'hon. Joseph Volpe: Donc, si nos camions se présentent à la frontière sans être équipés de ce genre de dispositif...

Mme Stephanie Mitchell: Les semi-remorques ne pourront pas franchir la frontière s'ils ne sont pas équipés d'un tel dispositif. Et si les systèmes canadiens et américains ne sont pas interopérables, nos véhicules ne pourront pas pénétrer aux États-Unis.

L'hon. Joseph Volpe: Entendez-vous par cela qu'il nous faut non seulement adopter de tels dispositifs, mais encore faut-il que ceux-ci soient basés sur une technologie acceptable aux yeux des autorités américaines.

Mme Stephanie Mitchell: Il y a ce qu'on appelle le repérage par GPS à technologie d'exploitation libre. La technologie de Qualcomm, par exemple, n'est pas libre et cette entreprise ne permettra par conséquent jamais à d'autres systèmes de repérage par GPS d'échanger des données avec ses systèmes à elle. Nous étudions actuellement les moyens de mettre à disposition une technologie d'exploitation libre afin de pouvoir nous raccorder avec d'autres systèmes de repérage et procéder à des échanges de renseignements entre les États-Unis et le Canada.

L'hon. Joseph Volpe: Si j'ai bien compris ce que vous nous dites, 28 entreprises ont été analysées dans le cadre de cette étude, dont six canadiennes. Puis-je conclure que ces 28 entreprises, dont les six sociétés canadiennes, trouveraient place dans le cadre d'un système agréé permettant aux véhicules de franchir la frontière?

Mme Stephanie Mitchell: Oui, les 28 compagnies répertoriées dans cette étude répondent à certains critères. Je ne peux pas, à l'instant même, me souvenir de quels critères il s'agissait, mais les 28 entreprises en question devaient effectivement répondre aux conditions prévues dans le rapport. Il s'agit de critères technologiques bien précis.

L'hon. Joseph Volpe: Les camions de lutte contre les incendies ne répondent pas à ces critères qui sont, je crois, au nombre de cinq.

Mme Stephanie Mitchell: En effet.

L'hon. Joseph Volpe: Si, donc, ces camions ne répondent pas aux critères prévus, même équipés de dispositifs dont nous avons parlé, ils ne pourront pas franchir la frontière.

Mme Stephanie Mitchell: C'est bien ce qu'il me semble.

L'hon. Joseph Volpe: J'ai maintenant une question que j'adresse à M. Spencer ou à M. Brousseau.

Le deuxième volet du programme est, bien sûr, l'habilitation du conducteur. Vous disiez tout à l'heure que de 40 000 à 80 000 chauffeurs n'ont pas été habilités à transporter des matières dangereuses, bien que certains de leurs véhicules soient eux-mêmes agréés et conformes aux critères applicables — les véhicules doivent, en effet, répondre à trois des cinq critères prévus avant de pouvoir être agréés.

Que se passerait-il alors si un chauffeur canadien, qui n'est pas intégré à votre système, traverse la frontière?

M. Alan Brousseau: Transports Canada a instauré un programme destiné à faciliter la circulation transfrontalière des camions. Il s'agit du programme EXPRES. Nous ne sommes pas impliqués dans ce programme et nous n'avons donc guère de renseignements à son sujet. Je ne suis même pas sûr que le programme EXPRES comporte un volet habilitation de sécurité et qu'il ne s'agit pas simplement d'une sorte de laissez-passer qui permet de franchir la frontière plus rapidement.

• (1605)

L'hon. Joseph Volpe: Je vais donc demander à M. Spencer si les divers États des États-Unis sont tenus de répondre à la question que je viens de vous poser? Si, par exemple, un camion doit franchir la ligne séparant le Tennessee d'un État limitrophe — le même problème se pose-t-il? Le chauffeur doit-il être agréé dans les deux États?

M. Dick Spencer: Non.

Pour en revenir à votre première question concernant l'agrément des chauffeurs assurant le transport de matières dangereuses, ceux d'entre eux dont le permis de transporteur routier n'est pas homologué pour le transport de marchandises dangereuses, ne se verront pas confier un tel travail par leur employeur. Ces chauffeurs ne doivent même pas se trouver à bord d'un véhicule servant au transport de marchandises ou de matières dangereuses.

Tant qu'un chauffeur ne fait qu'assurer des livraisons dans d'autres États, l'agrément de l'État lui ayant délivré son permis de conduire suffit. Mais, si un chauffeur décide d'aller vivre dans un autre État, il lui faudra, en suivant la procédure prévue, transférer son agrément. Or, cet autre État peut avoir une réglementation très différente. C'est dire que le chauffeur aura peut-être à subir à nouveau une évaluation de sécurité, bien qu'il en ait déjà subie une dans son État d'origine.

L'hon. Joseph Volpe: Prenons le cas d'un chauffeur de camion de l'Alberta, qui se rend en Colombie-Britannique, puis qui se présente à la frontière avec l'État de Washington. Que va-t-il se produire? Vaut-il lui demander de laisser son véhicule sur place?

M. Dick Spencer: Eh bien, en ce qui concerne le trajet d'une province à l'autre, tout dépendra de ce que prévoit le texte de loi et les mesures prises par les diverses provinces.

En ce qui concerne le franchissement de la frontière américaine, je ne peux pas dire ce qu'il en sera, mais à l'heure actuelle le conducteur pourra effectuer ses livraisons normalement dans la mesure où il répond aux règles du programme EXPRES.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Merci.

Je vais vous laisser le temps de vous préparer pour la traduction. Il y a quelques petites différences entre les États-Unis et le Canada, dont le fait que nous avons ici, au Canada, deux langues officielles.

Ma première question sera pour vous, monsieur Spencer. Je sais qu'un programme est en vigueur dans l'ensemble des États-Unis, que tous les transporteurs doivent avoir leur permis et respecter les normes en matière de transport de matières dangereuses, mais en ce qui concerne la définition de matières dangereuses, j'ai besoin d'une précision.

Vous avez dit que 800 000 camionneurs devaient obtenir cette autorisation. Mais combien de camionneurs y a-t-il en tout, aux États-Unis?

[Traduction]

M. Dick Spencer: Les États-Unis comptent trois millions de chauffeurs de camion professionnels. Après la mise en place, par la TSA, du programme de transport de matières dangereuses, de nombreux chauffeurs ont décidé de ne pas se soumettre à la nouvelle procédure et, au total, environ 30 p. 100 des chauffeurs professionnels ont demandé à être habilités au transport de matières dangereuses. Les autres sont uniquement autorisés à transporter des marchandises ordinaires, c'est-à-dire non dangereuses. Pour transporter des marchandises dangereuses il faut, en effet, subir une évaluation de sécurité et être inscrit au programme. C'est dire qu'aux États-Unis la plupart des chauffeurs de camion ne sont pas habilités à transporter des matières dangereuses.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur Brousseau, vous connaissez la loi canadienne. En ce qui concerne la définition de matières dangereuses, les matières qui sont visées ou non visées sont-elles les mêmes ici qu'aux États-Unis?

[Traduction]

M. Alan Brousseau: Je vous demande de m'excuser, je ne me défends pas très bien en français.

Les définitions sont tout à fait comparables. Ce qu'on considère, aux États-Unis, comme une matière dangereuse, telle que les produits chimiques ou les carburants, correspondent en grande partie à ce que le Canada considère comme des marchandises dangereuses. D'après moi, les expressions « matières dangereuses » et « marchandises dangereuses » recouvrent à peu près la même réalité.

• (1610)

[Français]

M. Mario Laframboise: J'adresse ma prochaine à M. Conohan. Vous êtes le responsable de votre compagnie au Canada. Les empreintes digitales sont la solution que vous proposez aux fins d'identification. Nous avons ici une Charte des droits et libertés, ce qui constitue une autre différence par rapport aux États-Unis.

Y a-t-il un autre moyen de faire ou les empreintes digitales sont-elles la seule option? Avez-vous eu l'occasion d'analyser cette question?

[Traduction]

M. John Conohan (vice-président, Services d'inscription canadiens, L-1 Identity Solutions): Ma machine ne fonctionne pas, mais je crois que j'ai compris la question.

Peut-on procéder autrement qu'en relevant les empreintes digitales de ces conducteurs? Oui, c'est possible. Au Canada, on dispose en vérité de deux méthodes pour vérifier si une personne a des antécédents criminels. La première consiste à consulter les fichiers à partir du nom et de la date de naissance de la personne alors que la seconde implique le recours aux empreintes digitales. Je crois que, actuellement, l'utilisation de la première méthode est plus répandue que celle de la seconde. Toutefois, au cours des deux dernières années, la GRC a adopté un nouveau système qui lui permet de recevoir les empreintes digitales par voie électronique. Nous croyons que c'est la solution de l'avenir.

Il ne fait aucun doute qu'un système utilisant les empreintes digitales vous permettra de trouver avec plus de certitude les antécédents criminels d'une personne que ce n'est possible en procédant simplement à une vérification à partir de son nom. Un criminel peut utiliser deux ou trois identités différentes dans ses déplacements et la lecture des empreintes digitales s'avère donc une méthode plus fiable.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur Brousseau.

[Traduction]

M. Alan Brousseau: Comme l'a mentionné M. Conohan, au Canada, on a tendance à se fier aux habilitations de sécurité lorsqu'elles sont faites et cela tient à des conceptions erronées. De toutes les habilitations de sécurité accordées au Canada, mis à part celles de TPSGC avec ses habilitations au niveau très secret, qu'il s'agisse de vos propres cotes de fiabilité ou la plupart de celles octroyées aux employés du gouvernement, 95 p. 100 d'entre elles sont établies à partir du nom de la personne. De toutes les recherches d'antécédents criminels au Canada, hormis celles faites par des organismes d'application de la loi procédant à une enquête criminelle, 95 p. 100 sont faites en utilisant le système du Centre d'information de la police canadienne, qui est géré par la GRC et qui contient la base de données des délits criminels commis, avec le nom et la date de naissance de leur auteur.

À notre humble avis, si le système de vérification nominale est inférieur à celui utilisant les empreintes digitales, c'est tout simplement que les gens peuvent utiliser plusieurs noms d'emprunt ou changer de nom. On peut en donner comme exemple courant celui d'une femme qui se marie et décide de changer de nom quand elle doit subir une vérification d'identité à partir de son nom et de sa date de naissance. Quel nom devrait-elle donner ? Le système ne permet de saisir qu'un seul nom. Le système de vérification des antécédents à partir du nom se prête donc à la fraude et aux erreurs parce que les données sont saisies un grand nombre de fois, du moment où elles sont recueillies jusqu'à leur transmission à la GRC. Elles sont saisies dans un système, ce qui laisse place à des erreurs de frappe pouvant toucher aussi bien le nom que la date de naissance, qui peuvent générer des renseignements erronés lors d'une demande d'informations dans la base de données.

Comme vous le savez tous, lorsque quelqu'un est arrêté, on prend ses empreintes digitales et...

Le président: Non. Nous l'ignorions.

M. Alan Brousseau: Il n'y avait là aucun sous-entendu, monsieur le président.

Le système reposant sur les empreintes digitales, ou système dactyloscopique, s'est avéré très fiable pour procéder à des comparaisons. C'est vraiment la meilleure façon de déterminer si la personne qui se trouve en face de vous a ou non un casier judiciaire. Si cette personne vous décline une fausse identité et que vous utilisez celle-ci pour faire la recherche, vous ne trouverez jamais de casier judiciaire à son nom.

[Français]

M. Mario Laframboise: Madame Mitchell, vous nous proposez un système de surveillance. Aux États-Unis, vous n'en êtes pas encore là. Un système de surveillance n'est pas obligatoire en vertu de la loi. On est en train d'y travailler. Ai-je bien compris?

[Traduction]

Mme Stephanie Mitchell: Pas encore. Toutefois, les études qui ont été réalisées l'ont été pour le compte du gouvernement américain, parce qu'il a l'intention de mettre en œuvre un tel système dès 2010.

Le président: Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Je vous remercie, monsieur le président.

Merci aussi aux témoins, parce que c'est un sujet qui nous intéresse.

Je veux m'en tenir à la législation, par ce que, bien évidemment, nous avons affaire ici à une législation très simple et régissant les habilitations de sécurité dans les transports. Aucun cadre n'a défini l'orientation à donner à la réglementation. Ce qui nous préoccupe encore plus est la portée des dispositions qui se trouvent dans ce texte. Une cause se trouve actuellement devant les tribunaux au sujet des habilitations de sécurité dans les transports au Canada. Elle soulève des questions sur un certain nombre de sujets comme les questions indiscretées sur des sujets personnels, les condamnations antérieures au pénal, les antécédents de crédit, les voyages faits auparavant, les emplois occupés, la scolarité et ces types de choses.

Monsieur Spencer, dans le cas des cinq à 10 p. 100 de personnes qui ont été rejetées, à quelle cause l'attribuez-vous? Avaient-elles commis des infractions criminelles?

• (1615)

M. Dick Spencer: Lorsque des dossiers ont été rejetés, ce fut très souvent parce que leurs titulaires avaient un casier judiciaire. Je dois toutefois vous préciser que lorsqu'un travailleur du secteur des transports voit sa première demande rejetée par la TSA, il est tout à fait libre de faire appel et de contester cette décision. L'administration de l'État concerné intervient alors pour voir s'il est possible de trouver un compromis, si l'information utilisée était erronée, etc. Un pourcentage très important des rejets, mais je ne vais pas vous dire s'il s'agit de 80 p. 100 ou de 90 p. 100, mais je pense qu'il atteint au moins 80 p. 100, était dû à la présence d'un casier judiciaire. Les personnes en question ne pouvaient donc pas être autorisées à travailler dans le domaine des transports.

M. Dennis Bevington: A-t-on déjà analysé les risques en matière de sécurité imputables aux détenteurs de casier judiciaire? Qu'est-ce qui amène à penser que les casiers judiciaires sont les outils qui conviennent pour détecter des terroristes et d'autres personnes dangereuses?

M. Dick Spencer: Certains prétendent qu'on ne peut se faire une idée de ce qu'une personne pourrait faire l'avenir qu'en prenant connaissance de son passé. C'est vraiment là la seule utilité de la recherche des casiers judiciaires. Que vous fassiez une recherche à partir du nom de la personne ou de ses empreintes digitales, c'est tout ce que vous pourrez faire en prenant connaissance des antécédents criminels de la personne.

M. Dennis Bevington: À votre avis, quel est le taux des refus imputables à des délits mineurs relevant du Code criminel, comme par exemple touchant à la drogue ou à quelque chose de cette nature?

M. Dick Spencer: Je ne connais pas la définition d'un délit mineur, mais la base de données du FBI sur les antécédents judiciaires contient 50 millions de séries d'empreintes digitales de personnes ayant commis des délits. Il y a donc 50 millions d'Américains qui ont des antécédents criminels, et ils ne se sont pas contentés de traverser la chaussée en dehors des passages cloutés. Ils ont commis des actes délictueux. Aussi, lorsqu'un casier judiciaire comportant des mentions lourdes est extrait de la base de données du FBI et transmis à la TSA, celle-ci s'efforce de réduire les risques. Cet organisme ne nous dit pas, ni à personne d'autre, ce qu'il fait avec précision. Dans certains cas, il va jusqu'à interviewer des amis et des membres de la famille du travailleur du secteur des transports pour tenter de voir le genre de personne dont il s'agit. Outre l'examen des antécédents criminels, il se livre donc à une analyse très sérieuse.

M. Dennis Bevington: Quelqu'un peut-il aussi voir sa demande rejetée à la suite de l'étude de ces antécédents personnels?

M. Dick Spencer: La TSA s'occupe de tous les volets de l'acceptation ou du rejet d'un dossier. Nous nous contentons de lui fournir les données. Elle ne nous communique pas les raisons pour lesquelles elle interdit à des travailleurs du secteur des transports de s'occuper des matières dangereuses. Nous croyons cependant savoir que sa décision s'appuie sur l'évaluation qu'elle fait des menaces à la sécurité.

M. Dennis Bevington: Aux États-Unis, quel est le pourcentage des crimes qui sont liés à la drogue? La possession de...

M. Dick Spencer: Je l'ignore.

M. Dennis Bevington: Ce pourrait être une façon de déterminer le pourcentage qui vous intéresse. Le processus que vous décrivez en est un qui est singulièrement... Si vous n'avez pas de casier judiciaire, vous ne présentez pas alors de risques pour la sécurité. Si vos empreintes n'apparaissent pas sur une fiche, vous n'allez pas faire l'objet d'une analyse poussée sur les risques que vous pourriez présenter pour la sécurité.

M. Dick Spencer: Toutefois, au sujet de ce que vous venez de dire sur leurs efforts additionnels de vérification, sachez que, mis à part... Ce n'est pas parce qu'un casier judiciaire est vide qu'ils vont autoriser à procéder au transport des matières dangereuses. Ils utilisent d'autres outils de vérification. Cette procédure n'est qu'une pièce du casse-tête.

• (1620)

M. Dennis Bevington: Qu'advient-il des documents et de l'information concernant ces personnes dont les dossiers sont rejetés? Sont-ils conservés par le FBI, par les organismes qui...

M. Dick Spencer: Lorsque la personne a des antécédents judiciaires, le FBI conserve les données. S'il n'y a pas d'antécédents judiciaires, les empreintes digitales sont effacées. Elles n'apparaissent plus jamais. Elles ne sont pas conservées dans les archives.

M. Dennis Bevington: Vous voulez dire qu'aucune trace du rejet du dossier d'une personne n'est conservée dans les archives?

M. Dick Spencer: Non, si le dossier a été rejeté, il est conservé.

M. Dennis Bevington: D'accord. Donc, si vous n'avez pas obtenu d'habilitation de sécurité pour procéder au transport, vous risquez de voir cette information resurgir plus tard parce qu'elle reste inscrite dans votre dossier. Si vous voulez, par la suite, obtenir un autre type de référence à titre personnel, cela peut jouer contre vous.

M. Dick Spencer: J'ignore si la TSA est autorisée à communiquer ce type d'informations à d'autres organismes.

M. Dennis Bevington: Nous croyons savoir que ce type d'information a été communiqué à d'autres pays. Est-ce bien le cas?

M. Alan Brousseau: Si nous avons bien compris... Nous ne sommes pas impliqués dans le processus de vérification ou d'approbation utilisé par la TSA. Cet organisme a déclaré publiquement, au sujet des objectifs de son programme, que l'information n'est pas...

M. Dennis Bevington: À l'occasion de poursuites devant les tribunaux, le SCRS a convenu que les renseignements personnels qu'il recueille auprès des employeurs pendant une vérification des antécédents, qui se fait aussi aux États-Unis, pourraient être communiqués à des gouvernements étrangers dans certaines circonstances.

M. Dick Spencer: Je suppose que cela signifie qu'il y a une menace, s'ils sont considérés comme une menace.

M. Alan Brousseau: Je ne crois pas que nous soyons là pour témoigner de la façon dont les choses se passent à la TSA. Ce n'est pas notre domaine de spécialité. Si vous avez un casier judiciaire, il est conservé en permanence au Canada et aux États-Unis. Le FBI conserve les casiers judiciaires. C'est son travail, tout comme c'est celui de la GRC. Il leur incombe de conserver l'information sur les antécédents criminels des personnes.

Que la TSA conserve l'information sur les dossiers rejetés ou non rejetés ne relève pas de notre responsabilité. Nous n'avons pas accès à ce type d'informations. Nous croyons savoir que ce n'est pas le cas. Lorsque la TSA accorde son agrément, sa décision est transmise à l'État, qui décide. Il incombe alors au ministère de cet État chargé de l'émission des permis de conduire d'attribuer ou non un permis spécial ou un visa. L'utilisation qui est faite ensuite de cette information nous échappe.

Je peux vous affirmer que nos systèmes sont suffisamment souples pour nous permettre de faire tout ce que ce gouvernement ou ce comité nous demandera de faire. S'il s'avère nécessaire d'effacer complètement toute l'information, c'est très simple à faire. Je sais que, au Canada, lorsque nous prenons des empreintes digitales à des fins de vérification des antécédents criminels, nous ne conservons ni n'utilisons l'information à d'autres fins. Tout ce que nous faisons est de l'envoyer à la GRC. Nous ne la conservons que le temps exigé par la GRC. Plus rapidement nous l'effaçons et plus nous sommes contents.

Le président: Monsieur Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Je vous remercie, monsieur le président, tout comme je remercie nos témoins d'être parmi nous aujourd'hui.

Bien évidemment, nous discutons du projet de loi C-9, des modifications qu'il propose d'apporter à la Loi sur le transport des marchandises dangereuses de 1992. Il me semble que nous nous sommes laissés aller à discuter de choses qui ne figurent pas dans le texte de ce projet de loi. Vous me pardonnerez si je doute un peu que certaines des recommandations visant à renforcer les dispositions de ce texte nous offrent vraiment des avantages dans le domaine de nos « intérêts personnels ».

J'aimerais vous ramener au texte du projet de loi lui-même pour recueillir vos commentaires sur celui-ci, avec votre permission. Permettez-moi d'abord de vous demander si vous connaissez bien la Loi sur le transport des marchandises dangereuses de 1992. La connaissez-vous très bien ou assez bien?

M. Alan Brousseau: Je la connais assez bien, et j'ai bien évidemment étudié les modifications proposées par ce projet de loi.

Mme Stephanie Mitchell: Je les ai étudiées moi aussi.

M. Jeff Watson: Donc vous connaissez bien, dans la loi actuelle, les dispositions concernant les plans d'intervention d'urgence, et vous savez comment ceux-ci sont mis en œuvre dans le domaine du transport des marchandises dangereuses.

M. Alan Brousseau: Je fais surtout porter mon analyse sur nos domaines de spécialités, soit les habilitations de sécurité. Nous ne nous occupons pas des plans d'urgence. Nous n'offrons pas ce type de services, ni une forme quelconque d'aide dans ce domaine.

• (1625)

M. Jeff Watson: D'accord. Il est donc assez difficile de vous demander vos commentaires sur les modifications proposées au projet de loi.

Mme Stephanie Mitchell: Lorsque j'ai étudié le texte, j'ai vu que, par endroits, on parle de suivre à la trace les véhicules. Il nous semble que le texte sur cette question devrait être formulé de façon beaucoup plus précise, ou qu'il faut faire des recherches pour être en mesure de permettre la localisation des véhicules et pour que le gouvernement puisse la rendre obligatoire. C'est aussi ce que les États-Unis vont faire.

M. Jeff Watson: En ce qui concerne les dispositions du projet de loi C-9 sur les habilitations de sécurité, êtes-vous en leur faveur?

M. Alan Brousseau: Sans l'ombre d'un doute. Nous sommes d'avis que l'article 27.1 qui est proposé, qui rend obligatoire l'obtention d'une habilitation de sécurité, est un volet important de ce projet de loi. Nous sommes tout à fait d'accord avec cette disposition. Tout ce que nous demandons est de réfléchir à la définition de l'habilitation de sécurité. La loi ne la définit pas, la modification proposée ne la définit pas et, en vérité, au Canada, aucun texte de loi ne la définit avec précision.

En règle générale, la législation exige une forme quelconque d'habilitation de sécurité, mais il est rare que la réglementation traite de cette question en précisant la nature de cette habilitation.

M. Jeff Watson: À votre avis, quelles répercussions les modifications proposées par le projet de loi C-9 auront-elles, par exemple, sur la sécurité nationale? Quels seront leurs effets sur les entreprises de votre secteur d'activité? Pouvez-vous nous dire ce que vous en pensez?

M. Alan Brousseau: Notre entreprise s'occupe de la gestion de l'identité, de la sécurité de l'information et des renseignements personnels. Cela nous paraît donc un pas dans la bonne direction, et conforme à la philosophie du gouvernement actuel qui vise à mettre en place une méthode plus rigoureuse de vérification des antécédents criminels des gens.

Nous travaillons avec la GRC dans le domaine des vérifications d'identité, et dans celui des empreintes digitales. Ces dispositions ont donc bien évidemment des répercussions directes sur nos activités, ou pourraient en avoir. En même temps, Transports Canada est actuellement un chef de file au gouvernement pour l'attribution des habilitations de sécurité, et ce ministère est partisan de l'emploi des empreintes digitales. Notre position ne me semble donc pas éloignée de celle adoptée par Transports Canada au cours des cinq dernières années.

M. Jeff Watson: Et vous, madame, qu'en pensez-vous?

Mme Stephanie Mitchell: Bien évidemment, si les dispositifs de ralentissement des véhicules deviennent la règle, c'est un bien pour notre entreprise. Il ne faut pas non plus oublier que le gouvernement américain va également les rendre obligatoires. Il est important que

le gouvernement du Canada tienne compte de ce que les États-Unis font par ce que, sans harmonisation avec les normes et les règlements américains, les véhicules de nos entreprises de camionnage ne pourraient pas se rendre aux États-Unis et y transporter des marchandises.

M. Jeff Watson: Vous voudrez bien m'excuser, mais vous parlez là de choses qui ne figurent pas dans le texte du projet de loi. C'est bon... Je comprends que vous aimeriez que le projet de loi aille dans ce sens... mais je vous demandais vos commentaires sur la façon dont les modifications proposées actuellement toucheront votre secteur d'activité.

Mme Stephanie Mitchell: Une fois encore, j'ai lu le projet de loi. Il n'est cependant pas encore adopté.

M. Jeff Watson: Je crois que j'en ai terminé. Je ne sais pas si quelqu'un d'autre souhaite profiter de mon temps de parole.

Le président: Vous disposez d'une minute.

Mme Lois Brown (Newmarket—Aurora, PCC): Je suis curieux de savoir, monsieur Brousseau, si vous auriez une formulation à recommander pour la définition. Bien évidemment, celle-ci devrait faire partie de la réglementation, mais vous nous suggérez d'adopter des définitions plus précises. Avez-vous des recommandations à nous faire dans ce domaine?

M. Alan Brousseau: Je n'en ai pas à vous proposer comme cela, tout de suite, avec un énoncé très précis. Le problème est de savoir ce qu'on entend précisément par une habilitation de sécurité. C'est un concept très large. Nous proposerions volontiers que, pour le volet des antécédents criminels de cette habilitation, qui je suppose en ferait partie intégralement, le comité envisage de recourir aux empreintes digitales comme méthode de vérification pour déterminer si la personne a des antécédents criminels.

Mme Lois Brown: Oui, cela fonctionnerait.

L'une des questions qui nous préoccupent beaucoup, et dont M. Volpe parlait plus tôt, est ce qui se passera au Canada dans un an. Nous devons tenir compte des Jeux olympiques. Les questions de sécurité vont apparaître primordiales pendant la tenue de ces jeux. Nous devons donc nous y préparer. En examinant ce projet de loi, il me semble constituer l'une des réponses de notre gouvernement pour s'assurer que nous allons garantir comme il convient la sécurité des gens qui vont y assister.

Nous allons recevoir des biens et des marchandises en provenance des États-Unis. Je suis convaincue que quantité de choses qu'il faudra livrer à l'occasion des jeux, si elles sont destinées aux personnes qui vont être présentes lors des jeux, ne présenteront aucun risque. Mais nous aurons aussi besoin de carburant et de toutes sortes de choses, dont certaines pourraient venir des États-Unis. Nous devons donc auparavant être parvenus à une forme d'accord avec eux.

Si nous devons insérer votre définition dans notre réglementation, comme vous le proposez, et c'est peut-être une question à poser plutôt à M. Conohan, cela cadrerait-il avec ce que les États-Unis font actuellement? Ils ont pris de l'avance. Du fait des circonstances, ils nous ont devancés dans ce domaine. Allons-nous collaborer avec eux pour qu'il en soit ainsi? Est-ce qu'une définition du « relevé d'empreintes digitales » permettrait en particulier de résoudre les questions frontalières.

•(1630)

M. Alan Brousseau: Vous avez abordé là deux questions. La première est la question frontalière. Nous devons nous assurer que ce que nous faisons dans ce domaine, en particulier pour les personnes qui ont à franchir la frontière, est similaire à ce que font les États-Unis. M. Spencer a expliqué au comité que les empreintes sont la seule méthode acceptée par la TSA pour la vérification des antécédents criminels. Nous sommes d'avis que si nous faisons la même chose au Canada, cela contribuerait dans une large mesure à harmoniser les intérêts des deux pays.

L'autre question que vous avez abordée est celle de la sécurité à l'occasion de la tenue des Jeux olympiques. Une fois encore, les habilitations de sécurité sont rendues obligatoires par quantité de textes de loi. Elles ne sont jamais ou pratiquement jamais définies. On en trouve des définitions aux fins de l'immigration, les gens étant tenus de faire prendre leurs empreintes digitales pour permettre la vérification de leurs antécédents judiciaires, au lieu de se contenter de leur nom. Il faut donc que toute la notion de recherche des antécédents criminels soit étudiée non seulement par ce comité mais par l'ensemble du gouvernement et qu'elle soit définie précisément comme il convient en fonction de l'objectif à atteindre pour protéger les gens. Dans le cas des catégories à risques plus élevés, il faudrait peut-être recourir aux vérifications à partir des empreintes digitales pour s'assurer que ces personnes ne donnent pas de fausses identités ou n'utilisent pas de prête-noms. Vous voulez savoir avec précision qui est en face de vous. Ce serait, bien évidemment, la méthode la plus sûre pour s'assurer que la personne à qui vous accordez votre confiance pour transporter du carburant ou quoi que ce soit d'autre n'a pas de casier judiciaire.

Le président: Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

Je tiens également à souhaiter la bienvenue aux membres du groupe que nous entendons aujourd'hui.

Je suis ravi de constater que Mme Mitchell vient de ma province d'origine. L'un des militants communautaires et ami de votre collectivité, Dan Ashman, me téléphone régulièrement pour me tenir informé des questions auxquelles vous êtes confrontée.

Vous dites que vous vivez à Trail? C'est bien ça?

Mme Stephanie Mitchell: Oui.

M. Sukh Dhaliwal: Quelle part du marché nord-américain une entreprise comme la vôtre détient-elle?

Mme Stephanie Mitchell: Actuellement, nos systèmes de localisation équipent 500 véhicules au Canada. À l'échelle mondiale, on les retrouve dans plus de 300 véhicules répartis dans 55 pays différents. Nos dispositifs d'arrêt et de ralentissements des véhicules vont entrer en production dans les 45 jours qui viennent.

Comme je vous l'ai dit au début, nous sommes une société de recherche et de développement et, en ce qui concerne notre marché, nous espérons qu'il sera passablement développé d'ici quelques mois.

M. Sukh Dhaliwal: D'accord.

Ma question s'adresse à tous les membres de votre groupe. La voici: Pourriez-vous décrire un incident survenu par le passé dans le secteur du camionnage qui a constitué un risque pour la sécurité et que votre technologie aurait permis d'éviter?

M. Dick Spencer: La bonne nouvelle est que je ne parviens pas à me souvenir d'un incident survenu lors du transport de marchandises dangereuses depuis l'entrée en vigueur du programme sur les

matières dangereuses, en novembre 2004. Cela ne nous empêche pas, pendant que nous parlons ici aujourd'hui, de constater les résultats réels des recherches et des vérifications auxquelles nous avons participé. Nous sommes d'avis que le programme a aidé à assurer la protection de l'Amérique et des Américains grâce au processus de vérification utilisé avant qu'une personne soit autorisée à transporter des matières dangereuses. La preuve en est qu'il n'y a pas eu un seul incident majeur, impliquant un travailleur du domaine des transports acheminant des marchandises dangereuses, qui aurait causé des dégâts aux États-Unis.

•(1635)

M. Sukh Dhaliwal: Quant à l'autre question, lorsque Mme Mitchell dit que le gouvernement devrait être bénéfique pour des entreprises comme la vôtre, nous réduisons déjà nos activités de recherche et de développement et des employés nous quittent pour partir aux États-Unis, pour travailler dans des entreprises américaines. J'aimerais que vous nous disiez quelle impression vous laissent vos relations avec des ministères fédéraux, comme Diversification de l'économie de l'Ouest, pour savoir si le gouvernement est vraiment prêt à aider des entreprises comme la vôtre.

Mme Stephanie Mitchell: Nous avons travaillé avec le Centre national de recherches du Canada, le CNRC, et nous avons bénéficié du crédit d'impôt à la RS-DE. Cependant, le CRNC manque régulièrement d'argent pour la recherche et développement. Dans ces conditions, il est difficile de poursuivre la recherche et développement pour un produit, puisque c'est dans ce secteur que la majorité des ressources sont utilisées avant la commercialisation.

J'ai pu trouver des statistiques sur la recherche et le développement dans le domaine des communications du secteur pétrolier et gazier. Toutefois, je n'ai pu en trouver qui portent précisément sur les technologies de la sécurité.

M. Sukh Dhaliwal: Avez-vous essayé de communiquer avec Diversification de l'économie de l'Ouest Canada, DEO, notamment en ce qui concerne votre projet? Si non, pourquoi ne pas avoir essayé?

Mme Stephanie Mitchell: Encore une fois, je ne sais pas exactement pourquoi nous ne l'avons pas fait. De toute évidence, nous devrions le faire.

M. Sukh Dhaliwal: Bien.

Pourquoi demandez-vous la participation de l'État? Il s'agit d'une entreprise privée qui fournit une technologie à des sociétés privées qui oeuvrent au Canada, un pays où règne la libre entreprise. Pourquoi souhaitez-vous que l'État participe au processus décisionnel entourant cette technologie en particulier?

Mme Stephanie Mitchell: J'ai dit plus tôt aujourd'hui que le marché américain me semblait le plus facile à percer, parce que les études ont été effectuées aux États-Unis et que les gouvernements envisageaient de rendre obligatoire ce type de technologie, ce qu'ils ont fait. Et je ne parle même pas des pertes financières annuelles mentionnées dans mon mémoire — le vol d'un seul véhicule a conduit à une perte de cinq millions de dollars en produits pharmaceutiques.

M. Sukh Dhaliwal: Vous avez dit qu'il est possible de localiser tous les camions de transport de matières dangereuses en tout temps. Êtes-vous bien certaine de pouvoir couvrir l'ensemble du territoire canadien, même les régions éloignées, avec une technologie comme la vôtre?

Mme Stephanie Mitchell: La poursuite GPS est assurée par cellulaire et par satellite. Passer par les satellites coûte plus cher, mais assurerait la couverture des régions éloignées.

Le président: Monsieur Gaudet.

[Français]

M. Roger Gaudet (Montcalm, BQ): Merci, monsieur le président.

J'aurais quelques questions à poser à Mme Mitchell. Le tableau que j'ai devant moi indique: « From High Speed to no Speed », c'est-à-dire, d'une vitesse élevée à la vitesse zéro.

Le gouvernement pourrait-il apporter une aide aux camionneurs ou aux entreprises? Votre système semble bon, mais il doit être assez coûteux.

[Traduction]

Mme Stephanie Mitchell: Nous croyons que notre système est peu coûteux, surtout si on le compare à ceux qui sont déjà sur le marché. Je ne vois pas très bien à quoi vous faites référence. Parlez-vous du centre d'appel, du produit lui-même ou des frais mensuels?

[Français]

M. Roger Gaudet: Pour l'ensemble, soit pour l'installation et pour les communications au sein du système, est-ce dispendieux?

• (1640)

[Traduction]

Mme Stephanie Mitchell: Oui, c'est coûteux. Les coûts seraient élevés pour un parc de véhicules, surtout s'il est considérable, car il faudrait équiper tous les véhicules.

[Français]

M. Roger Gaudet: Avez-vous déjà pris contact avec le gouvernement afin qu'il puisse aider les camionneurs ou les entreprises qui auraient besoin de ce système pour le transport de matières dangereuses?

[Traduction]

Mme Stephanie Mitchell: Afin d'obtenir son soutien pour le développement de cette technologie dans l'industrie du camionnage?

[Français]

M. Roger Gaudet: Oui.

[Traduction]

Mme Stephanie Mitchell: Nous ne l'avons pas fait.

GM introduira bientôt sur le marché un dispositif de ralentissement, ce qui contribuera à faire connaître davantage ce type de produit.

[Français]

M. Roger Gaudet: Avez-vous établi des contacts avec des responsables aux États-Unis?

[Traduction]

Mme Stephanie Mitchell: Oui.

[Français]

M. Roger Gaudet: Sont-ils en faveur de votre système?

[Traduction]

Mme Stephanie Mitchell: Oui.

[Français]

M. Roger Gaudet: Sont-ils prêts à vous subventionner?

[Traduction]

Mme Stephanie Mitchell: Ils sont prêts à donner des subventions et des contributions aux entreprises de camionnage qui, à leur tour, nous paieront pour faire la mise en oeuvre.

[Français]

M. Roger Gaudet: Merci.

Monsieur Spencer, plus tôt, vous avez dit que dans 5 à 10 p. 100 des cas, les camionneurs ne pouvaient pas transporter de matières dangereuses. Est-ce calculé par rapport à 3 millions de camionneurs, ou par rapport à 800 000?

[Traduction]

M. Dick Spencer: Par rapport aux 800 000 demandeurs pour le transport de matières dangereuses.

[Français]

M. Roger Gaudet: Merci.

[Traduction]

Le président: Pour terminer, monsieur Mayes.

M. Colin Mayes (Okanagan—Shuswap, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être présents.

J'aimerais adresser ma première question à Mme Mitchell. Je veux revenir sur les propos de M. Godin. Concernant les mesures incitatives prises par le gouvernement des États-Unis pour favoriser la mise en œuvre de mesures de sécurité faisant appel aux systèmes GPS, on a parlé ici de huit millions de dollars. Je ne sais pas si ce chiffre est exact, mais si c'est le cas, et si on évalue qu'il y a, comme on vient de le dire, trois millions de camionneurs, en presumant qu'il y a au moins un million et demi de camions... c'est beaucoup d'argent.

J'aimerais d'abord savoir combien vaut un de ces systèmes une fois installé dans un camion, environ? La mesure incitative représente-t-elle vraiment un montant important?

Mme Stephanie Mitchell: Notre produit coûte de 500 à 1 200 dollars à l'installation, selon les options. Ce n'est évidemment qu'une des subventions accordées et qu'une façon de financer l'installation parmi celles qu'offre le gouvernement des États-Unis.

M. Colin Mayes: Je vous remercie.

Ma deuxième question s'adresse à M. Brousseau. Vous avez dit que beaucoup de pays n'ont pas défini le protocole d'habilitation de sécurité dans leurs lois. Diriez-vous qu'il ne s'agit pas d'une négligence de leur part, mais qu'ils ont choisi d'intégrer ces protocoles dans les politiques ministérielles plutôt que dans une loi en raison des problèmes qui pourraient surgir à cause de la Charte des droits et libertés?

M. Alan Brousseau: Je ne crois pas que ce soit la charte qui pose problème. Je ne suis pas ici pour parler de la charte, et je ne suis absolument pas un expert en la matière.

Ce que nous constatons, c'est que l'habilitation de sécurité n'est clairement définie ni dans la loi, ni dans les règlements. Tout ce que nous voulons ici, c'est nous assurer que les personnes chargées de décider d'accorder ou non une habilitation de sécurité à une personne qui la demande, ont en mains la meilleure information possible. Nous ne souhaitons d'aucune façon favoriser qui que ce soit ni décider d'exclure une personne qui aurait un dossier criminel. Ce type de décision ne nous revient pas; elle vous revient, à vous et aux organismes de réglementation. Tout ce que nous voulons, c'est dresser un portrait fidèle et complet d'une personne et de ses actes, à l'intention des décideurs, rien de plus. Ensuite, si des décisions doivent être prises, c'est à vous qu'elles incombent.

• (1645)

M. Colin Mayes: Est-ce que je peux poursuivre sur ce sujet?

M. Alan Brousseau: Bien entendu.

M. Colin Mayes: Concernant la mise en œuvre de cette initiative par le département de la Sécurité intérieure des États-Unis, quelqu'un a-t-il déjà eu recours aux tribunaux parce qu'il était inquiet à propos de ses droits?

M. Alan Brousseau: Est-ce que quelqu'un a déjà eu recours aux tribunaux pour avoir été approuvé ou non par la TSA?

M. Dick Spencer: Parce que sa demande a été rejetée?

M. Colin Mayes: Non, du simple fait qu'il n'est pas obligatoire de se conformer.

M. Dick Spencer: Pas pour ce programme. Aux États-Unis, différents organismes ont fait plusieurs tentatives pour interdire certains types de vérification d'antécédents, mais, à notre connaissance, pas dans ce programme. En fait, l'industrie — l'American Trucking Association, l'association régionale des transporteurs routiers — a retenu l'idée que la vérification des antécédents criminels, basée sur les empreintes digitales, est probablement le meilleur moyen dont le gouvernement dispose pour faire des évaluations de sécurité adéquates.

M. Colin Mayes: Merci beaucoup.

Le président: Là-dessus, je voudrais remercier nos invités. Je le répète, je crois que la recherche d'information est toujours une bonne

chose et vous nous avez donné matière à réflexion. Merci pour le temps que vous nous avez consacré.

Mesdames et messieurs les membres du comité, nous ferons l'étude article par article mardi. Je sais que des amendements ont été présentés. Nous les traiterons mardi; j'espère que nous pourrions terminer l'étude article par article. S'il faut y consacrer cinq ou dix minutes de plus, nous le ferons.

Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: Le comité de direction se réunira-t-il de nouveau pour examiner le programme?

Le président: Je pensais à jeudi prochain. Si l'étude article par article est terminée mardi, nous pourrions tenir une séance de planification pour la semaine où nous pourrions communiquer avec les témoins et les convoquer pour la semaine suivante.

M. Dennis Bevington: Je suis un peu inquiet. Lorsque j'ai parlé plus tôt, nous avons convenu avec le secrétaire parlementaire de traiter des critères d'évaluation des programmes d'infrastructure. Le rapport de la période probatoire arrive à grands pas, et nous ne l'avons pas encore fait.

Le président: Je pense que la règle habituelle du comité est de traiter des projets de loi du gouvernement quand ils sortent de la Chambre. Je crois que le comité de planification peut certainement trouver une journée pour cela.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): D'ailleurs, monsieur le président, il s'agit d'une période probatoire des libéraux et du NPD, nous n'avons donc pas à nous inquiéter.

M. Dennis Bevington: Vous ne l'avez pas noté?

Le président: Entendu, je m'engage à ajouter cette question au programme.

M. Dennis Bevington: Nous n'avons pas mis la coalition des conservateurs et des libéraux sous surveillance.

Le président: Je vous remercie.

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.