



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 047 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 15 février 2011

—
Président

M. Merv Tweed

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

Le mardi 15 février 2011

• (1105)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Merci et bonjour à tous. Bienvenue au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, qui tient sa 47^e séance.

Selon l'ordre du jour, nous effectuons une étude de la sûreté et sécurité aériennes, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement.

Se joignent à nous aujourd'hui, pour la première heure, les représentants de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. Nous accueillons M. Kevin McGarr, président et chef de la direction, accompagné de M. Yves Duguay, vice-président principal des Opérations. Bienvenue et merci de votre présence aujourd'hui.

D'après notre expérience, vous aurez sans doute des remarques liminaires. Après quoi, nous passerons aux questions des membres du comité.

À vous la parole.

M. Kevin McGarr (président et chef de la direction, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien): Merci, monsieur le président.

Bonjour. Je suis Kevin McGarr, président et chef de la direction de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. Aujourd'hui, je suis accompagné d'Yves Duguay, vice-président principal des Opérations à l'ACSTA. Nous sommes heureux d'être ici aujourd'hui pour discuter avec vous et pour répondre à vos questions.

[Français]

À la suite de l'annonce, en juin 2010, établissant que l'ACSTA allait bénéficier d'un financement sur cinq ans, le gouvernement du Canada a entrepris un examen complet des dépenses, de l'efficacité et de la structure de l'ACSTA dans le but d'assurer que l'organisation remplit son mandat de façon efficace et efficiente.

[Traduction]

Dans le cadre de cet examen, des consultations ont été menées auprès des intervenants de l'ensemble du milieu de la sûreté aérienne. De plus, les passagers et autres parties intéressées ont été invités à présenter leurs soumissions. Après avoir pris les conclusions en considération, le ministre des Transports et le ministre d'État ont annoncé, le 3 février dernier, que des modifications seront apportées à notre processus de contrôle aux aéroports.

[Français]

Nous croyons que ces modifications vont permettre d'accroître notre rendement, c'est-à-dire le nombre de passagers qui peuvent être contrôlés chaque heure aux principaux points de contrôle au pays, tout en maintenant, voire en améliorant, la sûreté aérienne et en rehaussant le service à la clientèle.

[Traduction]

L'une des modifications découlant de ces examens réside dans l'harmonisation par Transports Canada de la liste des articles interdits avec les normes internationales. Les voyageurs aériens pourront transporter de petits ciseaux et outils dans leurs bagages de cabine, rendant ainsi le processus de contrôle plus pratique. Grâce aux nouvelles configurations de l'équipement et des voies, nous pourrions aussi accélérer le contrôle des passagers et des bagages aux points de contrôle de sûreté. Par exemple, en collaboration avec les administrations aéroportuaires et lorsque l'espace le permet, nous installerons de l'équipement qui séparera automatiquement les bagages problématiques des bagages qui ont été libérés, ce qui réduira les engorgements.

En partenariat avec l'Agence des services frontaliers du Canada, nous utiliserons davantage de voies pour les voyageurs dignes de la confiance de l'ACSTA à Vancouver, Calgary, Halifax, Edmonton et Winnipeg. Cette initiative, présentement en cours à Ottawa, Toronto et Montréal, prévoit une voie de contrôle préembarquement désignée pour les voyageurs connus qui posent un risque plus faible, car ce sont des voyageurs préapprouvés détenteurs d'une carte NEXUS valide. Il y aura également de nouvelles voies désignées pour les familles et les passagers ayant des besoins spéciaux, lesquelles seront dotées d'équipement conçu spécifiquement pour les articles plus gros tels que les poussettes.

Nous sommes confiants que ces nouvelles configurations des voies vont faciliter le passage des voyageurs aériens aux points de contrôle.

[Français]

L'ACSTA s'apprête à entreprendre le plus important processus de passation de marchés de services de contrôle de son histoire. Voici pour nous une occasion de redéfinir nos relations avec nos fournisseurs de services de contrôle et de créer un processus de contrôle qui allie davantage la sûreté et le service à la clientèle, afin que nous puissions mieux nous positionner pour faire face aux menaces changeantes et émergentes. Par ce processus d'approvisionnement, l'ACSTA s'attend à améliorer son efficacité, son efficacité et l'uniformité de ses opérations.

[Traduction]

Nous mettrons en œuvre nos propres changements internes afin d'améliorer la qualité de la prestation des services, de mieux concentrer nos opérations dans les régions et de faire en sorte que les activités de nos employés soient bien harmonisées, compte tenu des nouveaux contrats de services qui entreront en vigueur le 1^{er} novembre de cette année. Parallèlement, nous continuerons de travailler de concert avec nos partenaires ainsi qu'avec les intervenants du secteur du transport aérien afin de renforcer nos relations et, par ricochet, d'améliorer l'expérience de voyage de tous les passagers.

[Français]

Les passagers ne font pas nécessairement la distinction entre les divers organismes qui oeuvrent à l'aéroport. Par conséquent, il incombe collectivement à chacun de nous dans le milieu du transport aérien de collaborer étroitement pour nous assurer que le transport aérien au Canada est une expérience positive pour tous.

Nous savons également qu'en situation de crise — par exemple, lors des événements du 25 décembre 2009 —, nous devons pouvoir miser sur des relations fonctionnelles axées sur la collaboration que nous avons établie solidement avec nos intervenants.

• (1110)

[Traduction]

En ce qui concerne notre relation avec notre autorité de réglementation, à savoir Transports Canada, nous continuons à progresser et à améliorer la sûreté du transport aérien par le respect mutuel et la coopération, ce dont nous sommes très fiers.

Dans un autre ordre d'idée, j'aimerais vous assurer que nous sommes déterminés à mettre à exécution un programme rigoureux d'évaluation du rendement, afin de nous assurer que nos activités opérationnelles sont aussi efficaces que possible. La seule vraie façon d'atteindre l'excellence en matière d'efficacité opérationnelle est de mesurer notre rendement, en nous concentrant sur nos forces et en améliorant ce que nous pouvons améliorer. Les modifications qui ont été annoncées par les ministres le 3 février dernier nous mènent dans cette direction. Nous les accueillons avec plaisir et nous sommes déterminés à les mettre à exécution, car nous savons qu'elles nous dirigent là où nous voulons aller, qu'elles sont dans l'intérêt de Canadiens et qu'elles sont essentielles à notre succès continu.

[Français]

Je vous remercie de nous accorder de votre temps aujourd'hui et je serai heureux de répondre à vos questions.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur McCallum.

L'hon. John McCallum (Markham—Unionville, Lib.): Merci.

Et merci à vous, monsieur McGarr, pour votre témoignage.

J'ai une question. Il nous est parvenu bon nombre de courriels des agents de bord, dont nous allons entendre le témoignage. Ils se préoccupent du fait que les passagers aient le droit d'apporter de petites lames en cabine, estimant que c'est un risque inutile pour leur sécurité. Quelle serait votre réponse à ces observations?

M. Kevin McGarr: L'harmonisation des objets figurant sur la liste d'articles interdits est une politique adoptée par Transports Canada. Si vous le permettez, je dirais que le ministère serait bien mieux placé que nous pour expliquer les raisons de cette décision.

L'hon. John McCallum: Ce n'était donc pas votre décision.

M. Kevin McGarr: Effectivement, c'est une politique adoptée par le gouvernement.

L'hon. John McCallum: À ce que je comprends, corrigez-moi si je me trompe, les passagers peuvent aussi transporter des dispositifs de contrainte, comme des menottes. Est-ce bien le cas? Si oui, cela ne me semble pas très logique.

M. Kevin McGarr: C'est exact. Il n'est pas interdit d'avoir des dispositifs de contrainte en cabine.

L'hon. John McCallum: Pouvez-vous m'expliquer la logique au nom de laquelle on autorise les gens à avoir des menottes en cabine?

M. Kevin McGarr: Là encore, sauf votre respect, c'est une décision relevant d'une politique.

L'hon. John McCallum: Pardon?

M. Kevin McGarr: C'est une politique qui a été adoptée et Transports Canada serait beaucoup mieux placé pour...

L'hon. John McCallum: Transports Canada a-t-il sollicité votre opinion sur ces questions, les menottes ou les lames, et, si oui, quels conseils avez-vous donnés au ministère?

M. Kevin McGarr: Nous avons été consultés dans le cadre de l'examen complet. Mais la décision d'harmoniser les objets figurant sur la liste d'articles interdits relève entièrement de Transports Canada.

L'hon. John McCallum: Le ministère vous a-t-il demandé votre avis sur la question et, si oui, quel a été cet avis?

M. Kevin McGarr: Notre avis était que l'harmonisation avec les listes internationales constituait, selon nous, une mesure positive pour les voyageurs.

L'hon. John McCallum: Autrement dit, vous étiez en faveur de l'autorisation d'apporter de petites lames et des menottes en cabine?

M. Kevin McGarr: Pas exactement, monsieur. Nous n'avons pas été consultés sur tous les éléments ayant mené Transports Canada à sa décision.

L'hon. John McCallum: L'harmonisation est parfois une bonne chose, j'en conviens, mais peut-être n'est-ce pas un sine qua non quand elle crée des dangers.

M. Kevin McGarr: Je suis d'accord. La décision comporte de nombreuses facettes. C'est pourquoi je crois qu'il vaudrait mieux poser la question à Transports Canada.

L'hon. John McCallum: Entendu.

Passons à autre chose. Vous entameriez un projet pilote de dépistage comportemental à l'aéroport de Vancouver, et il existerait aux États-Unis un programme similaire, qui a été élargi à l'échelle nationale et critiqué par le Government Accountability Office parce qu'il n'y avait pas eu de véritable évaluation des résultats du projet pilote. Pouvez-vous nous expliquer comment votre projet pilote fonctionnera et comment vous éviterez les problèmes rencontrés aux États-Unis?

Il y a aussi un point qui me préoccupe. S'il y a des gens qui parcourent l'aéroport à la recherche de personnes ayant l'air suspect, quels sont leurs critères et quelle garantie avons-nous que cela ne deviendra pas du profilage racial ou religieux?

• (1115)

M. Kevin McGarr: L'ACSTA a lancé un projet pilote il y a deux semaines sur l'observation du comportement des passagers. La participation de l'ACSTA à ce projet pilote se limite au poste de contrôle de sécurité et à la file d'attente; elle ne s'étend pas à l'ensemble de l'aéroport, mais s'attache au poste de contrôle de sécurité.

Les agents de comportement sont formés pour identifier des comportements inhabituels. Le cas échéant, ils dirigent les passagers vers un second dépistage. C'est à cela que se limite le programme pour l'instant. L'ACSTA s'est engagée à documenter toutes les interventions ayant lieu dans le cadre du projet pilote et à en faire rapport à l'organisme de réglementation, qui s'est également engagé à faire rapport sur le programme, avant de le mettre en oeuvre à l'échelle nationale.

L'hon. John McCallum: Quelles sortes de comportements seraient considérés inhabituels?

M. Kevin McGarr: Je ne peux pas préciser quelles caractéristiques sont susceptibles d'être identifiées dans le cadre du programme. Laissez-moi toutefois vous donner un exemple qui a déjà fait l'objet d'une publication par le passé: quelqu'un qui se présente à un poste de contrôle en été habillé de gros vêtements d'hiver. Ce serait considéré comme un comportement inhabituel.

L'hon. John McCallum: L'autorisation d'apporter des menottes et des couteaux ou des lames en cabine nous préoccupe d'autant plus au vu de la diminution du nombre de policiers de l'air, rapportée par la presse il y a quelque temps. Avez-vous des remarques sur le programme des policiers de l'air? J'imagine que non.

M. Kevin McGarr: L'ACSTA n'a rien à voir avec le programme des policiers de l'air, qui est géré par la GRC.

L'hon. John McCallum: Merci infiniment.

Le président: Monsieur Guimond.

[Français]

M. Michel Guimond (Montmorency—Charlevoix—Haute-Côte-Nord, BQ): Monsieur le président, je vous remercie.

Monsieur McGarr, depuis quand êtes-vous en poste?

M. Kevin McGarr: Comme président?

M. Michel Guimond: Êtes-vous président et chef de la direction?

M. Kevin McGarr: Oui.

M. Michel Guimond: Depuis quand êtes-vous en poste comme président et chef de la direction?

M. Kevin McGarr: Depuis un peu plus de deux ans.

M. Michel Guimond: Depuis un peu plus de deux ans. Qui avez-vous remplacé?

M. Kevin McGarr: M. Jacques Duchesneau.

M. Michel Guimond: Combien de temps M. Duchesneau a-t-il été en poste?

M. Kevin McGarr: Je crois qu'il a occupé ce poste pendant un peu plus de cinq ans.

M. Michel Guimond: Les raisons de son départ ont-elles été rendues publiques?

M. Kevin McGarr: Il y a eu des communiqués établissant les raisons de son départ à ce moment-là. Oui, c'est exact.

M. Michel Guimond: Les communiqués nous disent la vérité sur les véritables raisons de son départ. Parce que c'est écrit dans un communiqué, c'est vrai?

M. Kevin McGarr: Dans notre cas, je crois que oui.

M. Michel Guimond: L'été dernier, à la fin de juin ou au début de juillet, deux femmes ont été filmées à l'aéroport de Montréal. Je ne l'appelle pas l'aéroport Trudeau, car je suis un député du Bloc. Je l'appelle encore aéroport de Dorval. À l'aéroport de Dorval, deux

femmes ne se seraient apparemment pas dévoilées en passant devant deux employés d'Air Canada, avant de monter à bord.

Qu'en est-il de toute cette histoire? Quel a été le résultat final de l'histoire? Cela a-t-il préoccupé votre administration?

• (1120)

M. Kevin McGarr: L'incident que vous mentionnez n'implique pas du tout l'ACSTA. C'est un incident qui est arrivé hors de notre champ de compétence.

M. Michel Guimond: Donc, c'est la compagnie aérienne?

M. Kevin McGarr: Et Transports Canada.

M. Michel Guimond: Quand on monte à bord...

M. Kevin McGarr: C'est ce que je comprends.

M. Michel Guimond: Juste avant de monter à bord de l'avion, de montrer nos derniers papiers avant d'aller vers la rampe qui nous mène vers l'avion, il n'y a pas là de représentants de Transports Canada.

M. Kevin McGarr: Non.

M. Michel Guimond: Donc, c'est la compagnie aérienne?

M. Kevin McGarr: C'est exact.

M. Michel Guimond: Par rapport à toute la question du port du voile, comment cela se passe-t-il? Je ne suis pas très familier avec tout cela, mais il y a la burka, le voile, le niqab, le voile noir qui ne dévoile que les yeux.

Comment procédez-vous lorsqu'une personne est voilée, avant qu'elle ne passe sous le scanner. Quelle est la procédure?

M. Kevin McGarr: La procédure est la même pour tous les passagers. Ils doivent se soumettre à une certaine inspection. Grâce aux technologies en place, nous sommes parfaitement capables de fonctionner malgré les différents vêtements, que ce soit un vêtement porté sur la tête, le visage ou le corps.

M. Michel Guimond: Non, non, non! À l'arrivée, on montre notre carte d'embarquement! On va vous inscrire aux Grands Ballets Canadiens ou à *Holiday on Ice* au centre Bell de Montréal, parce que nous ne patinez pas à peu près!

À quel endroit doit-on enlever son voile pour montrer son visage? Si je me présente et que je sorte mon passeport, la personne va voir que c'est vraiment moi. Toutefois, si je suis voilé...

Quelles sont les mesures de sécurité? Que faites-vous? Ne me répondez pas que ces personnes sont soumises aux mêmes mesures. Que faites-vous dans un tel cas? Selon vos règlements, la personne est-elle obligée d'enlever son voile?

M. Kevin McGarr: La personne est obligée de s'identifier auparavant auprès des lignes aériennes, comme vous l'avez dit. Au point de fouille, il n'y a aucune obligation de s'identifier.

M. Michel Guimond: Donc, la responsabilité revient à la ligne aérienne: cette dernière doit s'assurer que la personne qui monte à bord de l'avion est bien celle dont la photo paraît dans le passeport.

M. Kevin McGarr: La compagnie aérienne s'assure que la personne qui monte à bord de l'avion est bien celle à qui a été émise la carte d'embarquement.

M. Michel Guimond: D'accord. Je ne fais pas d'ironie, mais je dois dire que j'aime cette précision.

Une compagnie aérienne qui ferait preuve de laxisme et dont les préposés aux guichets feraient mal leur travail... Avez-vous un pouvoir vis-à-vis d'eux? Une fois qu'on a subi la fouille corporelle et qu'on a montré qu'on possède une carte d'embarquement... Pour entrer dans la zone de sécurité, on montre notre carte d'embarquement.

M. Kevin McGarr: C'est exact. Chaque personne qui arrive au point de fouille doit démontrer qu'elle a un document lui donnant le droit d'accéder aux zones restreintes. Avant d'accéder à ces zones, ces personnes sont contrôlées par les agents de contrôle. Ça, c'est la limite de notre intervention.

• (1125)

M. Michel Guimond: En tant qu'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, vous n'avez plus de responsabilités proprement dites après cela.

M. Kevin McGarr: C'est exact.

Le président: Merci, monsieur Guimond.

Monsieur Bevington, vous avez la parole.

[Traduction]

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Merci, monsieur le président.

Vous savez, j'ai l'occasion de faire de multiples allers et retours avec le Nord. Je voyage alors avec de nombreuses personnes qui travaillent dans des conditions arctiques, et nous passons de moins 30 à Inuvik à plus 20 à Toronto. Je suis donc un peu soucieux quand j'entends parler d'un soupçon généralisé si l'on porte de gros vêtements en été. J'espère que l'identification des passagers est plus subtile que cela et qu'il s'agit d'un programme qui comprend la nature des voyageurs. N'est-ce pas ce que vous vous efforcez d'accomplir: arriver à un point où les personnes chargées de la sécurité sont sensibles aux types de voyageurs auxquels elles ont affaire?

M. Kevin McGarr: Tout à fait. Nous parlons de comportement inhabituel.

Comme vous l'avez dit, pour un voyageur qui revient du Nord, il serait très normal d'avoir de gros vêtements.

M. Dennis Bevington: Ou quelqu'un qui va dans le Nord.

M. Kevin McGarr: Ou qui va dans le Nord, effectivement.

M. Dennis Bevington: Je suis heureux d'entendre que ça fait partie de l'identification des passagers.

M. Kevin McGarr: De leur observation.

M. Dennis Bevington: Oui, je voulais dire observation.

M. Kevin McGarr: C'est le cas, monsieur.

M. Dennis Bevington: Entendu.

Peut-être alors pourriez-vous nous donner plus de renseignements sur la façon dont le programme est conçu. On comprendrait ainsi mieux comment vous comptez faciliter le passage de ceux qui constituent un moindre risque pour l'ensemble des passagers.

Ainsi, des témoins ayant comparu devant notre comité nous ont indiqué que, dans de nombreux aéroports régionaux, le personnel de sécurité s'attable pour prendre un café avec le personnel de l'aéroport ou avec les pilotes ou le personnel de bord, puis doivent leur faire passer le contrôle de sécurité.

Va-t-on tenir compte de la nature des différentes fonctions exécutées par les gens dans le système et des exigences en matière de sécurité concernant le personnel de bord, par exemple?

M. Kevin McGarr: En un mot: oui. Toutefois, comme je l'ai dit plus tôt, je ne voudrais pas parler de politiques relevant de Transports Canada, telle la décision de contrôler une personne mais pas une autre.

M. Dennis Bevington: Moi je parle de votre système d'identification.

M. Kevin McGarr: Oh! Ce sont des questions dont nous tiendrons compte dans l'élaboration du programme.

M. Dennis Bevington: Parlons de normes internationales. Par le passé, quand on prenait un vol d'Air Canada de Toronto à New York, puis de New York à Toronto, il y avait deux normes différentes sur ce qu'on pouvait apporter en cabine, selon que l'avion se rendait aux États-Unis ou en revenait.

M. Kevin McGarr: Oui, effectivement.

M. Dennis Bevington: C'était pour vous une préoccupation particulière. Estimiez-vous utile qu'un même équipage doive respecter des normes différentes selon leur destination ou leur provenance?

M. Kevin McGarr: C'était, selon moi, une situation qui compliquait effectivement les voyages de bon nombre de passagers.

M. Dennis Bevington: Passons aux cartes NEXUS. D'après le témoignage des Israéliens, 50 p. 100 des passagers là-bas ont des cartes de contrôle préembarquement. Mes les cartes NEXUS semblent très difficiles à obtenir. Envisagez-vous d'établir une procédure rendant les cartes NEXUS plus facilement disponibles pour les voyageurs canadiens?

M. Kevin McGarr: C'est l'Agence des services frontaliers du Canada qui administre le programme NEXUS, en collaboration avec les Services frontaliers américains, si bien que l'accès relève entièrement de l'Agence des services frontaliers du Canada.

• (1130)

M. Dennis Bevington: Vous n'avez donc pas envisagé d'établir un programme différent ou un processus différent pour les détenteurs de cartes NEXUS?

M. Kevin McGarr: Pas pour le moment, non.

M. Dennis Bevington: Serait-ce possible à l'avenir?

M. Kevin McGarr: J'espère que l'on tirera pleinement parti du programme NEXUS contrôlé par l'ASFC, mais c'est une option à envisager à l'avenir.

M. Dennis Bevington: En tout cas, le niveau de sécurité est différent, selon que l'on franchit la frontière dans un véhicule ou en avion. Au sein du Canada, nous avons déjà constaté que les États-Unis ont accordé une exemption aux vols allant d'une ville canadienne à une autre ville canadienne; ils n'exigent pas le même niveau de sécurité. Pourquoi alors avoir uniquement des cartes de contrôle préembarquement correspondant aux normes de franchissement de frontière, alors qu'on essaie de diminuer la masse des contrôles de sécurité en exemptant certaines personnes? Pourquoi ne pas envisager de cartes de contrôle préembarquement pour usage interne au Canada?

M. Kevin McGarr: Pour l'instant, en matière de sécurité, nous tâchons de tirer le meilleur parti des vérifications des références effectuées conjointement par l'Agence des services frontaliers du Canada et l'organisme américain. C'est l'élément de sécurité que nous nous efforçons d'intégrer dans le processus de contrôle.

M. Dennis Bevington: N'empêche qu'il y a beaucoup de voyageurs au Canada qui ne franchissent pas la frontière des États-Unis et qui n'ont pas besoin d'avoir la vérification de référence des États-Unis. Notre voisin a accepté d'accorder une exemption aux déplacements entre des villes canadiennes, même si l'on survole le territoire américain. Manifestement, les Américains estiment que ces vols ne nécessitent pas le même niveau élevé de sécurité que les vols internationaux. Pourquoi ne pourrait-on pas avoir un système qui reconnaît ce fait à l'intérieur du Canada?

M. Kevin McGarr: Comme je l'ai dit, nous nous efforçons de reconnaître, en matière de sécurité, la valeur des vérifications des références entreprises par ces autres agences, afin de promouvoir une file spéciale pour les voyageurs de confiance lors des vols intérieurs au Canada. Nous restons ouverts à la possibilité d'élargir cette approche à l'avenir.

Le président: Merci.

Monsieur Mayes.

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

Et merci à vous, messieurs, d'avoir accepté de comparaître aujourd'hui.

J'applaudis les changements de politiques ou de procédures qui vont rendre les contrôles de sécurité plus efficaces et plus efficaces dans la pratique, du moins je l'espère. J'aurais toutefois une petite remarque. Les règlements, c'est bien joli, mais il faut aussi veiller à ce que ceux qui les appliquent les connaissent, les comprennent et soient en mesure de faire preuve d'un minimum de bon sens dans la pratique.

Je suis toujours curieux, moi qui voyage beaucoup, comme tous les députés, de voir combien les contrôles de sécurité varient, d'un aéroport à un autre: des fois je dois enlever mes chaussures, des fois non. On arrête toujours ma femme à cause de la pince à épiler dans sa trousse de toilette. Elle dit qu'elle a vérifié en ligne; les gens vont consulter leur superviseur et reviennent en confirmant que, oui, c'est indiqué en ligne. Il y a donc la mise en oeuvre et la formation des gens sur le terrain.

Qu'est-ce qui est prévu pour veiller à ce que les nouvelles politiques et procédures soient aussi bien comprises que possible par les gens qui les appliquent? Y aura-t-il une uniformité d'un aéroport canadien à un autre?

M. Kevin McGarr: Après l'annonce du ministre, nous avons élaboré un plan détaillé de mise en oeuvre des nouvelles mesures. Nous avons des bulletins que nous envoyons aux agents de contrôle; nous avons des séances d'information par poste, pour faciliter l'uniformisation dans toute une région; nous réunissons les agents de contrôle dans des assemblées publiques, dans un effort pour qu'ils comprennent très bien ce que nous visons. Nous avons aussi élaboré un nouveau module de formation portant sur les changements en question.

Nous croyons pouvoir transmettre clairement aux agents de contrôle non seulement ce qu'il faut faire, mais les raisons pour cela. C'est un processus qui est en cours au moment où nous nous parlons.

• (1135)

M. Colin Mayes: Par curiosité, avez-vous votre mot à dire quant aux critères d'embauche? Prenez l'identification par le comportement. Parfois, quand vous embauchez quelqu'un, vous devriez pouvoir vous assurer que c'est quelqu'un porté au service à la clientèle. Avez-vous une influence quelconque sur ce point? Est-ce quelque chose qu'on fait savoir aux gens qui assurent le service?

M. Kevin McGarr: En ce qui concerne le programme d'observation du comportement, c'est une des priorités. Pour le moment, dans le cadre du projet pilote en cours, nous utilisons des agents de formation de l'ACSTA et des superviseurs. Nous sommes en train d'élaborer la grille de compétences que nous utiliserons pour embaucher des agents, si le programme devient réalité.

Ce sera donc au premier plan de nos pensées lors du recrutement. Nous comprenons que c'est essentiel au succès du programme. Nous en convenons.

M. Colin Mayes: Toujours en ce qui concerne les fonctions de votre organisation, je dirais que vous devez veiller à la mise en oeuvre des politiques du ministre et du gouvernement du Canada, mais aussi encadrer les opérations et signaler ce qui ne fonctionne pas. Est-ce que vous faites des recommandations de façon systématique?

M. Kevin McGarr: Oui.

M. Colin Mayes: Pour revenir à ce que disait M. Bevington, je suis vraiment d'accord avec lui. Avez-vous recommandé au ministère que les détenteurs d'une carte de contrôle préembarquement soient préapprouvés? Prenez des gens comme le personnel des Forces armées canadiennes, le personnel de bord ou les pilotes, pourquoi devraient-ils se plier au même contrôle de sécurité que le voyageur moyen? Avez-vous fait des recommandations sur ce point?

M. Kevin McGarr: Nous travaillons à l'heure actuelle avec Transports Canada. Comme je l'ai dit dans mes remarques liminaires, je crois que nous travaillons très bien de concert, y compris pour aller de l'avant pour des initiatives qui amélioreraient la sécurité aérienne au Canada.

En matière d'élargissement de l'accès à la file des voyageurs dignes de confiance, il y a au pays quelque 125 000 travailleurs de l'industrie aérienne qui ont été soumis à des contrôles de sécurité pour le transport. Nous estimons que c'est une occasion à saisir. Et nous nous penchons sur la question avec Transports Canada, pour savoir si ces personnes ayant fait l'objet d'un contrôle de sécurité pour le transport pourraient avoir accès à cette file des voyageurs dignes de confiance.

Bref, la réponse à votre question est oui. Nous envisageons les possibilités d'élargir le programme, avec l'organisme de réglementation.

M. Colin Mayes: Quant à l'harmonisation des différents articles autorisés en cabine, ceux qui sont permis, c'est presque une approche pays par pays. Vous ne pouvez pas dire qu'on va s'harmoniser avec les pays qui ont en quelque sorte un dispositif de sécurité pour certains des produits que nous autorisons. Dans la structure que vous avez adoptée, en avez-vous essentiellement tenu compte, pour que le modèle soit similaire à celui des partenaires internationaux avec lesquels nous harmonisons nos pratiques?

M. Kevin McGarr: Je l'ai dit et je le répète: c'est Transports Canada qui gère la liste des produits interdits. Le ministère s'efforce d'harmoniser nos pratiques avec celles de l'Organisation de l'aviation civile internationale, à laquelle nous sommes assujettis, ainsi qu'avec celles de la Transportation Security Administration, aux États-Unis. C'est un travail que s'efforce d'effectuer Transports Canada depuis un certain temps.

•(1140)

Le président: Merci. Je dois vous arrêter ici.

Monsieur Dhaliwal.

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

Et merci aux membres du panel.

J'ai écouté les commentaires d'un de mes amis du Bloc québécois séparatiste, traduisant l'ignorance ou l'intolérance de son parti envers les minorités. Mais je voulais simplement clarifier la question sur les personnes qui se présentent au contrôle de sécurité et qui ont une burqa ou un voile. D'après votre expérience...

Le président: Monsieur Guimond, pour un rappel au Règlement.
[Français]

M. Michel Guimond: J'invoque le Règlement.

J'étais concentré à lire quelque chose. Mon collègue m'accuse-t-il d'avoir tenu des propos intolérants vis-à-vis de la burka, du niqab et de ces choses-là? J'aimerais qu'il précise sa pensée. Je vais même écouter l'interprétation, pour être certain avant de le planter plus.

[Traduction]

Le président: Ce n'est pas un rappel au Règlement. Si M. Dhaliwal souhaite clarifier sa position, libre à lui, mais ce sera pendant le temps dont il dispose pour poser ses questions

Monsieur Jean, pour un rappel au Règlement.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): J'aimerais clarifier ce point également. Je n'ai pas eu une bonne interprétation. J'ai été plutôt perturbé par ce que j'ai cru entendre et j'aimerais également que ce soit confirmé, si possible.

Le président: Là non plus, ce n'est pas un rappel au Règlement. Vous pouvez demander une clarification. Si M. Dhaliwal choisit de poser à nouveau sa question, libre à lui. Je regrette de l'informer que ce serait pris sur le temps dont il dispose.

Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal: Ce sera pris sur le temps dont je dispose?

Le président: Le présent échange ne compte pas, mais aussitôt que vous reprendrez, ce sera le cas, sauf si vous réagissiez à ce qui n'est pas un rappel au Règlement.

M. Michel Guimond: On vous donnera un crédit de temps. Ça vient de notre réserve.

M. Sukh Dhaliwal: Si cela peut être déduit de mon temps, je m'abstiendrai. J'ai déjà dit ce que j'entendais dire et c'est bien ce que je voulais dire.

Le président: Continuez, s'il vous plaît.

[Français]

M. Michel Guimond: Il n'a pas le coeur de le répéter.

[Traduction]

M. Sukh Dhaliwal: D'après votre expérience, est-ce qu'il y a des gens qui se présentent au contrôle de sécurité portant le voile ou la burqa et est-ce que cela fait une différence? Vous n'avez pas de pièce d'identité, que ce soit mon ami le séparatiste ou moi qui nous présentions au contrôle de sécurité. Vous vous contentez d'examiner la carte d'embarquement et vous n'avez pas besoin d'avoir une pièce d'identité. Vous êtes-vous heurté à des problèmes précis avec ce genre de gens?

M. Kevin McGarr: Non, pas que je sache, monsieur.

M. Sukh Dhaliwal: Merci.

Je vais passer à autre chose. Les frais de sécurité aéroportuaire imposés par le Canada figurent parmi les plus élevés au monde. Nous avons constaté récemment qu'il n'y avait pas d'économie. Que faites-vous pour veiller à réduire les coûts dans le domaine de la sécurité?

M. Kevin McGarr: Pardonnez-moi, monsieur, une partie de la question m'a échappé.

M. Sukh Dhaliwal: Quand j'ai pris connaissance dernièrement de l'examen de l'efficacité à l'ACSTA ou, moi qui voyage un peu partout dans le monde, quand j'observe l'attitude de vos agents au contrôle de sécurité ou quand je vois le temps qu'il faut dans la file d'attente, je ne trouve pas ça très efficace. Et les coûts sont très élevés. Que faites-vous pour réduire les coûts de la sécurité?

M. Kevin McGarr: Dans notre recherche d'efficacité, comme je l'ai dit dans mes remarques liminaires, notre initiative la plus importante est la demande de propositions que nous avons publiée afin de conclure de nouveaux contrats de services. L'efficacité des opérations figurera parmi les facteurs déterminants dans notre évaluation des propositions que nous recevons.

Nous travaillons actuellement dans le cadre de contrats négociés en 2004. Nous reconnaissons que plusieurs occasions d'améliorer la prestation se sont présentées depuis lors, et l'ACSTA compte négocier en conséquence ces contrats avec les prestataires de service, en privilégiant systématiquement l'amélioration de l'efficacité des opérations sans négliger la sécurité au poste de contrôle.

•(1145)

M. Sukh Dhaliwal: Vous avez installé ces scanners corporels. Ont-ils permis de trouver de véritables menaces au cours de leur première année de fonctionnement?

M. Kevin McGarr: Nos vérifications n'ont pas détecté de menaces pour ce qui est du type d'explosifs qui pourraient être portés par une personne au cours de l'année.

M. Sukh Dhaliwal: Sur l'autre point que vous avez mentionné, l'observation du comportement dans le cadre du récent programme est restreinte à la zone de fouille. Pourquoi est-ce uniquement restreint à la zone de fouille et non au-delà? Est-ce que vous souhaiteriez que l'observation du comportement soit étendue?

M. Kevin McGarr: Pour le projet pilote que l'ACSTA mène à l'heure actuelle, l'observation est limitée à la zone de fouille. Je pense que cela rehausse la sécurité. Si ce programme est mis en application à l'échelle nationale, je pense qu'il pourrait beaucoup rehausser la sécurité et faciliter la collaboration avec nos intervenants au sein de l'industrie aérienne et de l'administration aéroportuaire, afin que les principes soient appliqués dans l'ensemble du système.

Le président: Merci.

Monsieur Asselin.

[Français]

M. Gérard Asselin (Manicouagan, BQ): Ma question porte justement sur la sécurité et les objets qui sont permis à la barrière de contrôle de sécurité. La réglementation est-elle moins sévère en 2011 qu'elle ne l'a été en 2006 et 2008?

Dans le document qui nous a été transmis ce matin, je constate qu'en 2006 et 2008, le matériel suivant était interdit: les patins à glace, le ruban adhésif entoilé, ce qu'on appelle le *duct tape*, les menottes de métal, les attaches autobloquantes, les *tie-wraps*, qui sont aujourd'hui souvent utilisées par les préposés à la sécurité, même par les policiers, et qui remplacent à certains égards les menottes.

Présentement, selon le document, ces articles seraient permis à la barrière du contrôle de sécurité, lorsqu'on passe avec la carte d'embarquement et le passeport, de sorte qu'on accepte ce matériel à bord de l'avion. Lorsqu'une équipe d'une vingtaine de joueurs de hockey monte à bord d'un avion, il y a 20 paires de patins. Si c'est une équipe de patinage artistique de 20 personnes, il y a autant de paires de patins à bord.

Ce que je ne comprends pas, c'est qu'à Labrador City et à Wabush, j'ai failli subir une fouille à nu parce que j'avais deux briquets dans ma poche de pantalon. On m'a fait enlever mes souliers, mes chaussettes, ma chemise et mon veston. J'ai passé vêtu seulement de mon pantalon, en raison de deux briquets dans ma poche de pantalon. C'est une chose.

En outre, j'aimerais connaître le pourcentage de personnes... Est-ce que c'est 1 personne sur 10, 2 personnes sur 10 ou 3 personnes sur 20 qui doivent faire l'objet d'un contrôle, peu importe la raison? Si vous en êtes rendus à la douzième personne, c'est elle qu'on soumettra à une fouille.

Je vais donner un exemple. Je ne suis pas le gars qui prend l'avion le plus souvent, mais ça m'est arrivé à quelques occasions. À la barrière de sécurité, à Baie-Comeau, j'ai subi presque la même chose. J'ai dû enlever mes souliers, mon veston, passer quatre ou cinq fois, sortir, rentrer, en raison des mesures de sécurité. Malheureusement, il n'y avait pas d'hommes disponibles pour faire une fouille à nu: il n'y avait que deux femmes ce matin-là au contrôle. C'est pourquoi je n'ai pas subi de fouille à nu. J'ai tout fait à la sécurité, j'ai retardé tout le monde, et après cela, le personnel de contrôle s'est excusé en me disant que, bien qu'il me connaissait depuis longtemps, qu'il savait que j'étais député, j'étais la personne désignée. Si c'était déterminé qu'on fouillait la dixième personne, j'étais cette dixième personne, c'était moi. Par hasard, c'était moi le dixième. Le vingtième a aussi été fouillé.

Pourquoi un tel contrôle? Si vous avez le moindre doute, j'en conviens, cela me sécurise. Quand je suis dans l'avion, je suis en sécurité, sachant que c'est bien contrôlé, que c'est bien fait. Mais 1 personne sur 10... Pour la huitième personne, c'est gratuit, mais pour la dixième personne, c'est autre chose, même si elle n'a rien. C'est parce que les normes disent qu'on doit s'arrêter au dixième. Si, par hasard, tu es le numéro 10, tu es fouillé presque à nu.

À Baie-Comeau, je n'ai pas été fouillé à nu. On m'a dit qu'on m'aurait fait passer par l'isoloir, mais comme il n'y avait que deux femmes, que je suis un homme et qu'il n'y avait pas d'hommes ce matin-là... On s'est excusé, mais on m'a dit que c'était parce que j'étais le dixième. On me l'a dit. J'étais le numéro qui devait subir une fouille. Je ne comprends pas: parce que j'avais deux briquets dans ma poche — dans ce temps-là, je fumais —, j'ai été fouillé presque à nu.

On va aller jusqu'à enlever à des gens des tubes de pâte dentifrice. J'ai vu cela à la barrière de sécurité. En revanche, on va permettre, à bord d'un avion, une vingtaine de paires de patins, du ruban adhésif, des menottes de métal et des attaches autobloquantes. Voyons donc!

C'est assez difficile de comprendre ce document. Y a-t-il un relâchement sur le plan de la sécurité en 2011, par rapport à ce que

c'était en 2006 et 2008? Je me sens moins en sécurité, à ce moment-là.

• (1150)

M. Kevin McGarr: Comme je l'ai exprimé plus tôt, le raisonnement derrière les changements apportés à la liste des éléments prohibés est celui de Transports Canada. Nous, comme agents opérateurs, respectons les règlements qui sont définis par Transports Canada.

M. Gérard Asselin: Ce n'est pas Transports Canada qui a émis cela ce matin.

[Traduction]

Le président: Je dois vous arrêter ici.

Si vous voulez répondre, monsieur McGarr, je vais vous permettre de terminer. Sinon, nous allons poursuivre.

[Français]

M. Kevin McGarr: J'aimerais simplement spécifier que c'est Transports Canada et non l'ACSTA qui détermine quels objets sont permis ou prohibés.

[Traduction]

Merci monsieur.

Le président: Madame Gallant.

Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, PCC): Merci, monsieur le président.

Avant de commencer, si le président me le permet, j'aimerais donner une minute à notre collègue M. Dhaliwal pour répondre à la question de M. Guimond. Cela m'aidera dans les questions que je veux poser aux témoins. Je cède mon temps à M. Dhaliwal.

Le président: Je suppose qu'il n'a plus rien à rajouter.

Mme Cheryl Gallant: Tout simplement pour répondre à la question...

M. Michel Guimond: Je lirai les bleus à mon retour.

Mme Cheryl Gallant: Pouvez-vous me dire...

M. Sukh Dhaliwal: Je peux prendre la parole, si elle veut donner une partie de son temps.

Le président: Elle vous donne une minute pour donner des explications. Allez-y.

M. Sukh Dhaliwal: Parfait.

Monsieur le président, M. Guimond a interpellé mon collègue, M. McCallum, et lui a en fait demandé si je l'avais traité de raciste, ce que je n'ai pas fait. Je n'ai pas traité mon ami de raciste. C'est tout ce que je voulais éclaircir.

Merci.

Le président: Madame Gallant.

Mme Cheryl Gallant: Merci.

M. Michel Guimond: Je vais lire dans les bleus exactement ce que vous avez dit.

Mme Cheryl Gallant: À nos témoins, pourriez-vous nous dire comment les passagers...

M. Michel Guimond: J'ai peut-être mal compris. Je vais lire les bleus.

Mme Cheryl Gallant: ... vont profiter des changements qui seront apportés aux points de contrôle d'un bout à l'autre du pays?

M. Kevin McGarr: Les plus importantes améliorations, je pense, auront trait notamment au débit de traitement réel des passagers. Les changements proposés nous permettront d'accroître ce débit, ce qui réduira les temps d'attente des passagers lorsqu'ils passent par le processus de vérification de sécurité. Ce processus sera plus efficient. L'harmonisation permettra de réduire la confusion relativement à ce qui est permis et ce qui est interdit dans les zones restreintes. Cela permettra également aux agents de vérification de se concentrer davantage sur certains articles sur lesquels nous voulons vraiment qu'ils mettent l'accent, c'est-à-dire les engins explosifs improvisés ou tout autre engin qui pourrait se trouver dans les bagages à main.

• (1155)

Mme Cheryl Gallant: Nous avons appris que l'ACSTA reçoit des plaintes de la part de passagers qui ont dû se départir d'articles, notamment de petits outils et des ciseaux. Pensez-vous que ces changements amélioreront la satisfaction des passagers?

M. Kevin McGarr: Je le crois.

Mme Cheryl Gallant: Les changements qui seront apportés à la liste des articles interdits permettront-ils d'accélérer le débit de traitement des passagers et de rendre les opérations plus efficaces?

M. Kevin McGarr: Oui. Comme je l'ai mentionné, j'estime que les opérations seront non seulement plus efficaces parce qu'il sera plus facile pour les passagers de respecter les listes harmonisées, mais il y aura également un gain d'efficacité parce que les agents de vérification seront mieux en mesure de se concentrer sur des menaces plus importantes qu'ils ne peuvent le faire à l'heure actuelle.

Mme Cheryl Gallant: Ces changements rendront-ils les voyages aériens plus dangereux pour les Canadiens?

M. Kevin McGarr: Je ne le crois pas, non.

Mme Cheryl Gallant: Vous avez mentionné des petits ciseaux de six centimètres. Comment les mesurez-vous? Est-ce à partir du bout de la poignée jusqu'à la pointe?

M. Kevin McGarr: Pour ce qui a trait aux ciseaux, on les mesure à partir du pivot, c'est-à-dire le point où se joignent les deux lames.

Mme Cheryl Gallant: Quelle est la pénalité si l'on apporte des ciseaux ou des outils de plus de six centimètres?

M. Kevin McGarr: Il n'y a pas de pénalité en tant que telle. Ces articles sont interdits dans la zone restreinte. Par conséquent, un passager qui possède un article interdit a un certain nombre d'options: il peut le mettre dans ses bagages enregistrés, il peut le confier à un ami ou à la personne qui l'accompagne, il peut le poster à lui-même ou il peut s'en départir au point de contrôle. La seule chose qu'il ne peut pas faire, c'est de pénétrer dans la zone d'accès restreint avec cet article en sa possession.

Mme Cheryl Gallant: Le 11 septembre, les pirates de l'air qui se sont emparé des avions ont utilisé des découpeurs de boîte pour attaquer les membres d'équipage et passagers. Comment le Canada empêchera-t-il ce genre de chose de se produire?

M. Kevin McGarr: En général, pour répondre à cette question, nous devons, je pense, examiner le système de sécurité approfondie qui est en place. Le système de sécurité utilisé au Canada comporte différents niveaux, qui permettent, je pense, de répondre aux exigences de sécurité des Canadiens afin qu'ils puissent être assurés que, lorsqu'ils entrent dans une zone d'accès restreint, ils sont en sécurité.

Le président: Merci. Je dois vous interrompre.

Notre temps tire à sa fin, et je veux remercier nos invités d'être venus.

J'aimerais faire une observation. Dans votre exposé liminaire, vous avez parlé de changements internes pour améliorer la qualité des services, la chose dont les députés entendent toujours parler. Je pense que les gens qui occupent ces postes doivent être plus uniformes dans l'accomplissement de leur travail d'un bout à l'autre du pays. Je pense qu'ils doivent devenir plus professionnels dans leur comportement à l'égard des passagers et dans la façon dont ils les traitent. Et lorsque vous proposez de trouver des façons pour améliorer la qualité des services, j'espère que vous réussirez, parce que c'est un des problèmes qui sapera votre capacité à continuer d'élargir vos opérations et de fournir ce service. C'est une question de professionnalisme: faire en sorte de traiter les clients avec les soins qu'ils méritent.

Merci beaucoup.

M. Kevin McGarr: Je suis entièrement d'accord avec vous. Merci.

Le président: Merci.

Nous allons prendre une pause de deux minutes pour permettre à nos prochains témoins de prendre place.

Je suspens la séance pour deux minutes.

• (1155)

(Pause)

• (1200)

Le président: Je vous souhaite de nouveau la bienvenue au Comité permanent du transport, de l'infrastructure et des collectivités.

Nous recevons maintenant M. Richard Balnis, agent principal en recherche, au Syndicat canadien de la fonction publique.

Évidemment, vous avez témoigné ici suffisamment de fois pour connaître le processus. Alors, je vous demande tout simplement de faire votre exposé liminaire. Nous passerons ensuite aux questions.

• (1205)

M. Richard Balnis (agent principal, Recherche, Syndicat canadien de la fonction publique): Merci, monsieur le président.

Nous vous avons distribué trois documents en anglais et en français.

Nous comparaissons ici au nom du Syndicat canadien de la fonction publique. La Division du transport aérien du SCFP représente environ 9 500 chefs de cabine et agents de bord d'Air Canada, Air Transat, Calm Air, Canadian North, CanJet et de Cathay Pacific pour les agents de bord basés au Canada. Nous représentons également ceux de First Air.

Dans une lettre du 28 janvier 2011, nous avons prié instamment le ministre Strahl de ne pas mettre en oeuvre les changements proposés à la liste d'articles interdits — la LAI — sans un examen public complet et sans une compréhension précise des implications de ces changements. Cette lettre fait partie du troisième document dans votre trousse. Elle est en anglais et en français. Nous attendons toujours une réponse du ministre.

Comme nous l'expliquons dans cette lettre, nous devons impérativement tenir compte des leçons que nous enseigne l'histoire en matière de sûreté. En effet, ce sont des armes blanches légales de moins de 3,5 pouces qui ont été utilisées dans les attaques du 11 septembre 2001. Transports Canada, et en particulier l'ACSTA — et nous examinerons la contribution de l'ACSTA dans le développement de cette politique — refusent toujours de reconnaître les possibilités de tailladage de ces armes blanches.

La présence d'articles autrefois sur la LAI à bord de nos appareils menace la sûreté et la capacité des agents de bord de maintenir l'ordre et la discipline en cabine lorsqu'ils sont aux prises avec des passagers indisciplinés ou perturbés. Dans l'environnement isolé d'un appareil à 35 000 pieds dans les airs, il faut des heures avant de recevoir de l'aide. Le gouvernement a décidé dernièrement de réduire de 25 p. 100 le nombre d'agents de police armés de la GRC que les gens appellent les policiers de l'air, à bord des appareils, ce qui diminue d'autant les ressources dont nous disposons. Les pilotes ne sont pas censés quitter le poste de pilotage. En conséquence, même l'objet le plus insignifiant peut devenir une menace sérieuse entre les mains de terroristes, d'auteurs d'attentat suicide et même de passagers indisciplinés ou perturbés. La cabine d'un avion n'est pas un endroit pour de tels objets. Nous croyons qu'il existe des solutions plus efficaces qui n'exigent pas le sacrifice des normes de sûreté et de sécurité actuelles.

Nous sommes déçus que Transports Canada ait instauré ces changements le 3 février dernier sans tenir compte de notre avis et sans nous rencontrer. Nous sommes peinés de constater à quel point les relations médiatiques du gouvernement ont minimisé ces modifications à la LAI. En effet, on n'y parle que du retour des pincettes, des coupe-ongles et des tournevis à lunette à bord des appareils, en plus d'opposer, de manière cynique, les inconvenients que doivent subir les passagers à cause des longues files d'attente de l'ACSTA d'une part, au maintien de la sûreté à bord d'autre part.

Lorsque le premier ministre Harper, le 4 février, a parlé de l'initiative de périmètre de sûreté Canada-États-Unis, il a dit que le Canada « a renforcé la sécurité et la sûreté des passagers et du fret aérien ». Les changements à la LAI n'ont pourtant pas cet effet. L'adhésion au concept de « gestion du risque » mentionnée dans cette déclaration conjointe diluera encore davantage la sécurité et la sûreté dans le transport aérien.

Nous avons eu l'occasion d'étudier tous les changements apportés à la LAI. Ils figurent dans un document intitulé TP14628E, qui se trouve sur le site Web ministériel — TP signifie en anglais Publication sur les transports. Il ne s'agit pas uniquement des deux modifications annoncées dans le communiqué de presse. Nous avons également découvert que des changements recommandés par un groupe de travail d'intervenants en octobre 2008 ne se sont pas retrouvés dans la nouvelle LAI, parce qu'ils ont, dans une large mesure, été bloqués par l'ACSTA. Nous avons de plus constaté, ce qui est plus grave, que l'ACSTA semble mal interpréter la LAI en autorisant les ciseaux à bout plat mesurant plus de 6 cm à bord des appareils.

Nous avons préparé un tableau. Il est en anglais d'un côté et en français de l'autre. Il comporte quatre colonnes. La première colonne est la LAI adoptée par le ministre Cannon le 11 décembre 2006. La deuxième colonne présente les résultats du groupe de travail sur la LAI qui s'est réuni de 2007 à octobre 2008. Nous étions membres de ce groupe, ainsi que l'ACSTA, les pilotes et d'autres intervenants.

La nouvelle LAI est celle qui a été annoncée par le ministre le 3 février. Et on peut trouver une LAI de l'ACSTA sur son site Web.

Nous l'avons examinée le 4 février ainsi qu'hier soir. Nous pouvons vous confirmer ce qu'elle contient. Elle a été établie pour les voyageurs, et je suppose également pour les agents de vérification, dans le cadre des procédures normalisées d'exploitation utilisées pour déterminer ce qui est effectivement permis à bord des appareils. C'est un site Web très utile, et nous vous recommandons d'y jeter un coup d'oeil.

• (1210)

Si l'on se fonde sur cet examen, nous découvrons que Transports Canada permet maintenant que des dards, des aiguilles et seringues hypodermiques, des patins de hockey et patins de figures ainsi que des dispositifs de contrainte soient de nouveau autorisés à bord de nos aéronefs.

Et si on se reporte à la page 3, ainsi qu'on peut le voir au tableau « Aiguilles/seringues hypodermiques », ces articles étaient interdits par les LAI précédentes, par le groupe de travail, et malgré cela, Transports Canada les autorise maintenant. Toutefois, selon le site de l'ACSTA, Transports Canada les interdit toujours, sauf pour des raisons médicales et s'ils sont protégés par des gaines.

Il s'agit là d'un compromis raisonnable et pratique qui tient compte à la fois de la sécurité et d'impératifs médicaux légitimes; toutefois, Transports Canada, contrairement à l'ACSTA, permet maintenant qu'on monte à bord d'un aéronef en ayant avec soi une seringue contenant une substance inconnue — le VIH ou une autre substance dangereuse — et exposer ainsi l'équipage et les passagers à ce genre de menace — ou de danger réel — à bord d'un avion.

Nous ne savons pas sur quoi le ministère s'est fondé pour s'imaginer qu'un tel scénario, inspiré de la criminalité de rue, devrait se réaliser à bord d'un avion. Ainsi que nous l'avons déjà observé, il semble que l'ACSTA ne se conforme pas à la LAI de Transports Canada, si tout au moins on se reporte au site Internet pertinent.

Si l'on passe ensuite à la page 4, je crois que certains membres ont déjà soulevé le fait que les patins à glace sont maintenant permis à bord. Pourtant, le groupe de travail sur les articles interdits ne voyait pas pourquoi on permettrait leur retour, et ils demeurent interdits par l'OACI, l'Union européenne et la Transportation Security Administration des États-Unis. Aucune raison ne justifie qu'on raye les patins à glace de la liste des articles interdits.

Les membres auront noté à la page 4 que les dispositifs de contrainte ont entraîné de nombreuses discussions. Le groupe de travail sur la LAI a évalué la menace et le risque par rapport au ruban adhésif entoilé, à la corde à sauter, aux menottes de plastique et de métal et aux menottes jetables appelées flexi cuffs. Il est arrivé à la conclusion qu'on doit encore interdire au moins les menottes de métal et de plastique. Elles demeurent d'ailleurs interdites en Australie. Dans la version définitive de son rapport, l'ACSTA s'est opposée à cette conclusion et a justifié sa dissidence en faisant valoir que les dispositifs de contrainte ne représentent pas une menace à la sécurité aérienne, en dépit des conclusions du groupe d'évaluation du risque et de la menace de Transports Canada. Après octobre 2008, cet argument de l'ACSTA a été repris d'une manière ou d'une autre par Transports Canada, ce qui a incité le ministère à ne pas tenir compte de sa propre évaluation du risque par rapport à ces articles. On permet donc de monter à bord avec tous ces dispositifs de contrainte, y compris les camisoles de force et les fouets.

À notre avis, cela montre à quel point le ministère a radicalement mal compris le rôle fondamental de la liste des articles interdits par rapport à la sûreté et la sécurité à bord de nos aéronefs. Prenons un exemple. Il est maintenant permis de monter à bord en apportant des ciseaux d'une longueur inférieure à 2,5 pouces, et selon la marque et le modèle, on peut s'en servir, sans aucune modification, pour couper les liens de contention de plastique qu'utilisent les agents de bord lorsqu'ils doivent intervenir pour empêcher que le comportement perturbateur ou turbulent de certains passagers ne s'aggrave. Cependant, les passagers eux-mêmes peuvent s'en prendre aux agents de bord et les attacher en utilisant leurs propres menottes de métal et de plastique.

Où est la logique ici? Est-ce qu'il s'agit de faciliter la prise d'otages dans la cabine des passagers? Nous ne savons pas si le ministère a même envisagé un tel scénario. Et s'il l'a fait, pourquoi voudrions-nous qu'une telle situation se produise à bord de nos aéronefs?

Enfin, à la page 5 de mes observations — je tiens à le souligner —, certains changements positifs et progressistes proposés par le groupe de travail n'ont pas été pris en compte et ne figurent donc pas dans la nouvelle liste des articles interdits. Par exemple, les crampons sur les bottes d'alpinisme et les aiguilles à tricoter en métal, auxquels l'ACSTA s'opposait, ne font pas partie de la nouvelle LAI du ministère ni de la nouvelle LAI opérationnelle de l'ACSTA, en dépit des résultats fournis par l'évaluation du risque de Transports Canada. Qui plus est, sur le site Internet de l'ACSTA, la nouvelle LAI autorise maintenant les ciseaux à pointes aiguës de moins de 6 centimètres — 2,5 pouces —, mais on permet également la présence de ciseaux à bouts plats de toute longueur, y compris ceux de 10 centimètres ou plus. Eh bien, une fois séparée, chacune des lames pourrait se transformer en arme blanche redoutable.

Rien ne justifie cette distinction dans la nouvelle LAI de Transports Canada ou dans celle de l'OACI. Le propre groupe d'évaluation du risque de Transports Canada ne conclut pas que les ciseaux à bouts plats, sans limite de longueur, peuvent être de nouveau autorisés à bord des appareils. À notre avis, l'ACSTA a exploité une échappatoire fondée sur un faux postulat, partagé par bon nombre de hauts fonctionnaires, à savoir que les ciseaux ne peuvent servir qu'à perforer et jamais à taillader, ce qui est simplement faux. Transports Canada doit éliminer cette échappatoire dans la nouvelle version de la LAI affichée sur son site Internet.

• (1215)

À notre avis, les changements apportés à la LAI ne l'ont pas été de manière transparente ni après qu'on a pleinement renseigné tous les intervenants. Des erreurs ont été commises. L'ACSTA semble avoir pu exercer beaucoup trop d'influence sur le processus — en dépit de ce que vous ont dit les témoins précédents — et au détriment de la sûreté et de la sécurité aérienne. Il faut donc immédiatement corriger certaines anomalies manifestes et annuler aussi d'autres changements apportés à la LAI.

Je suis en mesure de parler des questions relatives à l'harmonisation internationale, mais je le ferai un peu plus tard en réponse à vos questions.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion d'être entendu par votre comité.

Le président: Je vous remercie, monsieur Balnis.

Monsieur McCallum.

L'hon. John McCallum: Merci beaucoup.

Je vous remercie, monsieur Balnis, de votre présence parmi nous aujourd'hui.

J'essaie de comprendre la raison d'être de certaines de ces décisions. Je ne sais pas vraiment pourquoi ce serait une bonne idée de permettre qu'on monte à bord avec des menottes de métal, par exemple. J'aimerais vous demander deux justifications possibles.

Dans l'un de vos documents, vous affirmez qu'il y a moyen de défoncer la porte du poste de pilotage en 12 coups de pied. Eh bien, l'une des justifications que l'on donne pour que l'on fasse preuve de plus de souplesse et permette qu'on embarque avec une paire de ciseaux, par exemple, c'est que la porte du poste de pilotage est verrouillée et qu'on ne peut donc pas avoir accès au pilote. Par conséquent, pouvez-vous nous expliquer un peu plus ce que vous entendez par ces douze coups de pied et la mesure dans laquelle on peut forcer l'ouverture de cette porte?

M. Richard Balnis: Dans les documents qui accompagnaient l'annonce faite par Transports Canada le 3 février dernier, le ministère précise que la porte du poste de pilotage a été renforcée. On affirme donc qu'il n'y a plus moyen de s'emparer de l'appareil et d'en faire une arme d'attentat suicide.

Malheureusement, lorsqu'on tient compte des normes de certification de la porte — et nous avons d'ailleurs fait des instances auprès de Transports Canada à cet égard —, on constate qu'elles ont été conçues pour arrêter les balles, mais non pour que les charnières résistent à des coups.

Nous avons parlé à des policiers de la GRC qui connaissent très bien l'intérieur des aéronefs, et selon eux, la porte sert au mieux de manoeuvre dilatoire. Ça n'a rien de nouveau. Quiconque examine les normes de certification se rendra compte que la porte ne sert qu'à retarder les choses. Nous ne sommes pas à l'abri d'une attaque là-haut.

Que nous soyons inexpugnables ou non, ce sont les agents de bord travaillant dans la cabine des passagers qui doivent traiter avec toutes les éventualités qui se présentent. Ce sont donc eux seuls qui doivent s'occuper de ce qui arrive dans la cabine des passagers, et ce avec des ressources diminuées.

C'est donc pour ces raisons que nous nous inquiétons.

Quant aux justifications invoquées par rapport à ces choix, après octobre 2008, date où le rapport définitif a été publié, on ne nous a jamais fourni la moindre explication d'une dissidence ou la moindre observation sur le sujet. Selon l'ACSTA, les dispositifs de contention ne menacent pas la sécurité aérienne. Or, Transports Canada ne nous a jamais confirmé être d'accord avec cela pour telles et telles raisons, en dépit du fait que sa propre évaluation du risque arrivait à la conclusion que ces mêmes dispositifs devraient être interdits.

Nous ne savons donc pas pourquoi Transports Canada est revenu sur sa décision; le ministre Merrifield s'est simplement contenté de nous dire qu'on modifiait la LAI et le 3 février, nous avons vu la nouvelle liste. Au fur et à mesure que nous avons parcouru la liste, nous avons observé qu'elle comportait plus d'articles que les petits outils.

L'hon. John McCallum: Au sujet des policiers des airs, vous avez parlé d'une diminution de 25 p. 100. S'agit-il d'une réduction du nombre de ces policiers ou plutôt d'une diminution budgétaire, ou encore de...? Pouvez-vous nous en dire un peu plus là-dessus?

M. Richard Balnis: Nous avons soulevé la question auprès de Transports Canada fin novembre, en précisant être au courant des compressions de 25 p. 100 et en demandant quel avait été le rôle du ministère à cet égard. Les hauts fonctionnaires nous ont répondu qu'on ne les avait pas consultés, que les autorités centrales du gouvernement avaient simplement publié une directive dans le cadre de leur examen budgétaire pour effectuer une compression de 10 p. 100 ou d'un autre pourcentage. C'est alors que la GRC a décidé de son propre chef de réduire les policiers des airs de 25 p. 100.

Quant à savoir si cela correspond à un pourcentage du budget ou au nombre de vols... ce sont eux qui décident de l'affectation des vols. Tout ce que nous savons, c'est qu'il y a une compression de 25 p. 100. Transports Canada a affirmé ne pas avoir été consulté; la décision a donc été prise uniquement par la GRC pour donner suite aux directives données par les autorités centrales de réduire le budget.

L'hon. John McCallum: Je vous remercie.

Pour ce qui est de l'harmonisation, on peut toujours justifier ces changements par le fait qu'on est en train d'harmoniser nos règlements avec ceux d'autres pays, entre autres les États-Unis et le Royaume-Uni. Justement, par rapport aux exemples qui figurent dans votre tableau — les menottes, les aiguilles ou les seringues ou encore les ciseaux pointus de moins de six centimètres —, pouvez-vous me dire si cela est justifié? Pour ma part, je ne le pense pas, mais peut-on justifier ces exceptions au prétexte qu'on veut harmoniser nos façons de faire avec celles des autres pays?

• (1220)

M. Richard Balnis: J'ai justement examiné ces questions en me préparant à venir témoigner aujourd'hui.

La liste de l'OACI est illustrée, très semblable en cela à celle de Transports Canada. Ainsi par exemple, l'OACI autorise les couteaux dont la lame est d'une longueur inférieure à 2,5 pouces. Le Canada n'autorise aucun couteau, quelle que soit sa longueur, à cause d'une évaluation du risque négative effectuée par Transports Canada. Par conséquent, nous nous écartons déjà de l'harmonisation avec l'OACI parce qu'à nos yeux, les règles de cet organisme manquent de rigueur.

Aux États-Unis, on permet d'apporter à bord des ciseaux dont les lames font jusqu'à quatre pouces de longueur du pivot à la pointe et des outils de jusqu'à sept pouces de longueur. Chez nous, nous n'autorisons que les lames de six centimètres parce que, selon notre évaluation du risque, la règle américaine était trop dangereuse.

Pour ce qui est des dispositifs de contention, ils semblent autorisés par l'OACI et l'Union européenne, mais les bons vieux Australiens ne pensent pas que ce soit une bonne idée de permettre que des menottes soient à bord.

L'hon. John McCallum: Et les États-Unis?

M. Richard Balnis: Oui, ça semble autorisé par la Transportation Security Administration.

Les systèmes varient donc quelque peu. Par exemple, nos règlements relatifs aux armes blanches à lame ne correspondent pas à ceux de l'OACI ou des États-Unis; heureusement, les nôtres sont plus stricts. Pour ce qui est des dispositifs de contention, la question de la sécurité que je me suis efforcé de soulever est plus grave. Les patins à glace ont apparemment été interdits en 2008, mais je n'ai pas eu l'occasion de me mettre à jour à cet égard. Aux États-Unis, les aiguilles et seringues hypodermiques sont tolérées seulement à des fins médicales. J'ignore pourquoi Transports Canada a décidé de les autoriser; à mon avis, c'est une erreur.

L'hon. John McCallum: Bien. Il y a les règles de l'OACI et chaque pays décide des siennes. Est-ce que celles de l'OACI sont censées servir de guide international?

M. Richard Balnis: Il s'agit effectivement d'un guide, monsieur McCallum.

L'hon. John McCallum: Bien, je vous remercie.

Le président: Monsieur Guimond, la parole est à vous.

[Français]

M. Michel Guimond: Je veux faire un commentaire positif en vue d'améliorer vos présentations à l'avenir. Vous savez probablement qu'au Canada, le système métrique a été adopté il y a de cela plusieurs décennies. Dans votre présentation, dans une même phrase, vous parlez de pouces et de centimètres. C'est peut-être que je suis lent à comprendre, mais il serait bon que vous utilisiez uniquement la mesure par centimètres. Je peux vous donner des exemples.

Vous parlez des armes utilisées lors des attaques du 11 septembre. C'était des armes blanches de moins de 3,5 pouces. Il est vrai que ces armes ont servi en sol américain où le système métrique n'est pas en vigueur, mais à la page 2 de la version française, vous parlez d'outils de moins de 6 centimètres, et à la page 4, vous parlez de ciseaux de moins de 2,5 pouces. Il faudrait que les personnes qui n'utilisent plus la mesure en pouces puissent comprendre. Mon commentaire n'est pas méchant, et, d'ailleurs, je vous félicite de la qualité de votre mémoire.

Votre syndicat représente uniquement des chefs de cabine et des agents de bord. Il ne représente pas les guichetiers à l'embarquement, ceux qui auraient laissé des femmes portant la burqa monter à bord d'un avion d'Air Canada, à Dorval. Je ne voudrais pas qu'on m'accuse d'intolérance. De toute façon, je lirai les « bleus ».

Vous ne représentez donc que les gens qui travaillent à bord des avions. Est-ce exact?

[Traduction]

M. Richard Balnis: Il y a quelqu'un qu'on appelle chef de cabine. Chez Air Canada, on l'appelle aussi le directeur de service. Nous représentons tous les chefs de cabine et tous les agents de bord.

Dans le cas que vous venez d'évoquer, le personnel au sol serait représenté par les Travailleurs et travailleuses canadiens de l'automobile, les TCA-Canada, et non par notre syndicat.

[Français]

M. Michel Guimond: Mon collègue M. McCallum a abordé le sujet de la réduction de 25 p. 100 du nombre d'agents de police présents à bord des avions, les *air marshalls*. Cette information a-t-elle été rendue publique? A-t-elle été rapportée par écrit?

En matière de sécurité, on sait que beaucoup de facteurs psychologiques peuvent prévenir le terrorisme et le fait qu'il y ait à bord des *air marshalls* peut être un élément dissuasif. Y a-t-il des preuves écrites de la réduction de 25 p. 100 du nombre d'agents?

• (1225)

[Traduction]

M. Richard Balnis: Des articles ont été publiés là-dessus en avril et mai 2010 ainsi qu'en novembre et décembre de la même année, et, que je sache, l'association des pilotes, l'ALPA, a aussi écrit quelque chose pour s'opposer à ces compressions.

Par conséquent, y a-t-il un document? Non. Y a-t-il des articles dans les médias toutefois? Oui.

[Français]

M. Michel Guimond: Autrement dit, parce que c'est écrit dans le journal, c'est vrai. Est-ce ce que vous êtes en train de me dire? Je ne voudrais pas que les journalistes partent en guerre contre moi, mais avez-vous en main une preuve écrite de cela? Si oui, j'aimerais en avoir copie.

[Traduction]

M. Richard Balnis: À part les rapports parus dans les médias, non, je n'ai pas eu accès à autre chose, monsieur Guimond.

[Français]

M. Michel Guimond: J'ai une autre question. Vous avez entendu M. McGarr, qui a témoigné avant vous. Je crois que c'est mon collègue de Manicouagan qui a posé une question à M. McGarr au sujet la préparation de la liste des objets permis et interdits. Ce dernier nous dit que c'est Transports Canada qui a dressé cette liste. Il a l'air de s'en laver les mains: l'ACSTA ne ferait que se servir d'une liste préparée par Transports Canada. Or, vous, dans votre mémoire, êtes beaucoup plus critique.

Je reviens au tout dernier paragraphe de la page 5 de votre document, en version française. Vous dites: « L'ACSTA semble avoir eu beaucoup trop d'influence dans ce processus, au détriment de la sécurité et de la sûreté de l'aviation. » Vous employez les mots: « semble avoir eu beaucoup trop d'influence ».

Cela veut-il dire vous ne croyez pas M. McGarr quand il affirme que non, l'ACSTA n'a pas eu un mot à dire concernant la liste qui a été transmise par Transports Canada? Ce n'est pas ce que vous croyez?

[Traduction]

M. Richard Balnis: Effectivement, je ne crois pas sa réponse. L'ACSTA faisait partie du groupe de travail. Sur des points clés, comme les dispositifs de contrainte, elle a déposé une opinion divergente. Elle s'en tient à une déclaration: « Cela n'affecte pas la sécurité aérienne. » Entre octobre 2008 et le 3 février 2011, Transports Canada a fini par tomber d'accord avec l'ACSTA, même si, d'après leur propre évaluation du risque, il ne faudrait pas autoriser les menottes en plastique ou en métal. Pourquoi ce revirement de la part de Transports Canada? Je l'ignore, mais je sais que c'est la position de l'ACSTA qui a prévalu.

Une chose qui me préoccupe est la dernière colonne de notre tableau, où on constate que l'ACSTA est allée plus loin que la liste des articles interdits de Transports Canada et autorise des ciseaux à bouts ronds, quelle que soit leur taille, de 10 centimètres ou plus, comme vous l'avez dit. L'ACSTA va plus loin que la liste des articles interdits figurant dans son site Web.

C'est la politique qu'elle applique. Selon moi, cela contrevient à la liste des articles interdits de Transports Canada, telle qu'annoncée par le ministre le 3 février. Cela doit être corrigé.

Le président: Merci.

Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: Merci, monsieur le président.

Et merci à vous, monsieur Balnis, de nous avoir signalé ce point. Nous avons indubitablement une meilleure idée de ce qui se passe qu'après le témoignage de l'ACSTA plus tôt.

Je voudrais revenir à vos préoccupations en ce qui concerne les agents de bord. Quel type de formation à la sûreté et la sécurité en vol reçoivent les agents de bord? Pensez-vous que, dans le cadre du système de gestion de la sûreté mis en place par les grandes

compagnies aériennes, les gens sont suffisamment formés à la sécurité? J'imagine que, pour un agent de bord, le plus gros problème est probablement un passager indiscipliné.

• (1230)

M. Richard Balnis: Je pense qu'on doit distinguer la formation à la sûreté dans le cadre d'un système de gestion de la sûreté de la formation à la sécurité.

À l'heure actuelle, le ministère se penche sur la formation à la sécurité. Des changements au Règlement canadien sur la sûreté aérienne ont d'ailleurs été publiés dans la *Gazette du Canada* vendredi dernier. D'autres changements sont à paraître et nous pensons qu'ils dilueront la formation actuellement assurée, à moins que nous puissions convaincre le ministère du contraire. En ce qui concerne la sécurité, il existe à l'heure actuelle une formation annuelle périodique qui comporte des scénarios avec les pilotes. Mais nous pensons que la formation sera diluée par les nouveaux règlements devant paraître à l'automne 2011.

M. Dennis Bevington: Pensez-vous qu'il serait bon que les agents de bord portent des vestes de protection qui élimineraient le risque de coupures ou de perforations? Serait-ce un équipement de sécurité qui améliorerait de quelconque façon la sécurité du personnel de bord d'un avion?

M. Richard Balnis: En lisant le rapport du personnel de la commission sur les attentats du 11 septembre, on constate que la plupart des rapports de témoins disponibles font état de gorges tranchées. À moins d'avoir des vêtements blindés, je vois mal comment on pourrait être protégé.

Ce sont les armes blanches que craignent particulièrement les agents de police. Je me suis rendu aux États-Unis pour m'entretenir avec certains des responsables, qui m'ont dit: « Si vous brandissez une arme à feu devant moi, je peux facilement vous désarmer. Une attaque à l'arme blanche, par contre, je ne la vois pas venir. »

J'imagine mal qu'une compagnie aérienne lance ce type de vêtement de protection, surtout autour de la gorge ou d'autres parties du corps. Je ne pense pas que ce serait efficace, parce que même les agents de police qui portent des gilets pare-balles peuvent se faire trancher la gorge.

J'y réfléchirai donc, monsieur, mais là, à brûle-pourpoint, je dirais que c'est peu probable.

M. Dennis Bevington: Quand on pense à cela et aux armes, on se dit qu'une fois franchi le contrôle de sécurité, il y a des bouteilles en verre disponibles. Toutes sortes de choses sont disponibles, des choses qui pourraient devenir des armes à bord d'un avion, dans la main d'une personne animée par une intention de nuire.

Est-ce dans le cadre de la formation qu'il conviendrait de contrôler ce type de choses, en utilisant les techniques qui permettent aux employés d'être aussi en sécurité que possible, grâce à la formation qu'ils reçoivent? Des techniques qui leur permettraient de faire face aux situations qui se présentent?

M. Richard Balnis: À l'heure actuelle, on forme le personnel à éviter d'être saisi. On enseigne les techniques d'autodéfense permettant d'éviter la charge de quelqu'un, mais rien de plus agressif, pas à l'heure actuelle. La question de savoir si ce serait approprié a fait l'objet de débats longs et ardues au sein de notre syndicat. Une formation effective à l'autodéfense prend plus d'une journée; elle nécessite une formation périodique; elle requiert de nombreuses journées par an, avant qu'une personne soit compétente. Prenez un agent de bord qui mesure cinq pieds huit pouces; ce n'est pas une vidéo d'une heure qui va lui permettre de maîtriser une personne de votre taille ou de la taille de n'importe qui d'autre. Je prends votre exemple parce que c'est vous qui avez posé la question.

M. Dennis Bevington: Oui. Je vous en remercie. Il s'agit selon moi de prévenir les problèmes plutôt que de devoir y réagir.

Manifestement, le problème est la personne animée par une intention de nuire. J'estime que la question des ciseaux est liée à celle des bagages de cabine. Il y a bien des personnes qui ont des troussees de manucure ou des troussees pour la moustache et qui les apportent en cabine parce que c'est comme cela que l'on voyage. On apporte un bagage de cabine avec ces choses à l'intérieur. Je comprends donc qu'on puisse voir la chose sous deux angles, dont celui du passager qui transporte ces choses avec lui parce qu'il va quelque part où il va en avoir besoin.

Il faut donc trouver une espèce de... Tout peut constituer une menace, mais il faut bien établir des règles. Il faut évaluer le risque et la menace que représentent ces objets. Si cette question des petits ciseaux préoccupe particulièrement les gens, c'est sans doute parce que c'est un objet qu'ils ont communément en leur possession.

• (1235)

M. Richard Balnis: Je comprends votre point de vue, monsieur. Mais il y a d'autres articles qui ne devaient pas être admis en cabine, à la suite de l'évaluation des risques et des menaces et sur lesquels le ministre a changé d'avis, allant à l'encontre de la recommandation du personnel. Pour ce qui est des ciseaux, ceux de deux pouces et demi sont bien aiguisés et, si on les casse en deux, ils peuvent vous trancher la gorge.

M. Dennis Bevington: Est-ce qu'il me reste du temps?

Le président: Il vous reste 30 secondes.

M. Dennis Bevington: Dans le domaine du contrôle de sécurité pour le personnel naviguant, maintenant, quelle est la position de votre syndicat? Souhaitez-vous que le contrôle soit assoupli?

M. Richard Balnis: Sauf le respect que nous devons à nos pilotes, nous sommes en désaccord avec eux sur la question du contrôle des non-passagers. Nous pensons qu'un contrôle des non-passagers, comme le recommande l'OACI, est appliqué par certains de nos partenaires internationaux. À l'heure actuelle, nous pensons que le contrôle des non-passagers, où le personnel naviguant traverse les portes de décharge pour être fouillé, est une approche valide. Ce n'est pas mis en oeuvre à 100 p. 100 au Canada mais, si vous allez à Londres, à Heathrow, par exemple, ça s'applique à tous les membres d'équipage là-bas.

Le président: Merci.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

J'aimerais vous remercier, monsieur Balnis, d'être venu ici aujourd'hui. Je pense que vous êtes le seul qui ait assisté à davantage de réunions que moi, qui est secrétaire parlementaire ici depuis cinq ans. Vous assistez à nombre de réunions.

Ensuite, je voulais vous dire que j'ai été membre du SCFP dans les années 1970. J'ai l'impression que je devrais vous appeler « frère », mais j'en ai déjà sept, alors je n'utiliserai pas cette appellation. Je comprends la mentalité syndicaliste et je vous suis reconnaissant de défendre les gens pour lesquels vous travaillez. Je pense que c'est très important.

De plus, monsieur, j'aimerais vous dire que j'ai le statut super élite depuis environ six ans. Je prends souvent l'avion. Je vais un peu partout dans le monde, et je dois dire que je pense que ces décisions prises par le gouvernement du Canada sont bonnes. En toute honnêteté, je pense que le système de sécurité canadien est beaucoup plus strict par rapport à certains articles que celui de nombreux autres pays du monde, y compris les États-Unis. Ces mesures nous ramèneront à un seuil normalisé.

Je veux comprendre exactement la situation, mais je pense qu'il y a 230 compagnies aériennes qui souscrivent au périmètre de sécurité. Lorsque je dis périmètre de sécurité, je parle de compagnies aériennes internationales qui ont conclu des accords avec d'autres pays, 115 pays dans ce cas, en vertu desquels on a érigé, essentiellement, un périmètre de sécurité autour des aéroports, ce qui crée un immense périmètre de sécurité partout dans le monde pour les voyageurs internationaux. Voilà, à mon avis, ce qu'est la sécurité aéroportuaire, parce que ce n'est pas tout le monde qui peut se joindre au réseau de sécurité. La Libye, par exemple, ne peut envoyer d'avions qui pénétreront dans ce réseau de sécurité. Seuls les pays qui font partie de l'IITAC, je crois, et de l'OACI sont autorisés à faire partie de ce périmètre de sécurité international. Le Canada maintenant harmonise ses règles avec celles de 115 autres pays qui disposent déjà de la plupart de ces règles. Est-ce exact?

M. Richard Balnis: Je pense que l'organisation à laquelle vous vouliez faire allusion est l'IATA. Je pense que vous avez dit ITAC.

M. Brian Jean: Oui, en effet. Vous avez raison — l'Association du Transport Aérien International.

M. Richard Balnis: Oui.

Je pense que j'ai essayé de répondre... La liste de l'OACI ne contient pas de couteaux de moins de six centimètres; c'est-à-dire qu'ils sont autorisés. Le gouvernement canadien n'est pas allé aussi loin, et c'est tout à son honneur, parce qu'en vertu de l'évaluation des risques et des menaces, on a décidé que ces couteaux devraient... Nos normes ne sont donc pas pleinement harmonisées avec celles de l'OACI.

M. Brian Jean: Je comprends. Nous n'harmonisons pas nos règles avec celles de l'OACI. Je ne veux pas dire l'OACI. Je dis que nous avons harmonisé nos règles avec celles de l'Association du Transport Aérien International. On compte 115 pays. Je pense que c'est l'une des exigences. L'OACI en est une aussi. Elle est établie à Montréal. Je pense que c'est une exigence également pour faire partie de ce périmètre de sécurité international.

La question que j'essaie de vous poser, monsieur, est la suivante: est-ce que nous ne répondons pas aux attentes de nos partenaires internationaux en utilisant les mêmes normes? Par exemple, vous êtes à New York, et les États-Unis permettent à une équipe de hockey junior d'apporter ses patins à bord. L'équipe se rend au Canada. Les joueurs participent à un petit tournoi de hockey. Puis, ils retournent dans leur pays, et ils doivent prendre d'autres arrangements pour leurs patins afin de pouvoir prendre l'avion jusqu'aux États-Unis. Là où je veux en venir, c'est que le périmètre est seulement aussi fort que son maillon le plus faible.

N'est-ce pas exact, monsieur Balnis? Le périmètre de sécurité international est-il aussi fort que son maillon le plus faible? Nous avons entendu des experts à ce sujet par le passé. Par exemple, une fois que vous pénétrez à l'intérieur du périmètre de sécurité international, vous pouvez essentiellement vous rendre n'importe où au sein de ce périmètre.

M. Richard Balnis: Je ne suis pas certain de connaître le rôle de l'IATA parce qu'il s'agit d'une association volontaire de compagnies aériennes. Je ne pense pas qu'elle établit des normes réglementaires que doivent suivre les gouvernements. Peut-être les compagnies aériennes le font-elles, mais la liste des articles interdits, si j'ai bien compris, est régie dans ce pays par Transports Canada à titre de document agréé. Puis, c'est l'ACSTA qui la met en vigueur.

Vous avez tout à fait raison quant au maillon le plus faible. Si je pars de New York, je peux amener des outils si leur taille ne dépasse pas sept pouces à bord d'un avion. Je pense que c'est inacceptable. Les agents de bord américains... C'est dans le système...

• (1240)

M. Brian Jean: Je comprends, mais vous êtes déjà dans le système.

M. Richard Balnis: Mais ce serait interdit.

M. Brian Jean: Exactement, vous nous dites, à nous, le gouvernement: « Même si c'est admissible pour les Américains d'amener des armes que nous ne considérons pas dangereuses »... Et que l'on parle de la Grande-Bretagne, de l'Europe ou des États-Unis, les passagers peuvent amener des outils qu'ils ne considèrent pas comme dangereux. Mais les Canadiens se font importuner, nonobstant le fait que quelqu'un dans le périmètre de sécurité aérienne possède exactement les articles qui ne sont pas autorisés au Canada à votre avis.

Cela ne changera pas le fait que les gens sont ou ne sont pas en sécurité au sein de ce périmètre de sécurité. Ça ne changera rien parce que quelqu'un ailleurs l'a déjà fait. Ce que vous nous demandez de faire, c'est d'importuner les Canadiens pour aucune raison.

M. Richard Balnis: Je ne suis pas d'accord avec le fait qu'on les importunerait pour aucune raison, parce qu'en fait, on réduirait les normes en matière de sécurité.

L'évaluation des risques effectuée par le personnel de Transports Canada a montré, dans ce cas particulier, qu'il est inacceptable d'avoir des outils de cette longueur. Ils ont déterminé que la règle américaine était inacceptable en fonction de leur évaluation des risques liée au transport.

Est-ce contradictoire? Absolument.

M. Brian Jean: Dites-vous que tous ceux qui débarquent d'un avion dans un aéroport canadien doivent passer la sécurité et se débarrasser de tout ce qu'ils ont le droit de transporter aux États-Unis, en Europe ou dans un autre pays du monde? Dites-vous que tous ceux qui viennent au Canada, avant de pénétrer dans l'aéroport, doivent repasser la sécurité pour respecter les règles canadiennes?

C'est la seule façon de faire de votre suggestion quelque chose de valable.

M. Richard Balnis: Nous ne disons pas que les passagers devraient traverser la sécurité lorsqu'ils viennent des États-Unis.

M. Brian Jean: Mais vous affirmez que les passagers des États-Unis peuvent amener des articles au Canada, mais que les gens du Canada ne sont pas autorisés à amener des articles aux États-Unis ou dans quelque autre pays souscrivant au système, même si ces articles

se trouvent souvent entre les mains d'autres voyageurs internationaux qui pénètrent dans notre système. Ils se trouvent déjà ici.

Soit nous nous conformons à nos partenaires internationaux et à nos normes, et essayons de travailler ensemble pour créer un périmètre de sécurité internationale qui soit uniforme, soit nous créons notre propre périmètre de sécurité et empêchons tout le monde d'y entrer.

M. Richard Balnis: Je pense que vous inventez un scénario pour détourner l'attention de la question que nous soulevons. Les normes canadiennes sont plus strictes. Vous dites que puisque les États-Unis ou un autre pays les assouplissent, nous devrions adopter ces normes réduites. Nous affirmons que cela réduirait la sécurité.

Lorsque le premier ministre Harper s'est présenté aux côtés du président Obama et a affirmé: « nous avons accru la sécurité des passagers et du fret aérien », il avait tort en ce qui concerne la liste des articles prohibés.

M. Brian Jean: Je ne suis pas d'accord avec vous, sauf votre respect, monsieur. Je pense qu'il avait raison. Je pense que nous avons accompli d'importants progrès au cours des cinq dernières années dans ce pays en ce qui concerne la sécurité du fret et des passagers aériens. Je pense que c'est vrai. Aussi, nous devons trouver un équilibre, bien sûr, et ne pas trop incommoder les passagers.

Mais j'en arrive toujours au même point, monsieur. Si nous permettons à ces gens qui viennent d'autres pays de pénétrer dans notre périmètre de sécurité et que vous demandez aux Canadiens de faire quelque chose de différent, soit de ne pas apporter avec eux certaines choses qui se trouvent déjà dans le périmètre, vous dites aux Canadiens et aux Américains à bord de l'appareil qu'ils peuvent amener différentes choses, même si les Américains ou les Européens autorisent tous ces outils de sept pouces ou ces couteaux de deux pouces, n'est-ce pas?

Si j'ai bien compris, tous les couteaux sont interdits au sein du périmètre de sécurité à l'heure actuelle, même s'ils font l'objet d'une recommandation de l'OACI. Mais vous affirmez que les passagers du Canada devraient être plus incommodés que les passagers des États-Unis, même si au bout du compte, ils se retrouvent dans le même système.

Je comprends votre position, monsieur, et la raison pour laquelle vous adoptez une telle position: les gens pour qui vous travaillez. Mais en réalité, il est impossible de mettre en oeuvre vos suggestions sans créer notre propre périmètre de sécurité et sans grandement incommoder les Canadiens.

Je n'ai plus de questions.

Le président: Merci.

Monsieur Byrne.

L'hon. Gerry Byrne (Humber—St. Barbe—Baie Verte, Lib.): Cet échange a été intéressant. Le secrétaire parlementaire semble indiquer que le proverbe « vaut mieux prévenir que guérir » n'est pas applicable dans ces circonstances particulières, et que la sécurité, lorsqu'elle est trop accablante, ne nous aide pas. En fait, on semble affirmer que si nous avons des partenaires internationaux et des destinations où on a mis en place des régimes moins sûrs que le nôtre, nous devrions adopter ces régimes moins sûrs.

Est-ce que c'est ce que vous auriez conclu de ce que vous venez d'entendre? Êtes-vous d'accord ou en désaccord avec cet énoncé?

M. Richard Balnis: Je suis d'accord, et c'est ce que j'ai l'impression d'avoir entendu. Je vous donnerai un exemple. M. Jean a indiqué qu'il participe depuis longtemps aux délibérations des comités, et le comité a discuté du ratio des agents de bord dans les appareils. La norme internationale courante précise qu'il y a un agent de bord pour 50 sièges. Au Canada, on compte un agent de bord pour 40 sièges depuis 1971. Le Canada dispose d'une norme différente depuis 39 ans, et le comité s'est penché sur la question. En fait, les conservateurs ont quitté la pièce après un témoignage.

Donc, dans certains cas, le Canada dispose de normes différentes de celles du reste du monde. Je pense que votre perception de l'intervention de M. Jean est absolument correcte, et je suis d'accord avec vous.

• (1245)

L'hon. Gerry Byrne: Il me semble que les décisions en matière de sécurité aérienne reposent sur les événements ou les circonstances, qu'elles sont plus réactives que proactives. Elles sont dictées par les événements ou les circonstances.

À plusieurs reprises, on a annoncé soudainement de nouvelles dispositions plus strictes, qui ont été mises en oeuvre. En tant que professionnel, êtes-vous d'avis qu'à l'avenir, il y aura probablement un renforcement de ces régimes à l'international, par opposition à un assouplissement?

M. Richard Balnis: En 1995, lorsque les compagnies aériennes effectuaient les inspections pré-embarquement, il y a eu un débat pour déterminer ce qui constituait une arme. Transports Canada et les États-Unis, afin de faciliter la recherche d'explosifs et d'améliorer la vitesse de traitement aux points de contrôle, ont décidé d'autoriser les couteaux de moins de quatre pouces. Six ans plus tard, toutes les armes qui ont été utilisées pouvaient être amenées à bord. On a exploité une faille.

L'hon. Gerry Byrne: Six ans...?

M. Richard Balnis: C'était de 1995 à 2011.

Je ne veux pas me lancer dans un débat ici, et vous dire que vous n'êtes pas réalistes, que vous ne respectez pas les normes internationales. Nous avons entendu les représentants de l'ACSTA dire: « nous recherchons des choses plus importantes que des explosifs ». J'ai entendu la même chose du côté de Transports Canada, et le même fonctionnaire qui était ici en 1995 est maintenant à l'OACI, en train de rédiger les règles de l'organisation.

J'ai lu le rapport du personnel de la commission sur les événements du 11 septembre qui a examiné ce qui s'est passé à bord de chacun des avions impliqués. Nous collaborons avec notre syndicat affilié aux États-Unis, et M. Jean a raison: je représente les membres. Nous estimons qu'il s'agit d'une erreur que de créer une faille non justifiée, et nous ne devrions pas assouplir les normes.

L'hon. Gerry Byrne: Vous avez dit de façon très éloquente que les agents de bord constituent le personnel de sécurité de première ligne. Vous l'avez dit dans votre exposé. Surtout avec cette réduction des policiers de l'air. Ils sont les seuls à bord qui représentent l'autorité dans un appareil où la cabine est fermée. Que pensent vos membres en général, ce personnel de sécurité de première ligne, disons, par rapport à ces changements constants, à l'assouplissement continu des normes en matière de sécurité?

M. Richard Balnis: Nous pensons qu'ils s'en inquiètent, et nous les avons invités à présenter leurs cas au ministre Strahl et à lui faire part de leurs objections. Le monde a profondément changé depuis les événements du 11 septembre. Avant, on pouvait amener des enfants dans le poste de pilotage, la porte était coulissante, le monde était

très différent. Maintenant, vous faites preuve de vigilance constante, vous essayez d'identifier les passagers à bord qui pourraient constituer un problème, et le niveau de stress a augmenté. Les agents de bord ont des préoccupations en lien entre autres avec les articles qui sont autorisés dans des pays où les régimes sont plus souples. Ils nous ont communiqué ces inquiétudes, ce qui nous a motivés à vous faire cet exposé qui, nous l'espérons, vous incitera à faire quelque chose pour contrer cet assouplissement.

L'hon. Gerry Byrne: Je terminerai par un commentaire rapide. Il me semble que l'ambiguïté, la confusion qui règne chez les voyageurs est en quelque sorte justifiée, compte tenu du fait que pendant que nous assouplissons et resserrons les restrictions liées aux objets que l'on peut apporter à bord, on fournit toujours des verres à pied en verre à bord des mêmes appareils et les règles d'inspection dans les aéroports changent constamment. Comprenez-vous pourquoi les voyageurs sont frustrés et confus par rapport à ces changements aux règles et à quel point ils contrarient les voyageurs?

M. Richard Balnis: Je pense que les gens s'habituent progressivement aux articles qui sont permis à bord, et ce genre de palinodies et d'incohérences ne font qu'exacerber... Nous comprenons fort bien les passagers qui doivent faire de longues queues et qui ont du mal à s'enregistrer, à pénétrer dans l'appareil. Puis, ils arrivent à la porte d'embarquement, constatent que le vol est retardé, se trouvent un siège pour attendre et sont tout simplement contrariés. Nous devons faire quelque chose pour régler ce problème. Nous voulons que leur expérience de voyage soit aussi agréable que possible afin qu'ils soient de bonne humeur, parce qu'un passager de bonne humeur rend le vol très facile.

Le président: Merci. Je dois vous arrêter ici.

Monsieur Asselin.

[Français]

M. Gérard Asselin: Merci, monsieur le président.

J'ai posé des questions au témoin qui a comparu avant vous, au sujet de la liste présentée ce matin. La liste d'articles permis à bord des avions semble avoir été beaucoup plus restreinte en 2006 et en 2008, comparativement à 2011. Le témoin précédent ne semblait pas savoir de quoi je parlais. Il m'a simplement dit que ce n'était pas son organisation qui déterminait quels articles sont permis à bord d'un avion ou non.

Je comprends qu'on renforce les mesures de sécurité aux postes de contrôle à l'aéroport, à la suite d'événements terroristes. Lorsque je m'apprête à monter à bord d'un avion, cela me rassure de constater la sévérité des règles et de me rendre compte que je ne peux pas emporter n'importe quoi à bord.

Il est interdit d'avoir deux briquets avec soi ou un tube de pâte dentifrice d'une certaine grosseur. Par contre, on va permettre à une équipe de hockey de monter à bord avec 22 paires de patins — parce qu'il y a 22 joueurs. On va autoriser le transport de ruban adhésif, qu'on appelle *duct tape*, parce que cela pourrait servir à « taper » leurs bâtons de hockey. On va leur permettre de transporter des ciseaux pour couper le ruban adhésif. On va leur permettre d'avoir avec eux des attaches autobloquantes, qui sont souvent utilisées par des policiers comme menottes ou pour ligoter des personnes. On leur permet aussi d'emporter des menottes en métal.

Bref, ce qui était interdit en 2006 et en 2008 est permis en 2011, ce qui ne me rassure pas. Cela ne rassure pas les passagers non plus ni les agents de bord. Je me demande jusqu'à quel point on va se montrer de plus en plus permissifs. De pareils objets à bord d'un avion peuvent représenter un danger.

Je crois qu'il y a un relâchement du côté de Transports Canada, qui permet que ces articles soient emportés à bord. Non seulement les syndicats d'employés mais les députés de la Chambre des communes devraient exiger, auprès de Transports Canada, que ces articles soient interdits à bord des avions.

• (1250)

[Traduction]

M. Richard Balnis: Je suis tout à fait d'accord avec vous. En ce qui concerne le tableau, nous avons discuté le 4 février avec les responsables qui ont rédigé la liste, et nous avons confirmé tout ce qui figurait dans la troisième colonne. Selon la liste des articles prohibés, les normes ont été assouplies... Le témoin de l'ACSTA n'a pas dit que la liste d'articles prohibés était moins exhaustive; il a parlé de la sécurité en général. Nous pensons seulement que vous créez une faille.

Nous n'avons pas été capables de confirmer exactement ce que la Chambre des communes... Nous voulions amener des articles. La dernière fois que j'ai tenté d'amener des articles de moins de six centimètres, vos agents de sécurité les ont confisqués. La Chambre des communes dispose de mesures de sécurité plus strictes que les aéroports en ce qui concerne les articles prohibés.

Je n'ai pas vérifié pour voir si cette liste avait été réduite, mais je pense qu'il y a beaucoup plus de zones grises maintenant en ce qui concerne les articles qui sont autorisés à bord depuis le 3 février. À notre avis, nous affaiblissons de façon inappropriée les normes liées à la liste des articles prohibés.

[Français]

M. Gérard Asselin: Souhaiteriez-vous qu'à la suite de l'étude sur la sécurité aérienne, le comité appuie, dans son rapport, la position du syndicat en ce qui concerne l'interdiction de certains articles?

Pour ma part, j'aurais préféré que l'on continue à restreindre le nombre d'articles permis à bord plutôt que de faire preuve de laisser-aller. Aimerez-vous que nous recommandions, dans notre rapport, que ces articles ne soient pas permis à bord des avions?

[Traduction]

M. Richard Balnis: Si le comité pouvait trouver une façon de formuler cette recommandation, cela nous serait très utile, et nous vous en remercierions, monsieur.

[Français]

M. Gérard Asselin: Merci.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Jean, vous avez environ quatre minutes.

M. Brian Jean: C'est parfait. Merci.

Vous avez admis, monsieur Balnis, que le Canada dispose actuellement d'un des régimes de règlement les plus stricts du monde, de ces 115 pays qui font partie du périmètre de sécurité internationale. Vous l'avez admis, n'est-ce pas, monsieur?

M. Richard Balnis: Honnêtement, je ne sais pas de quel périmètre de sécurité internationale de l'IATA vous parlez, donc je ne peux pas être d'accord avec cet énoncé. En ce qui concerne les règles de l'OACI et des autres pays que nous avons examinés, je pense que oui, vous avez raison. Mais au chapitre du périmètre de sécurité de ces 115 pays gérés par une association privée de compagnies aériennes... Je ne le connais pas, alors je ne peux rien admettre.

• (1255)

M. Brian Jean: Je comprends.

Peut-être que vous ne comprenez pas, et peut-être que je ne l'ai pas bien communiqué, mais le périmètre de sécurité est constitué de l'aéroport, monsieur, des aéroports internationaux qui sont tous desservis par des vols. Voilà le périmètre de sécurité. Dans chacun de ces aéroports, il y a un périmètre qui est gardé par des gens et des pays, et des agents de police, qui le protègent contre les terroristes. Il s'agit d'un périmètre. Tous les périmètres sont desservis par des vols, parce qu'une fois que vous pénétrez à l'intérieur du périmètre... On ne vous fouille pas après que vous avez pénétré dans l'aéroport, sauf la première fois que vous traversez la sécurité. Voilà de quoi je parle. C'est là le périmètre de sécurité.

Mais ce que je ne comprends pas, monsieur, c'est ce qui suit. Je vais vous fournir un scénario.

Disons qu'un tournoi de hockey se déroule à Halifax. Des jeunes de New York et de partout aux États-Unis prennent l'avion jusqu'à Halifax, et ils transitent par Toronto. Ils prennent un vol de New York à Toronto, et ils apportent leurs patins à bord de l'appareil. Un autre groupe de personnes, qui va participer au même tournoi, vient d'Edmonton et prend un vol d'Edmonton à Toronto. Ces personnes n'ont pas le droit d'apporter leurs patins à bord de l'appareil. Les jeunes de l'équipe américaine sont donc à Toronto avec leurs patins, et ceux qui viennent de partout au Canada pour le même tournoi, parce qu'ils prennent un vol de Toronto à Halifax, n'ont pas leurs patins avec eux parce qu'ils n'ont pas le droit de les apporter à bord.

Comment cet état de chose peut-il faire en sorte que l'agent de bord que vous représentez se sente davantage en sécurité, la moitié des joueurs ayant leurs patins à bord avec eux, ceux, par exemple, qui prennent un vol de Toronto à Halifax, et l'autre moitié ne les ayant pas? Je ne vois pas la logique, monsieur. J'essaie de comprendre. Je patine... Je ne peux pas imaginer quelqu'un qui parcourrait l'allée d'un avion avec un patin et qui me terroriserait. En toute honnêteté, ça ne terroriserait pas. Mais je m'en sers comme exemple.

À titre d'avocat criminaliste, et la raison pour laquelle ça ne me terrorise pas, c'est qu'à Fort McMurray, pendant plus de 10 ans, j'ai vu des gens tués avec des bouteilles... Eh bien, je ne les ai pas vus mourir, mais j'ai vu les preuves après coup; j'ai vu les preuves des bouteilles. J'ai même vu une personne battue à mort avec la mâchoire d'un orignal mort, croyez-le ou non. Des couteaux, des bouteilles... La pire arme que vous pouvez avoir dans un bar c'est une bouteille brisée, il y a des tonnes de bouteilles à bord des appareils partout dans le monde. Il y a aussi les attaches autobloquantes... Vous avez mentionné les menottes, mais je pense que les attaches autobloquantes que les escouades anti-émeutes utilisent partout dans le monde ne sont pas illégales à bord des appareils. Ces attaches autobloquantes sont aussi efficaces que les menottes en métal. Je ne sais pas si on les a... sauf si on les a désignées comme des dispositifs de contrainte il y a deux ans. Est-ce que ça a été le cas?

M. Richard Balnis: Ils sont acceptables dans le cas des équipages qui en ont à bord.

M. Brian Jean: Des attaches autobloquantes, très bien.

Mais vous savez de quoi je parle. Il y a bien des choses qui peuvent être utilisées comme des menottes. Les rideaux pourraient être utilisés comme des menottes. Je ne vois pas comment on accroîtra la sécurité de vos membres si des gens au sein de ce périmètre de sécurité internationale, dans ce cas, 112 ou 113 pays, ont le droit d'apporter ces choses avec eux alors qu'au Canada, on décide de faire cavalier seul et d'interdire aux voyageurs d'apporter ces articles à bord, même si tous les autres passagers au sein de ce système ont le droit de le faire. Comment cela accroîtra-t-il la sécurité des hôtesse de l'air que vous représentez?

M. Richard Balnis: J'ai peu de temps pour répondre, mais vous êtes un voyageur de longue date, monsieur, si vous appelez les agents de bord des hôtesse de l'air. De nos jours, nous employons le terme agents de bord.

En ce qui concerne votre allusion aux patins, à la moitié de l'équipe qui les aurait à bord, je ne pense pas que doubler le risque est la façon appropriée de régler le problème.

En ce qui concerne les verres en verre à bord, nous avons demandé à l'OACI, il y a six ans, de se débarrasser des bouteilles de

vin, ce à quoi s'est opposée la France, comme on pouvait s'y attendre. Donc nous avons...

M. Brian Jean: Il n'y aurait plus de boutiques hors taxes s'ils mettaient en oeuvre votre suggestion.

Le président: Nous n'avons plus de temps. Si vous voulez terminer, je vais vous donner 30 secondes.

M. Richard Balnis: Je n'ai rien d'autre à ajouter que de remercier le comité de m'avoir donné l'occasion de témoigner ici aujourd'hui et d'exprimer notre opinion, monsieur. Merci.

Le président: Merci, et nous apprécions vos commentaires et votre contribution. Nous allons nous souvenir de ce que vous nous avez dit aujourd'hui dans l'élaboration de notre rapport. Merci.

Le comité se rencontrera aujourd'hui de nouveau à 15 h 30 et discutera du projet de loi C-33. J'espère que tout le monde sera présent.

La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5*

*If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5*

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Additional copies may be obtained from: Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>