



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

# **Comité permanent de la sécurité publique et nationale**

---

SECU • NUMÉRO 086 • 1<sup>re</sup> SESSION • 41<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le jeudi 9 mai 2013**

**Président**

**M. Kevin Sorenson**



## Comité permanent de la sécurité publique et nationale

Le jeudi 9 mai 2013

•(0845)

[Traduction]

**Le président (M. Kevin Sorenson (Crowfoot, PCC)):** Bonjour, tout le monde.

Séance numéro 86 du Comité permanent de la sécurité publique et nationale, le jeudi 9 mai 2013.

Nous allons laisser de côté ce matin notre étude habituelle des finances des services de police pour donner suite à une motion déposée devant notre comité et adoptée à l'unanimité. Il s'agit d'une séance d'information sur la sécurité du transport ferroviaire.

Nous accueillons parmi nous aujourd'hui Gerard McDonald, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, Transports Canada; John Davies, directeur général, Politiques de la gestion de la sécurité nationale, ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile; le surintendant principal Larry Tremblay, directeur général, Exécution des lois fédérales, Opérations criminelles, Gendarmerie royale du Canada; Michel Coulombe, directeur adjoint des opérations, Service canadien du renseignement de sécurité; et enfin pour représenter VIA Rail Canada, Marc Tessier, directeur, Sûreté de l'entreprise et affaires réglementaires, gestion de la sécurité, de la sûreté et des risques; Marc Beaulieu, directeur général régional Est et chef du transport, expérience-client; et Jacques Gagnon, porte-parole, Communication corporative.

Le comité remercie tous les témoins d'avoir accepté de comparaître à sa demande pour nous informer au sujet de la sécurité du transport ferroviaire. Les Canadiens vous remercient, vous et tous les fonctionnaires chargés de garantir la sécurité des chemins de fer au Canada. Vous pouvez être sûrs que la population canadienne compte sur vous lorsqu'elle vaque à ses occupations quotidiennes. Nous faisons confiance au travail des employés, des préposés, des agents et des différents responsables qui sont placés sous votre responsabilité.

Après avoir entendu les exposés que vous allez présenter aujourd'hui, les membres du comité auront le temps de vous poser des questions.

Je rappelle aux membres du comité, ainsi qu'aux fonctionnaires qui comparaissent devant nous, que nous ne nous intéressons pas ici au détail des opérations, pour ainsi dire, ce qui serait susceptible d'entraîner des risques pour la sécurité. Nous ne voudrions pas que ces mesures de sécurité soient remises en cause et vous aurez tout loisir de le déterminer lorsqu'une question vous sera posée.

Nous sommes prêts à entendre vos exposés.

Nous allons commencer ce matin par M. Davies.

**M. John Davies (directeur général, Politiques de la gestion de la sécurité nationale, ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile??):** Merci, monsieur le président.

Il serait peut-être logique que je commence étant donné que mes observations sont de nature plus générale et serviront de cadre à celles de mes collègues.

Comme plusieurs d'entre vous le savent déjà, Sécurité publique Canada élabore des politiques sur divers enjeux touchant la sécurité nationale. Nous sommes souvent appelés à jouer un rôle de responsable et de facilitateur, et il nous appartient de rassembler les membres des milieux du renseignement et de la sécurité afin d'élaborer et d'améliorer les politiques. Malgré les inquiétudes à l'égard de la menace terroriste qu'ont soulevées les récentes arrestations effectuées à Toronto et à Montréal, elles ont tout de même démontré que les organismes d'application de la loi et du renseignement peuvent travailler ensemble.

[Français]

Aujourd'hui, je vais me concentrer surtout sur les efforts du gouvernement du Canada pour lutter contre la menace du terrorisme.

[Traduction]

En février dernier, le ministre de la Sécurité publique a publié le document intitulé « Renforcer la résilience face au terrorisme: Stratégie antiterroriste du Canada », qui encadre les efforts de lutte contre le terrorisme des quelque 15 organismes membres de la collectivité fédérale de la sécurité et du renseignement. La Stratégie regroupe les efforts du gouvernement fédéral sous quatre volets qui se renforcent mutuellement, soit empêcher, déceler, priver et intervenir.

Le volet empêcher porte sur la résilience des collectivités face à l'extrémisme, et il a pour objectif de les aider à renforcer leurs capacités pour résister aux discours préconisant l'extrémisme. Il s'agit là d'un effort à long terme. Les récentes arrestations de Toronto et de Montréal liées à des incidents de terrorisme et, surtout, la réaction favorable de la collectivité locale, démontrent bien toutes les années de travail et d'engagement qu'ont consacrées la Gendarmerie royale du Canada, le Service canadien du renseignement de sécurité ainsi que les responsables de la Sécurité publique et des services de police municipaux pour gagner la confiance de cette collectivité. Par exemple, au cours des dernières années, la Gendarmerie a coordonné plus de 400 séances de sensibilisation à l'intention des jeunes et des adultes pour les sensibiliser sur la sécurité nationale et sur le rôle des principaux organismes lorsqu'il s'agit de contrer la menace et de protéger les collectivités.

•(0850)

[Français]

De plus, les dirigeants de diverses collectivités ayant une expérience approfondie des questions sociales et culturelles sont rassemblés au sein de la Table ronde transculturelle sur la sécurité. Ce groupe offre des conseils et des perspectives au ministre de la Sécurité publique et au ministre de la Justice sur les questions de sécurité nationale.

[Traduction]

Le volet déceler vise à détecter rapidement les menaces terroristes, ce qui exige que l'information soit communiquée. La détection repose sur une compréhension solide de l'environnement de la menace et sur une forte capacité du renseignement à déceler les menaces. Nos connaissances doivent évoluer au même rythme que les groupes terroristes, que leurs capacités et que la nature de leurs plans. Les ministères et organismes du gouvernement doivent donc échanger chaque jour de l'information pour les besoins de la sécurité nationale.

Tout ceci est étroitement lié au troisième volet, priver. Nous devons priver les terroristes des moyens et des occasions de mettre leurs plans en œuvre. Cette démarche repose en grande partie sur l'efficacité des services de police et des poursuites intentées contre les terroristes.

D'ailleurs, le partenariat est un des principes clés de tous ces volets. Les Équipes intégrées de la sécurité nationale de la Gendarmerie royale du Canada constituent un modèle de partenariat et elles sont essentielles à nos efforts visant à déceler les terroristes et à les priver des moyens et des occasions de mettre leurs plans en œuvre. Ces équipes sont composées d'employés du Service canadien du renseignement de sécurité, de l'Agence des services frontaliers du Canada, des services d'application de la loi municipaux et de la Gendarmerie royale du Canada. Elles améliorent grandement la capacité des organismes de travailler ensemble et elles se sont soldées par de nombreuses opérations fructueuses, par exemple les inculpations récentes à Montréal et à Toronto, ainsi que des arrestations précédentes, comme celle de Momin Khawaja à Ottawa et des membres du groupe des 18 de Toronto.

Reconnaissant la valeur de ce modèle, le gouvernement a créé l'année dernière une Équipe intégrée de la sécurité nationale à Edmonton, en plus des équipes qui existaient déjà en Ontario, au Québec et en Colombie-Britannique. Il y a aussi lieu de noter que, dans le cadre de la stratégie nationale et du plan d'action sur les infrastructures essentielles, des réseaux sectoriels ont été mis sur pied pour faciliter l'échange d'information et la gestion des risques parmi les gouvernements et les propriétaires et exploitants du secteur privé, ce qui comprend les intervenants du secteur ferroviaire.

Ce secteur est d'ailleurs représenté dans le Forum national intersectoriel, qui regroupe des partenaires des secteurs public et privé issus des dix secteurs des infrastructures essentielles et qui a pour objectif d'établir des priorités et d'aborder les enjeux communs, comme la cybersécurité et la gestion de la frontière.

Enfin, notre démarche de lutte contre le terrorisme comprend aussi la nécessité d'intervenir rapidement et de façon proportionnée à tout incident terroriste, et d'en atténuer les conséquences. Nous disposons des infrastructures requises pour assurer la communication au gouvernement et entre tous ses échelons, et avec les propriétaires et exploitants du secteur privé des infrastructures essentielles, dont le secteur des transports. En cas d'incident terroriste mettant en jeu ce secteur, pour gérer ces incidents, des liaisons ont été mises en place entre le Centre des opérations du gouvernement et d'autres centres clés des opérations de l'ensemble du gouvernement, notamment les centres de la GRC, du MDN, du SCRS, du MAECI, de l'ASFC et de Transports Canada.

Puisque nous partageons des infrastructures essentielles avec les États-Unis, nous devons collaborer étroitement avec eux à la protection des infrastructures essentielles et aux mécanismes d'intervention en cas de menace.

[Français]

Enfin, le gouvernement a adopté une approche tous risques de la gestion des urgences pour faire face à des incidents terroristes qui surviennent au Canada ou à l'étranger, mais qui ont des répercussions sur notre pays. Cette approche est articulée dans le Plan fédéral d'intervention d'urgence, qui relève du ministre de la Sécurité publique.

[Traduction]

Voilà qui met fin à mon exposé, monsieur le président.

Je vous remercie.

**Le président:** Merci, monsieur Davies.

Nous allons passer à notre prochain orateur sur la liste. Il s'agit du surintendant principal Larry Tremblay, de la Gendarmerie royale du Canada.

**Surint. pr. Larry Tremblay (directeur général, Exécution des lois fédérales, Opérations criminelles, Gendarmerie royale du Canada):** Merci, monsieur le président. Bonjour, et merci de m'accorder l'opportunité d'échanger avec le comité sur des sujets d'importance pour les Canadiens.

Vous êtes bien au fait de la sensibilité reliée aux sujets que nous aborderons aujourd'hui, et que mes réponses se doivent de respecter les processus judiciaires en cours et la priorité qui doit être accordée à la sécurité des personnes ou des infrastructures.

[Français]

Je profiterais de cette occasion pour vous faire part des programmes et des partenariats que la GRC a mis en place au cours des dernières années pour assurer la sécurité des infrastructures, incluant le réseau ferroviaire.

[Traduction]

Le récent succès du Projet Smooth souligne l'efficacité de notre approche intégrée. Les Équipes intégrées de la sécurité nationale de la GRC portent la responsabilité d'enquêter sur les menaces terroristes qui pèsent contre les infrastructures essentielles du Canada, dont le réseau ferroviaire pour les trains de passagers et de marchandises. Par contre, nous ne pouvons le faire seul.

Au niveau des détachements, par un système de demandes de service, la GRC collabore avec la police des chemins de fer et les exploitants de réseaux ferroviaires pour les enquêtes criminelles qui touchent directement ce secteur, et pour protéger les infrastructures contre la menace criminelle. Pour illustrer la collaboration régulière entre la GRC, les corps policiers ferroviaires et municipaux et les exploitants ferroviaires, nous pourrions citer les exercices conjoints menés un peu partout, selon divers scénarios: prises d'otages, alertes la bombe, détournements, attentats à la bombe contre des trains de marchandises.

En réponse à des demandes opérationnelles, les équipes Jetway de la GRC peuvent aussi être déployées dans certaines gares et à bord de certains trains de passagers, pour déjouer les extrémistes et les organisations criminelles qui pourraient chercher à exploiter le secteur ferroviaire. Outre le programme des Agents d'information pour la lutte antiterroriste, la GRC forme les exploitants ferroviaires pour qu'ils sachent reconnaître les comportements qui peuvent s'avérer indicateurs d'une planification d'attentat.

L'Équipe des renseignements relatifs aux infrastructures essentielles entretient des partenariats d'échange de renseignements avec la police des chemins de fer, ainsi qu'avec la police municipale des transports et avec des exploitants ferroviaires de tout le pays. Ces partenaires contribuent au Programme de signalement des incidents suspects en allant signaler d'eux-mêmes, sur un portail sécurisé, les comportements qui peuvent s'avérer indicateurs d'une planification d'attentat par des extrémistes.

Grâce à ce réseau d'exploitants ferroviaires tous munis d'une habilitation sécuritaire, la GRC peut distribuer régulièrement des rapports de renseignements tels que des évaluations de la menace, des bulletins sur les enquêtes en cours, des rapports analytiques sur les incidents suspects, etc., autant de produits qui solidifient les partenariats, encouragent un échange bilatéral de l'information, sensibilisent les personnes concernées aux enjeux d'importance et lancent parfois des appels à la vigilance.

Ces partenariats avec les exploitants ferroviaires ouvrent pour la GRC une ligne directe avec les organisations qui l'ont aidée pendant l'enquête du projet Smooth — et dont l'aide s'est par ailleurs avérée inestimable. Nous pensons par exemple au membre d'un grand corps policier ferroviaire en détachement, qui par ses renseignements techniques sur l'exploitation ferroviaire a contribué directement au projet.

● (0855)

[Français]

Parmi les autres initiatives de sécurité ferroviaire auxquelles la GRC a contribué, mentionnons des séances d'information classifiées parrainées par le gouvernement et destinées aux propriétaires et aux exploitants dans le domaine des transports terrestres, dont les services de trains de passagers et de trains de marchandises. Ces séances sont données par Transports Canada, un partenaire précieux dans le domaine de la sécurité des transports.

[Traduction]

Finalement, la GRC participe chaque année à l'Évaluation tous risques de Sécurité publique Canada. Cette année, elle codirige un scénario d'attentat terroriste contre les infrastructures ferroviaires. L'évaluation doit plus tard servir de base à un exercice pour éprouver la sécurité ferroviaire, et la capacité de répondre aux urgences dans ce mode de transport.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur le surintendant principal.

Nous allons maintenant donner la parole à Michel Coulombe, qui représente le SCRS.

[Français]

**M. Michel Coulombe (directeur adjoint des opérations, Service canadien du renseignement de sécurité):** Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, bonjour.

Je suis heureux de comparaître devant vous aujourd'hui pour discuter des questions liées aux menaces qui pèsent sur les infrastructures essentielles au Canada, et plus particulièrement sur celles visant le réseau ferroviaire.

[Traduction]

Comme vous le savez, le SCRS a le mandat de recueillir des informations sur les menaces pour la sécurité du Canada, de les analyser, et de conseiller le gouvernement du Canada à cet égard. Puisque des attentats contre les infrastructures essentielles représentent une véritable menace pour la sécurité du Canada, le SCRS collabore de près avec d'autres ministères et organismes à la

protection de ces infrastructures, notamment au moyen de la Stratégie nationale sur les infrastructures essentielles, de la Stratégie de cybersécurité du Canada, et de la Stratégie antiterroriste du Canada.

Cela dit, j'aimerais préciser que le SCRS n'est pas le principal responsable de la protection des infrastructures essentielles. Transports Canada et les sociétés ferroviaires sont mieux placés pour répondre aux questions concernant la sécurité de l'infrastructure ferroviaire comme telle et celles se rapportant aux mesures connexes.

[Français]

Ce dont je peux vous parler, par contre, c'est de la nature de la menace. Monsieur le président, les menaces pour les infrastructures essentielles peuvent se présenter sous une multitude de formes. Elles peuvent émaner d'individus ou de groupes terroristes dirigés ou inspirés par Al-Qaïda, d'extrémistes de droite ou de gauche au Canada qui défendent une cause particulière ou d'États étrangers qui cherchent à voler nos technologies ou même à paralyser nos infrastructures.

Les attaques contre les infrastructures essentielles et le sabotage industriel ne sont pas des phénomènes nouveaux au Canada. En fait, divers groupes ont perpétré des attentats ou ourdi des complots au pays. Il suffit de penser à l'attentat à la bombe contre un pylône de transport d'électricité au Québec en 2004, au complot d'attentat à la bombe des 18 de Toronto visant la Bourse de Toronto en 2006 et à l'attentat à la bombe contre des pipelines en Colombie-Britannique en 2008-2009.

● (0900)

[Traduction]

Ces exemples nous rappellent trop bien que le terrorisme n'arrive pas qu'ailleurs. Aujourd'hui même, dans notre pays, des personnes et des groupes cherchent à commettre des actes de violence au Canada et, s'ils en ont l'occasion, à tuer des Canadiens innocents et à détruire les infrastructures civiles. Le complot qui a été déjoué le mois dernier devait être commis au pays.

Cela dit, le terrorisme représente une menace mondiale, et notre sécurité ne peut être dissociée de celle de la communauté internationale ou des activités de Canadiens à l'étranger. Nous nous inquiétons également de plus en plus des loups solitaires, dont les motifs sont souvent très personnels ou tout simplement inconnus. Ces individus sont difficiles à repérer et leurs actions ne sont pas faciles à prévoir étant donné qu'ils fournissent peu de pistes aux enquêteurs. Il est difficile aussi d'établir un profil de ces individus.

[Français]

Les groupes de pirates informatiques ou cyberactivistes risquent aussi de représenter une menace, puisque toute personne versée en informatique qui a des intentions malveillantes pourrait potentiellement causer de graves dommages à nos infrastructures.

Il ne faut pas oublier, bien sûr, la menace que représentent certains États qui pourraient s'en prendre à nos infrastructures essentiellement pour promouvoir leurs objectifs militaires ou économiques. Contre cette dernière menace demeure d'ailleurs une des principales priorités du service, compte tenu de son mandat.

[Traduction]

À l'ère numérique, les réseaux qui forment les infrastructures essentielles sont presque tous reliés entre eux, ce qui les rend vulnérables à des attaques, notamment à des cyberattaques. Les avantages de la compromission ou du sabotage de ces infrastructures sont d'ailleurs assez évidents. De telles attaques peuvent provoquer de graves perturbations dans les secteurs des transports et du commerce et entraîner d'importantes pertes économiques pour la cible visée. Elles constituent aussi un moyen facile et prévisible pour les auteurs d'attirer l'attention des médias, de faire de la propagande et souvent même de faciliter leurs efforts de recrutement.

Enfin, en prenant des civils innocents pour cible, les auteurs de telles attaques sèment la peur au sein de la population générale. De toute évidence, différents groupes ont des raisons bien à eux de mener leurs opérations. Par exemple, les groupes et les individus inspirés par al-Qaïda souhaitent presque toujours tuer des gens. Les groupes qui cherchent à défendre une cause particulière s'en prennent plutôt à des biens pour faire passer leur message d'une manière claire et précise. Quant aux États étrangers, ils sont motivés par des intérêts en matière de défense et de commerce.

Sur ce, monsieur le président, j'aimerais vous remercier de votre attention et j'invite les membres à me poser des questions sur les sujets que je viens d'aborder.

**Le président:** Je vous remercie.

Nous allons maintenant donner la parole à Gerard McDonald, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, Transports Canada.

Vous êtes le bienvenu.

[Français]

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

[Traduction]

Je remercie les membres du comité et je suis très heureux de les rencontrer aujourd'hui pour les informer du rôle joué par Transports Canada pour améliorer la sécurité du réseau de transport ferroviaire.

[Français]

Tout d'abord, j'aimerais dire que la sécurité et la sûreté des réseaux de transport sont de la plus haute importance pour le gouvernement du Canada.

[Traduction]

Le 22 avril 2013, la GRC a arrêté deux individus et les a inculpés de conspiration en vue de mener une attaque terroriste contre un train de VIA. Il est important de noter que la population, les employés du chemin de fer, les voyageurs ou les infrastructures n'ont pas été menacés. Toutefois, ces arrestations ont montré toute l'importance d'une surveillance continue du réseau des transports.

Nous avons aussi insisté sur le fait que la sécurité des chemins de fer et du transport urbain exige que l'on agisse en partenariat avec tous les niveaux du gouvernement, les services de polices locaux, le personnel d'intervention d'urgence, les exploitants et les associations professionnelles, en faisant appel à toute une gamme de moyens mis en œuvre par les exploitants de toutes tailles.

Transports Canada collabore étroitement avec les exploitants pour garantir la sécurité de leur exploitation. Ainsi, en 2007, le gouvernement du Canada a renouvelé un protocole d'entente sur la sécurité avec l'Association des chemins de fer du Canada et ses membres.

[Français]

Conformément au protocole d'entente, les exploitants ferroviaires sont tenus notamment d'effectuer des évaluations des risques de sûreté et d'établir des plans de sûreté propres à leurs activités. D'après les risques cernés, les exploitants élaborent et mettent en œuvre des pratiques de sécurité appropriées.

Transports Canada collabore également avec les signataires du protocole d'entente et mènent des activités de surveillance et de contrôle afin d'aider l'industrie à respecter les modalités du protocole d'entente et de promouvoir un réseau de transport ferroviaire plus sûr. Par exemple, Transports Canada emploie des inspecteurs en région pour évaluer dans quelle mesure les signataires respectent les modalités du protocole d'entente. Ce processus comprend des évaluations et des inspections relativement aux aspects importants des programmes de sûreté des exploitants.

● (0905)

[Traduction]

Le gouvernement peut aussi se servir de certaines dispositions législatives pour améliorer la sécurité du réseau de transport ferroviaire dans certaines circonstances. Ainsi, pour renforcer la sécurité lors des Jeux olympiques de Vancouver et lors des Sommets du G8 et du G20 en 2010 à Toronto, Transports Canada a fait appel aux dispositions de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

De 2006 à 2009, Transports Canada a par ailleurs administré le programme Sûreté-Transit. Ce programme a dispensé une aide financière à frais partagés aux petits et gros exploitants de trains de banlieue et de transports urbains dans tout le Canada pour qu'ils puissent renforcer leurs mesures de sécurité afin de faire face aux menaces terroristes.

L'industrie et le gouvernement participent par ailleurs en commun à l'élaboration de codes de pratique d'application volontaire sur des questions telles que la conduite des évaluations des risques pour la sécurité, l'élaboration et l'application des programmes de sécurité, la tenue d'exercices sur la sécurité ainsi que la formation et la sensibilisation. Les responsables de Transports Canada participent par ailleurs à des ateliers en collaboration avec les associations ferroviaires et de transport pour promouvoir la sécurité des chemins de fer. Nous avons aussi collaboré avec l'industrie à la création d'un réseau de renseignements devant permettre de communiquer les renseignements de sécurité et de signaler les incidents.

[Français]

En conclusion, je tiens à réitérer que la sûreté est de la plus haute importance pour le gouvernement du Canada. La sûreté des réseaux de transport est en outre l'affaire de tous et est améliorée grâce à l'établissement de partenariats, à la promotion d'une culture de sûreté ainsi qu'à la sensibilisation dans toutes les administrations et tous les secteurs.

Merci à nouveau d'avoir offert à Transports Canada cette occasion de vous présenter son travail pour améliorer le système de sûreté du réseau de transport ferroviaire au Canada.

[Traduction]

Je suis prêt à répondre à toutes les questions que vous voudrez bien nous poser au sujet de notre travail.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur McDonald.

Nous allons maintenant communiquer avec Montréal pour entendre les représentants de VIA Rail.

Je ne sais pas exactement s'il y aura un ou deux exposés. Monsieur Beaulieu, vous avez la parole.

**M. Marc Beaulieu (directeur général régional, Est et chef du transport, expérience-client, VIA Rail Canada inc.):** Bonjour.

Je m'appelle Marc Beaulieu. Je suis le directeur général régional et le chef du transport à VIA Rail. J'ai le plaisir d'avoir à mes côtés aujourd'hui Marc Tessier, notre directeur de la sûreté de l'entreprise et des affaires réglementaires, et Jacques Gagnon, le porte-parole de VIA.

[Français]

Monsieur le président, chers membres du comité, c'est avec plaisir que nous participons à cette rencontre par vidéoconférence.

[Traduction]

Au nom de VIA Rail Canada, je vous remercie, monsieur le président, de nous avoir invités à comparaître devant ce comité.

[Français]

Les politiques de sécurité et de sûreté de VIA Rail sont rigoureuses et les processus pour les appliquer sont stricts. Les normes de formation de notre personnel à bord des trains et de ceux et celles qui servent nos passagers sont élevées. Également, les mécanismes pour signaler un risque quelconque sont très efficaces pour communiquer avec les autorités policières.

[Traduction]

Les questions de sécurité et de sûreté sont prioritaires à VIA Rail. Nous reconnaissons l'importance des services de police et nous saluons leur travail. Le transport des voyageurs dans les trains est l'un des plus sécuritaires et nous faisons de notre mieux pour que ça reste ainsi. En sa qualité de membre de l'Association des chemins de fer du Canada, VIA Rail est signataire du protocole d'entente entre cette association et Transports Canada. Ce protocole d'entente couvre les éléments essentiels suivants: plans de sécurité, formation et sensibilisation, exercices et signalement des incidents. Conformément à ce qui précède, VIA Rail a déposé un plan de sécurité qui tient compte du modèle de sécurité en cours. Ce plan est axé sur les risques et s'appuie pour l'évaluation des risques sur les catégories établies par Transports Canada en matière de risques.

Dans le cadre de son plan de sécurité, VIA Rail a mis en place les procédures et les programmes suivants. Tous les employés doivent suivre obligatoirement une formation les sensibilisant à la sécurité. Ce programme de formation a été élaboré en consultation avec la GRC. Un groupe d'employés de première ligne a par ailleurs bénéficié d'une formation personnelle dispensée par des membres de la GRC. Les cadres de gestion ayant des responsabilités en matière de sécurité ont reçu une formation dispensée par des agents de la GRC en collaboration avec le Collège canadien de police d'Ottawa. Une formation en matière de renseignements et un agrément ont par ailleurs été dispensés par l'intermédiaire du Bureau du Conseil privé.

VIA Rail effectue régulièrement des exercices de sécurité pour s'assurer que les procédures et les programmes fonctionnent comme prévu. Cette façon de procéder fait appel à la participation de différentes forces de police, notamment la GRC, dans le cadre d'exercices de formation qui s'efforcent de familiariser les agents avec l'exploitation et le matériel de VIA Rail et de synchroniser les différentes interventions. VIA Rail a par ailleurs mis en place des procédures pour s'assurer que les incidents relevant de différents types de terrorisme soient signalés aux autorités compétentes. Cela s'étend à un partenariat avec la GRC dans le cadre de l'initiative visant à signaler et à notifier les incidents suspects à Transports Canada.

En plus de ces exigences, le plan de sécurité de VIA établit par ailleurs le programme découlant de notre protocole d'entente, qui autorise sans restriction les services de police à pénétrer sur notre propriété. Les services de police sont ainsi habilités à agir pour notre compte. Cela nous permet d'instaurer une forte relation et facilite le recueil et la communication des renseignements.

VIA abrite des services internes de police des chemins de fer qui sont chargés de la protection des infrastructures sur une bonne partie des voies qu'elle exploite. VIA collabore étroitement par ailleurs avec Transports Canada en prenant part à des initiatives, des comités et des groupes de travail divers. Ces activités ont donné lieu à l'élaboration de codes de pratique visant à mettre en œuvre les meilleures solutions retenues par l'industrie en matière de sécurité, d'élaboration des plans, d'évaluation des menaces et des risques, de sensibilisation à la sécurité et d'information du public.

En conclusion, je tiens à remercier les services de police qui nous sont associés ainsi que Transports Canada, qui nous aident continuellement à nous améliorer et à être plus efficaces en matière de sécurité. Nous tenons ainsi notre promesse en garantissant la sécurité des voyageurs.

• (0910)

[Français]

En conclusion, j'aimerais remercier les autorités policières et Transports Canada de leur soutien continu. Cela nous permet de remplir notre promesse d'offrir un service sécuritaire à nos passagers.

Merci.

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur Beaulieu.

Nous allons faire un premier tour de questions. Chaque intervenant disposera de sept minutes.

Monsieur Hawn, vous avez la parole. Vous disposez de sept minutes.

**L'hon. Laurie Hawn (Edmonton-Centre, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je remercie nos témoins de comparaître dans un délai aussi court.

J'aimerais commencer par la Sécurité publique du Canada et par M. Davies. Vous avez évoqué les quatre volets qui sont d'empêcher, de déceler, de priver et d'intervenir. Bien sûr, nous ne souhaitons pas en arriver à l'intervention. Nous voulons interrompre le processus avant. Il m'apparaît que l'essentiel est évidemment la détection, et ce qui importe avant tout dans ce cas c'est de pouvoir accéder à l'information disponible. Il y a beaucoup d'information disponible sur Internet et en provenance d'autres sources.

Estimez-vous que nous avons besoin d'une législation permettant de légaliser l'accès à Internet, en ménageant un contrôle suffisant, afin de pouvoir déceler le genre d'activité qui mène aux situations dont nous venons d'être témoins?

**M. John Davies:** De manière générale, l'accès à l'information c'est le renseignement. Les deux sont synonymes. Ils vont ensemble. Toute politique ou toute mesure législative aidant les services de police et nos organismes de renseignement à accéder à davantage d'information pour réduire conformément à la loi les risques courus par la population canadienne est une chose qu'il vous faut envisager. Il vous faudra bien sûr peser les avantages et les inconvénients de ces mesures et vous pencher sur la meilleure façon de légiférer. Il est clair, à mon avis, que les échanges d'information avec le secteur privé, avec d'autres institutions du gouvernement, tout ce qu'il est possible de faire dans ce domaine, sont une bonne chose.

**L'hon. Laurie Hawn:** J'imagine qu'aucun de nos témoins ne vous contredira. Je vois que tout le monde est d'accord, merci.

J'aimerais que l'on s'en tienne pour l'instant à la Sécurité publique, monsieur Davies. J'occupe par ailleurs le poste de coprésident canadien de la Commission permanente mixte de défense Canada-États-Unis. Vous n'ignorez pas, bien sûr, qu'il y a une forte collaboration entre la Sécurité publique et l'Homeland Security. Pourriez-vous nous dire quelques mots...?

Nous avons surtout évoqué la partie canadienne, qui bien entendu est la plus importante en ce qui nous concerne. Pourriez-vous nous dire quelques mots de la coordination en général avec les É.-U., et s'il y a des dispositions précises dont vous pouvez nous parler en ce qui a trait à la sécurité des chemins de fer?

• (0915)

**M. John Davies:** Je pourrais peut-être exposer la situation générale et mes collègues vous donneront des détails plus précis concernant les chemins de fer. L'initiative Par-delà la frontière, qui a fait l'objet d'un accord entre le président Obama et le premier ministre Harper, a entraîné une multiplication des investissements et des efforts liés à la sécurité ces dernières années. L'un des volets en est bien entendu l'échange d'informations, on procède ensemble à différentes évaluations des menaces, on investit pour sécuriser la frontière et on s'efforce de trouver des solutions permanentes.

Par conséquent, une grande partie du travail en collaboration avec les États-Unis porte sur des objectifs très concrets liés au plan d'action pour une frontière intelligente. Ce plan d'action correspond à des objectifs précis à date fixe, par exemple. Il nous a vraiment aidés à dynamiser notre action et à nous ouvrir de nombreuses portes aux États-Unis, et je pense que c'est réciproque. C'est donc une démarche importante, du moins en ce qui concerne la politique nationale de sécurité et l'échange d'informations. C'est un volet important de notre action.

**L'hon. Laurie Hawn:** Je vous remercie.

Je m'adresse maintenant aux responsables de VIA Rail pour leur demander là aussi quels sont les protocoles d'accord ou d'entente qu'ils ont avec d'autres sociétés de chemin de fer, notamment de l'autre côté de la frontière. Quelles sont les ententes que vous avez passées en matière d'échange d'informations ou de communication des renseignements avec d'autres opérateurs, notamment Amtrak?

**M. Marc Beaulieu:** Nous sommes en étroite relation avec Amtrak. Nous apprécions ce partenariat. Nous sommes constamment en communication, que ce soit sur des questions opérationnelles ou de sécurité. Nous ne manquons pas de pratiquer une bonne communication. Je vous le répète, c'est un prolongement de notre réseau. Nous tenons cette société au courant dans toute la mesure du possible pour être sûrs que nos deux réseaux sont bien informés des menaces éventuelles.

**L'hon. Laurie Hawn:** Je vous remercie.

Je m'adresse maintenant au surintendant Tremblay, de la GRC. J'ai eu la grande chance de participer à Edmonton à l'annonce de la création des Équipes intégrées de la sécurité nationale. C'est donc une institution relativement nouvelle, même si je n'ignore pas que vous avez toujours collaboré en la matière sans que cela soit officialisé.

Est-ce que les choses marchent comme prévu et y a-t-il une composante internationale, ou pouvez-vous nous exposer, du moins dans ses grandes lignes, la collaboration internationale avec les organisations au sud de notre frontière?

**Surint. pr. Larry Tremblay:** Il est bien évident que la GRC est en étroite collaboration avec ses homologues chargés de faire appliquer la loi aux États-Unis. Les EISN au Canada n'ont fait qu'officialiser la collaboration entre ces diverses organisations. Même là où il n'y a pas d'EISN, la collaboration est étroite. Les EISN nous permettent de l'officialiser et d'agir de concert. La communication des renseignements au niveau provincial, fédéral et municipal est considérable.

**L'hon. Laurie Hawn:** En ce qui concerne le SCRS, les situations évoluent. Tout peut changer très rapidement. Je sais comment vous allez me répondre, mais je vais quand même vous poser la question. Le SCRS est-il en mesure de s'adapter rapidement? J'aimerais bien pouvoir m'assurer que le SCRS est équipé en hommes et en matériel, etc., pour s'adapter assez rapidement aux nouvelles menaces ou aux nouvelles situations.

**M. Michel Coulombe:** Notre organisation est très souple. Cela tient à la nature de notre travail et nous devons toujours nous adapter. Nous sommes passés du cadre de la guerre froide à celui du terrorisme aujourd'hui... Nous avons dû aussi nous adapter aux cyberattaques. Nous disposons donc des capacités d'analyse et d'intervention pour faire face d'urgence aux menaces et aux situations nouvelles.

**L'hon. Laurie Hawn:** Pour ce qui est de Transports Canada — car je ne veux oublier personne — vous êtes évidemment chargé, monsieur McDonald, de la sécurité et de la sûreté du transport au sein de Transports Canada. Quels sont les mécanismes auxquels vous avez recours pour vous assurer que les exploitants — que ce soit dans le domaine du transport ferroviaire ou encore du transport aérien — exécutent leurs obligations?

**M. Gerard McDonald:** Nous disposons d'un certain nombre de mécanismes. Avant toute chose, nous assurons la supervision des exploitants pour être sûrs qu'ils respectent le cadre de notre réglementation ou les protocoles d'accord que nous avons mis en place. Nous avons par ailleurs institué des réseaux de sécurité dans chacun des modes de transport pour faire en sorte que les exploitants aient du personnel ayant une cote de sécurité suffisante, au niveau secret, pour qu'on puisse lui communiquer les renseignements dont nous pouvons éventuellement disposer en cas de menace sur le réseau. Cela nous permet de collaborer avec ce personnel lorsqu'il faut faire preuve de plus de vigilance.

• (0920)

**L'hon. Laurie Hawn:** Quelles sont les inspections que vous effectuez? Procédez-vous à des contrôles sans avertissement préalable comme ceux qui se font dans les forces aériennes? Est-ce que vous procédez à ce genre d'exercice?

**M. Gerard McDonald:** Nous pouvons éventuellement y recourir.

Bien souvent ce que nous cherchons à faire, surtout dans le secteur des chemins de fer — toutes les sociétés de chemins de fer se sont dotées de programmes de sécurité — c'est de vérifier si elles font bien ce qu'elles ont prévu dans leurs programmes de sécurité. Nous les consultons par ailleurs lors de l'élaboration de leurs programmes et, si nécessaire, s'il nous apparaît qu'il y a une faille, nous procédons à des inspections inopinées. Le plus souvent, je vous l'avoue franchement, nous annonçons notre visite.

**L'hon. Laurie Hawn:** Très bien.

Pour en revenir à la GRC et au surintendant principal Tremblay, le gouvernement a récemment fait adopter la Loi sur la lutte contre le terrorisme pour donner à la police de nouveaux moyens et de nouveaux pouvoirs face à la menace que constitue le terrorisme. Si tant est que vous puissiez exprimer des opinions politiques, que pensez-vous du projet de loi S-7? Est-ce que cela va élargir la panoplie des moyens dont vous disposez?

**Le président:** Allez-y.

**Surint. pr. Larry Tremblay:** Je vous remercie.

Je ne peux évidemment pas commenter des projets de loi en cours d'adoption, mais je peux vous dire que nous nous servons de tous les outils mis à notre disposition pour faire appliquer la loi.

**Le président:** Je vous remercie.

Nous allons donner la parole pendant sept minutes à M. Garrison.

**M. Randall Garrison (Esquimalt—Juan de Fuca, NPD):** Merci, monsieur le président.

Je tiens moi aussi à remercier tous les témoins d'avoir accepté de comparaître dans un si court délai.

Plus particulièrement, je remercie les responsables de VIA Rail et de la GRC, qui sont intervenus très rapidement lors de la dernière affaire de terrorisme, ce qui nous montre bien, en ce qui nous concerne, que la panoplie des moyens d'intervention est vraisemblablement très complète et utilisée à bon escient.

Je vais tout d'abord poser une question à VIA Rail pour lui demander comment elle est traitée par le gouvernement du point de vue des stratégies et des activités antiterroristes. Êtes-vous placés à VIA Rail sur le même plan que n'importe quelle société privée, en dépit du fait que vous êtes une société d'État?

**M. Marc Beaulieu:** Je vais donner ici la parole à notre directeur des services de sécurité.

**M. Marc Tessier (directeur, Sûreté de l'entreprise et affaires réglementaires, gestion de la sécurité, de la sûreté et des risques, VIA Rail Canada inc.):** Je vous remercie.

Nous œuvrons en étroite collaboration avec l'industrie et nos organismes de tutelle tels que Transports Canada. Étant donné la nature de notre exploitation, nous sommes très axés sur la clientèle et sur la protection des passagers dans le cadre de la procédure d'inspection instituée par Transports Canada. Je dirais que si nous entretenons des relations étroites avec ce ministère, ce n'est pas tant parce que nous sommes une société d'État, mais en raison de la nature de notre exploitation.

**M. Randall Garrison:** Lorsque a été lancée l'initiative du gouvernement contre le terrorisme, à la fin de l'année 2001 ou au début de l'année 2002, est-ce que VIA Rail a été invitée à faire des propositions de financement des mesures antiterroristes dans le cadre de cette initiative, ou est-ce que vous avez été amenée comme toute autre entreprise du secteur privé à financer ces mesures de sécurité avec vos propres ressources?

**M. Marc Beaulieu:** Nous faisons appel à nos propres budgets d'exploitation pour financer ces programmes.

**M. Randall Garrison:** Cela nous indique que dans le cadre du plan d'action et de la stratégie nationale s'appliquant aux infrastructures essentielles, VIA Rail a été englobée dans cette stratégie en 2011 à la rubrique du secteur des transports. Est-ce là une bonne façon de caractériser votre participation à ces initiatives?

**M. Marc Beaulieu:** Oui, en effet.

**M. Randall Garrison:** Je vais maintenant m'adresser à M. Davies, de la Sécurité publique.

Est-ce que des crédits prévus dans le cadre de la lutte antiterroriste ont été alloués à des projets d'infrastructures essentielles?

**M. John Davies:** Est-ce que vous parlez de la SPAT?

**M. Randall Garrison:** Effectivement.

**M. John Davies:** Je ne sais pas comment ont été ventilés les crédits.

**M. Randall Garrison:** Le vérificateur général a récemment publié un rapport dans lequel on se demandait où était passé l'argent. L'un des sujets qui me préoccupe, c'est de savoir si à une date ultérieure, vous serez en mesure de nous dire si certains crédits de ce type ont été affectés à des infrastructures nationales essentielles comme VIA Rail.

**M. John Davies:** Je suis sûr que certains crédits ont été affectés au secteur des transports.

**Le président:** Oui, monsieur McDonald?

**M. Gerard McDonald:** Monsieur le président, je pourrais peut-être vous donner quelques éclaircissements.

Il y avait entre autres le programme Sûreté-Transit, que j'ai évoqué tout à l'heure, dans le cadre duquel on a affecté environ 115 millions de dollars à l'amélioration de la sécurité des infrastructures du chemin de fer et des transports urbains.

Les exploitants des chemins de fer et des transports urbains ont pu demander à bénéficier de ce programme. VIA Rail n'a pas présenté de demande, mais a quand même bénéficié des aménagements accordés dans le cadre de ce programme à la gare Union de Toronto et à la gare Centrale de Montréal.

● (0925)

**M. Randall Garrison:** Pour en revenir aux rapports publiés récemment par le vérificateur général, il a été décelé entre autres des lacunes au niveau de la coordination d'ensemble. Nous avons eu en 2001 l'initiative de sécurité publique et de lutte contre le terrorisme. Nous avons amélioré la capacité de résistance des bâtiments face à la menace terroriste dans le cadre de la stratégie antiterroriste de 2012 au Canada. Nous avons un plan d'action et une stratégie nationale concernant les infrastructures essentielles. Nous avons la stratégie de cybersécurité. Nous nous sommes dotés d'une stratégie canadienne de lutte contre le terrorisme.

Qui se charge en fait de coordonner toutes les opérations dans le cadre de la stratégie de lutte contre le terrorisme? Comment s'opère cette coordination? Je sais que cela relève officiellement des attributions de Sécurité publique, mais nous avons tout un ensemble de stratégies couvrant différents domaines. Où se fait la coordination?

**M. John Davies:** C'est Sécurité publique Canada qui se charge, pour le compte des milieux du renseignement, de coordonner la mise en application de cette stratégie, et il en va de même pour les stratégies concernant les infrastructures essentielles et la cybersécurité.

Excusez-moi, j'ai oublié les autres stratégies que vous avez mentionnées, mais Sécurité publique, comme je l'ai indiqué au début de mon exposé, élabore les politiques en accord avec la collectivité. Nous élaborons les stratégies pour son compte et nous les mettons en application avec elle. Notre travail consiste à œuvrer avec la collectivité, à consigner nos activités, à élaborer des plans d'action et à rendre compte aux ministres et au cabinet des progrès enregistrés.

**M. Randall Garrison:** Puisque c'est Sécurité publique qui se charge de cette coordination, comment fait-on le lien avec la coordination des dépenses dans le cadre des initiatives antiterroristes? Autrement dit, vous coordonnez les politiques, mais qui se charge de coordonner l'affectation des ressources dans le cadre de la lutte antiterroriste?

**M. John Davies:** Je vous répète que si vous parlez ici des crédits versés au titre de la SPAT, il me semble que ces fonds sont épuisés depuis un certain temps. La plupart des ressources dont disposent les ministères et organismes concernés font désormais partie de leur financement de base.

Est-ce que vous nous demandez s'il existe des ressources supplémentaires et qui décide de les attribuer? Est-ce là votre question?

**M. Randall Garrison:** Le vérificateur général s'inquiétait entre autre du fait qu'il n'était pas prouvé que les propositions d'affectation de crédits dans le cadre des initiatives antiterroristes correspondaient bien à l'évaluation des menaces et des risques. C'est pourquoi je m'efforce de déterminer qui est chargé de s'assurer que les crédits affectés, que ce soit au niveau de chaque ministère ou de l'ensemble du gouvernement, le soient, comme l'a indiqué le vérificateur général, en fonction des menaces et des risques relevés au niveau national.

Est-ce que cela relève de la responsabilité de vos groupes de coordination? Est-ce que cela relève des attributions du Conseil du Trésor?

**M. John Davies:** Je vous répète qu'à mon avis vous vous référez à des initiatives bien précises d'il y a quelques années. Dans le cadre du financement de base actuel, il y a bien entendu les comptes rendus d'activité des ministères. Il y a différents rapports qui sont rendus publics et qui font l'objet d'une discussion. Que ce soit dans les budgets des dépenses, dans les comptes publics ou dans tous les rapports d'activité publiés régulièrement, toutes ces questions font l'objet d'une discussion et sont débattues par les parlementaires.

**Le président:** Merci, monsieur Garrison. Nous n'avons plus de temps.

La parole est maintenant à M. Leef.

**M. Ryan Leef (Yukon, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je remercie tous nos témoins.

Puisque nous sommes ici aujourd'hui pour parler en fait de la sécurité dans les chemins de fer, je vais adresser certaines questions aux représentants de VIA Rail.

On nous a parlé de partenariats, d'intégration des tâches et de sensibilisation. Je me demande simplement, au niveau de la perception des menaces par les clients, ce que fait VIA Rail pour s'assurer que les passagers et les clients des services de chemins de

fer soient informés et sensibilisés au fait qu'ils doivent se montrer vigilants?

La GRC nous a parlé du travail qui est fait au niveau des détachements. Le SCRS nous a dit qu'il était très difficile d'identifier les loups solitaires et, à partir du moment où il y a des menaces dans le secteur des chemins de fer, il nous faut évidemment compter fortement sur le fait que le grand public sera sensible à ces menaces.

Dans quelle mesure, à votre avis, les Canadiens sont bien conscients à l'heure actuelle de la menace terroriste. Que fait VIA Rail pour appeler à la vigilance et inciter les clients à signaler les cas suspects?

• (0930)

**M. Marc Beaulieu:** Nous avons bien sûr des programmes d'une grande efficacité pour inciter les employés à la vigilance. Nos mécaniciens de locomotives connaissent bien leur domaine et nos employés qui traitent directement avec les clients, que ce soit dans nos trains ou dans nos gares, ont une excellente formation et ont appris à observer et déceler toute situation dangereuse ou tout comportement suspect.

Nous disposons dans nos installations et dans nos gares d'un équipement électronique varié, qu'il s'agisse de caméras, du contrôle des accès ou de dispositifs de verrouillage télécommandés. Le personnel de sécurité de VIA Rail ou des propriétaires des gares assure la sécurité en maints endroits, et nous avons recours à des inspecteurs de sécurité sous contrat qui sont d'anciens agents de police voyageant en civil sur certains de nos trains.

Il est indéniable, en ce qui nous concerne, que nos clients ont leur rôle à jouer. Tous les faits qui sont portés à notre attention sont examinés très attentivement et très rigoureusement. Pour répondre à votre question, je suis bien convaincu que les passagers qui utilisent notre mode de transport se sentent en sécurité, sont en sécurité, et nous faisons tout notre possible pour continuer à améliorer les mesures de réduction des risques que nous avons mis en place.

**M. Ryan Leef:** Je vous remercie.

Lorsqu'on utilise un mode de transport public ou lorsqu'on se trouve de manière générale dans un lieu public, on veut pouvoir se déplacer, se sentir en sécurité, baisser la garde et ne pas être constamment sur le qui-vive. Il est évident, toutefois, que nous n'en sommes plus là. Le SCRS nous l'a dit, il y a parmi nous des groupes de personnes qui nous veulent du mal.

J'étais justement à Boston il y a quelques semaines lorsque les attentats se sont produits. Je suis le premier à reconnaître que lors d'un tel événement, on a bien sûr tendance à baisser la garde. Je ne suis pas sûr d'envisager avec plaisir le jour où l'on sera entouré de panneaux d'avertissement. Il est évident que la meilleure sécurité est parfois celle que l'on ne voit pas. Nous avons cependant un rôle à jouer en tant que simples citoyens et qu'usagers des transports publics.

Comment faites-vous la part des choses entre la nécessité de faire savoir aux gens qu'ils doivent signaler certains faits et de les sensibiliser au moyen de panneaux d'avertissement ou de consignes de sécurité, tout en leur permettant d'autre part de se déplacer dans un cadre qui ne les oblige pas constamment à rester sur le qui-vive? Comment réussissez-vous à maintenir un équilibre approprié à VIA Rail?

**M. Marc Beaulieu:** C'est grâce à une formation et à une prise de conscience permanente. Nous saisissons toutes les occasions pour bien faire passer le message. Notre politique consistant à « ouvrir l'œil » et à sensibiliser nos employés est bien claire. Il s'agit tout d'abord de diffuser les renseignements. Les cas suspects doivent être signalés immédiatement. Notre centre de contrôle des opérations est directement relié aux forces de police qui peuvent être appelées à intervenir en cas de besoin. Nous vérifions régulièrement les mesures en place. Nous mettons à profit les commentaires de notre personnel exécutant et de nos directeurs pour revoir constamment nos mécanismes et nos procédures afin de maintenir un bon équilibre. En cas de doute, nous privilégions toujours la sécurité.

**M. Ryan Leef:** Monsieur le surintendant principal Tremblay, le NPD nous dit que la panoplie des moyens disponibles est complète. Êtes-vous prêt à affirmer aujourd'hui que la panoplie des services chargés de faire appliquer la loi est à l'heure actuelle complète et que nous sommes prêts à faire face aux organisations terroristes? Est-ce que nous sommes légèrement en retard? Y a-t-il des mesures à prendre pour s'assurer que cette panoplie est toujours complète? Est-ce que nous sommes à la hauteur aujourd'hui?

**Surint. pr. Larry Tremblay:** Je ne peux qu'évoquer la complexité d'une menace qui évolue constamment. Il est essentiel que nous sachions nous replacer pour faire face à cette évolution. Je vous répète que je ne suis pas en mesure de commenter la loi qui est proposée et que nous utiliserons tous les outils mis à notre disposition. Si l'on nous donne des outils, nous en ferons bon usage.

**M. Ryan Leef:** Je vous remercie.

**Le président:** Il vous reste une minute.

**M. Ryan Leef:** Une minute? Merci, monsieur le président.

Vous avez parlé du travail effectué au niveau des détachements. Quelle est l'importance de ce travail, à votre avis, pour ce qui est de la sensibilisation et de la participation de la collectivité, par opposition aux opérations plus secrètes de répression?

• (0935)

**Surint. pr. Larry Tremblay:** C'est absolument fondamental. Je crois que les récentes arrestations, et celles qui ont fait beaucoup de bruit récemment, témoignent du niveau de collaboration entre les différents organismes et le secteur privé. Toutefois, la prévention des activités liées au terrorisme est avant tout une responsabilité commune. On ne peut pas la confier uniquement à la police ou à une organisation en particulier. Il est absolument essentiel que le public et les dirigeants de la collectivité jouent leur rôle pour déceler, empêcher et prévenir les agissements terroristes.

**Le président:** Je vous remercie.

Nous allons donner la parole à M. Scarpaleggia, qui disposera de sept minutes.

**M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.):** Merci, monsieur le président, et merci à tous les témoins d'être venus. Je remercie les membres du comité d'avoir accepté la motion libérale pour que soit convoquée cette audience. Nous aurions aussi aimé entendre des spécialistes venus de l'extérieur, non parce que nous n'avons pas confiance en votre travail, mais éventuellement pour tester la solidité de vos réponses.

J'aimerais entrer un peu plus dans les détails. On nous a parlé de stratégies, de coordination et de protocoles d'accord. Je me demandais simplement, monsieur Beaulieu, si vous pouviez nous dire combien d'incidents a enregistré l'année dernière VIA Rail dans le cadre de l'exploitation de son réseau ferroviaire. Vous nous dites qu'il y a des gens qui ont reçu une formation pour faire face aux

incidents. Bien évidemment, nous ne parlons pas ici d'attaques terroristes. Il s'agit simplement des incidents survenus sur des trains, qui obligent le personnel d'accueil ou d'autres responsables — éventuellement l'un de vos agents en civil — à intervenir d'une manière ou d'une autre. Cela peut aller d'un incident tout à fait mineur jusqu'à, par exemple, la nécessité de faire descendre le passager du train.

**M. Marc Beaulieu:** Je ne pourrais pas vous dire le nombre exact d'incidents, mais il me serait certainement possible de le trouver dans notre base de données et de vous le communiquer plus tard. Je peux vous assurer que nos employés sont extrêmement vigilants et qu'ils respectent très bien la procédure.

Lorsque c'est nécessaire, les services de police partout au pays réagissent très efficacement. À ma connaissance, chaque fois que nous avons dû faire appel à un service de police, la réponse a été rapide et efficace. Effectivement, il nous est arrivé d'avoir à arrêter des clients, parce que c'était malheureusement notre seule solution à ce moment-là.

Nous savons aussi très bien repérer les bagages suspects et, là aussi, les services de police réagissent très efficacement pour répondre à ces besoins. Je peux vous affirmer qu'à ma connaissance cela s'est produit au moins 10 fois cette année, sans vouloir être trop précis, parce que je n'ai pas les données sur moi, mais à de nombreuses reprises. Tous les intervenants ont chaque fois réagi avec une grande efficacité.

**M. Francis Scarpaleggia:** Vous me dites qu'il y a eu des incidents et que des gens et des bagages ont dû être sortis du train. Effectivement, nous aimerions par conséquent être informés du nombre de fois que cela se produit, éventuellement pour chacune des trois à cinq dernières années. Cela nous serait utile.

Vous nous dites qu'il y a des caméras pour assurer la sécurité dans les gares. Que vous apprennent ces caméras sur le plan de la sécurité? Vous savez qu'il y a un débat aux États-Unis pour savoir si ces caméras de sécurité sont vraiment dissuasives. Nous savons qu'elles aident évidemment à appréhender les délinquants, mais on ne s'entend pas sur leur caractère dissuasif.

Je me demande donc simplement si vos caméras de sécurité vous ont aidé éventuellement à dissuader des personnes susceptibles d'avoir un comportement bizarre ou autre de monter dans un train?

**M. Marc Beaulieu:** Je ne peux pas répondre à cette question précise sur les personnes susceptibles d'avoir des comportements bizarres. Je sais que nos caméras de sécurité nous ont servi à récupérer des objets volés et à identifier des délinquants, mais je ne peux pas vous dire précisément si elles ont réussi à elles seules à déceler des comportements bizarres.

• (0940)

**M. Francis Scarpaleggia:** J'aimerais aussi enchaîner ici sur la question soulevée par M. Garrison au sujet du rapport du vérificateur général et sur le fait que personne ne semble pouvoir nous dire combien on dépense dans notre pays au titre de la lutte contre le terrorisme et de la cybersécurité.

Je me souviens de la comparution du ministre. Il y a un ou deux mois, je crois. Nous lui avons demandé s'il pouvait nous chiffrer les dépenses consacrées par le gouvernement du Canada à la cybersécurité, et il s'est contenté de nous répondre qu'il nous fallait consulter les budgets des différents ministères concernés. Je pense qu'il y a là de quoi préoccuper, non seulement le vérificateur général, mais aussi les députés et le public en général.

Monsieur McDonald, est-ce qu'il va y avoir au sein de votre ministère, dans votre service, une diminution des ressources dans les années à venir, éventuellement l'année prochaine ou l'année suivante, à la suite, par exemple, des compressions budgétaires? Êtes-vous en première ligne ou préposés à des fonctions administratives? Si vous êtes en première ligne, le gouvernement nous a dit qu'il n'y aura aucune réduction des crédits ou de la main-d'œuvre, mais le personnel administratif pourrait subir des compressions budgétaires.

J'aimerais savoir si vous êtes gênés aux entourures, ou si votre budget est ramené à la portion congrue, au point où vous ne pourriez plus éventuellement accomplir à l'avenir l'excellent travail que vous faites actuellement. Est-ce que l'on cherche à vous imposer des économies que vous êtes bien dans l'incapacité de faire?

**M. Gerard McDonald:** Pour répondre à votre question de savoir si nous sommes en première ligne ou préposés à des fonctions administratives, en réalité nous faisons les deux. Nous sommes chargés de la mise en place de nos programmes de sécurité et de sûreté. Parallèlement, nos inspecteurs et d'autres membres du personnel qui administrent ces programmes sont aussi en première ligne dans les régions et à l'administration centrale.

Nos programmes ont subi les mêmes compressions budgétaires que celles qui ont touché les autres ministères dans tout le pays. Cela dit, toutefois, nous avons veillé particulièrement à ne pas diminuer nos ressources en première ligne, à ne pas réduire le nombre de nos inspecteurs sur le terrain, mais à faire porter davantage nos efforts sur l'administration, sur l'organisation et sur les frais généraux pour respecter les compressions budgétaires qui nous ont été imposées.

**M. Francis Scarpaleggia:** Je vous remercie.

Monsieur Beaulieu, si quelqu'un se présente dans l'une de vos gares pour acheter un billet en payant en liquide, est-ce que vous prenez simplement l'argent avant de remettre le billet, ou est-ce que vous trouvez cela suspect?

**M. Marc Beaulieu:** Tous les achats payés en liquide peuvent paraître suspects. Il y a d'autres indices, tels que le fait de prendre un aller simple, la nervosité, d'autres comportements que l'on a appris à nos employés à reconnaître. Ces incidents peuvent être facilement signalés et l'on procède à un suivi.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Scarpaleggia.

Nous allons maintenant donner la parole pendant cinq minutes à Mme Michaud. Les interventions au second tour sont de cinq minutes.

[Français]

**Mme Éloïse Michaud (Portneuf—Jacques-Cartier, NDP):** Je vous remercie d'être ici ce matin.

J'aimerais poursuivre un peu sur la lancée de mon collègue M. Garrison.

En fait, vous avez mentionné qu'un bon nombre de ministères et d'agences avaient vécu des compressions budgétaires et que vous-même n'y aviez pas échappé. Cela a débuté dans le budget de 2012, alors que l'Agence des services frontaliers du Canada a été victime de compressions de 143 millions de dollars, à la suite de quoi

325 emplois aux postes frontaliers partout au pays ont été supprimés. Le Service canadien du renseignement de sécurité subira une diminution de ses dépenses de près de 24,5 millions de dollars en 2015. C'est ce qui arrivera. La GRC a été soumise à des réductions de 195,2 millions de dollars et d'autres compressions sont à prévoir dans le budget de 2013. En fait, on prévoit pour 2013-2014 une réduction de 29,8 % des dépenses par rapport à 2012-2013.

Les compressions se font dans différents ministères et le travail se fait un peu en silo. Cependant, y a-t-il une évaluation globale des répercussions de chaque compression et de chaque nouvelle mesure mise en place sur la capacité des différents ministères et agences à contrer le terrorisme et à assurer la sécurité nationale du pays?

**M. John Davies:** Je vous remercie de votre question.

● (0945)

[Traduction]

Est-ce que vous me demandez de procéder à une analyse globale, du point de vue de la sécurité nationale, des répercussions de l'ensemble des compressions budgétaires sur la collectivité?

[Français]

**Mme Éloïse Michaud:** Oui, exactement. En fait, je veux savoir si on a calculé l'effet cumulatif de toutes les compressions. On enlève différentes ressources humaines. Quels sont les effets sur le terrain, si l'on additionne toutes ces initiatives?

[Traduction]

**M. Ryan Leef:** Je fais appel au Règlement.

**Le président:** M. Leef fait appel au Règlement. Nous allons l'entendre.

**M. Ryan Leef:** Monsieur le président, j'estime qu'il n'est pas juste pour nos témoins qu'on leur pose ces questions très générales sur l'ensemble des compressions budgétaires touchant les différents ministères. Nous leur avons demandé de venir répondre à des questions sur la sécurité du réseau ferroviaire canadien. Si les députés d'en face veulent poser directement des questions au sujet des mesures budgétaires affectant directement la sécurité des transports ou des chemins de fer, je considère qu'il serait juste que les témoins y répondent, mais je ne pense pas qu'il soit justifié de les interroger en ce qui concerne les dépenses à l'échelle d'un ministère.

**Le président:** Merci, monsieur Leef. En fait, j'ai demandé à notre greffier la motion par laquelle nous leur demandons de comparaître, et je dois rappeler au comité que nous leur avons demandé de venir témoigner lors d'une séance visant à informer les membres du comité des procédures, des modalités et des systèmes actuels de protection contre le terrorisme du transport ferroviaire au Canada, de ses passagers et des marchandises.

Je crois que M. Leef a vraisemblablement raison. Je vous invite... La question générale est de savoir si des compressions budgétaires ont remis en cause la sécurité des chemins de fer... mais nous nous intéressons plus particulièrement aux procédures visant à protéger le transport par chemin de fer au Canada: les systèmes, les modalités, et non pas la question budgétaire d'ensemble...

Allez-y.

**Mme Éloïse Michaud:** Si l'on doit évoquer le Règlement et si ce n'est pas pris sur mon temps de parole, j'aimerais répondre à cet argument.

**Le président:** Cela n'est évidemment pas pris sur votre temps de parole. Nous n'avons rien pris sur votre temps.

[Français]

**Mme Élane Michaud:** D'accord, c'est parfait.

En fait, dans les présentations, certains témoins nous ont dit qu'ils voulaient aborder les questions plus larges. Donc, je réponds aux présentations qui nous ont été données ici. Les témoins eux-mêmes ont voulu aborder des questions plus larges, donc, dans ce cadre, je pense que mes questions sont réglementaires.

[Traduction]

**Le président:** Je vous surveille. Je ne suis pas encore intervenu, parce que je considère que vos questions se situent à la limite. Nous voulons de l'information sur les systèmes, les modalités et les procédures de sécurité dans les transports.

Vous pouvez continuer.

[Français]

**Mme Élane Michaud:** J'y arrive.

Alors, monsieur Davies, pouvez-vous conclure pour cette partie?

[Traduction]

**M. John Davies:** De manière très générale, lors des discussions qui ont eu lieu à propos du plan d'action visant à réduire le déficit, le conseiller en matière de sécurité nationale ainsi que d'autres sous-ministres agissant dans ce secteur, se sont systématiquement rencontrés pour évoquer les répercussions des compressions budgétaires sur la sécurité nationale. Il y a eu un dialogue permanent entre les différents sous-ministres au cours de cette période.

[Français]

**Mme Élane Michaud:** Merci beaucoup.

Je m'adresse maintenant à M. Tremblay. Ma question va rejoindre les préoccupations de mes collègues d'en face, je crois.

J'ai parlé des compressions subies par la GRC. Cela a-t-il des effets directs sur votre capacité de collaborer avec VIA Rail pour assurer la sécurité sur les rails et contrer des attaques terroristes potentielles?

**Surint. pr. Larry Tremblay:** Je vous remercie de votre question.

[Traduction]

Grosso modo, monsieur le président, nous considérons que les récentes arrestations montrent que nous avons la capacité, en étroite collaboration avec le milieu des renseignements et différents ministères du gouvernement canadien, d'agir de concert avec le secteur privé pour écarter une menace terroriste très grave à l'encontre de notre réseau ferroviaire.

Je ne crois pas pouvoir vous donner davantage de détails sur la question.

[Français]

**Mme Élane Michaud:** Merci beaucoup.

Ma prochaine question s'adresse à M. McDonald.

Tout à l'heure, vous avez commencé à aborder certains programmes compris dans l'Initiative Sécurité publique et antiterrorisme qui avaient été utilisés par Transport Canada, entre autres, pour travailler avec VIA Rail afin d'assurer la sécurité sur les rails.

Pourriez-vous exposer votre pensée plus en détail? On sait que cette initiative contient énormément de programmes et qu'on peut difficilement suivre où les sommes ont été investies, quels sont les résultats et où sont passées les sommes résiduelles, s'il y a lieu.

Pourriez-vous nous en dire davantage sur certaines autres initiatives que vous avez utilisées pour assurer la sécurité sur nos rails?

**M. Gerard McDonald:** Je vous remercie de votre question.

[Traduction]

Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, nous avons lancé deux grandes initiatives. La première, celle du programme Sécurité-Transit, a duré de 2006 à 2009, il me semble. Il s'agissait en l'espèce de renforcer la sécurité des gares et de l'exploitation des chemins de fer ainsi que celle des transports urbains. Des crédits ont été versés à nos organisations pour en améliorer le fonctionnement.

● (0950)

[Français]

**Mme Élane Michaud:** Permettez-moi d'apporter une petite précision relativement à ce programme.

[Traduction]

**Le président:** Laissez le témoin finir de parler. Le temps nous manque.

**M. Gerard McDonald:** On a financé des choses telles que l'équipement de construction, la formation, la sensibilisation du public, les affiches, les évaluations internes, les techniques de surveillance, les infrastructures sur place, les centres de sécurité et les mesures de contrôle des accès.

Comme je vous l'ai indiqué, nous avons signé par ailleurs un protocole d'entente avec les chemins de fer. Nous sommes constamment en liaison avec les sociétés de chemins de fer pour améliorer le protocole d'entente, nous assurer qu'il est bien respecté et faire en sorte que les chemins de fer respectent leurs obligations de ce point de vue.

**Le président:** Merci, monsieur McDonald.

Nous allons maintenant revenir aux députés du gouvernement. Monsieur Norlock, vous avez la parole.

**M. Rick Norlock (Northumberland—Quinte West, PCC):** Merci, monsieur le président.

Par votre intermédiaire, je remercie les témoins d'être venus aujourd'hui.

Pour que les choses soient claires, le vérificateur général n'a jamais dit que la façon dont les crédits avaient été utilisés était préoccupante. Puis, lorsqu'il est venu témoigner devant le comité...

**M. John Rafferty (Thunder Bay—Rainy River, NPD):** Je fais appel au Règlement. Je ne pense pas qu'il nous faille revenir sur le sujet.

**M. Rick Norlock:** En effet, monsieur le président, nous ne pouvons pas accepter cette désinformation. Je parle avec les gens de ma circonscription. Ils ont été en quelque sorte trompés par des questions du genre de celles qu'on nous pose ici. Il n'y a pas eu de détournements de crédits et au ministère...

**Le président:** Allez-y.

**M. John Rafferty:** C'est exactement la même chose que lors de l'intervention de M. Leef. Nous avons abandonné ce type de questions. Je ne manquerai pas d'y revenir, si vous le souhaitez, lorsque ce sera mon tour.

**Le président:** Monsieur Norlock, vous pourriez peut-être formuler la chose d'une façon...

**M. Rick Norlock:** Passons à autre chose.

L'une des questions portait sur l'ASFC et les compressions budgétaires. Si je me souviens bien, monsieur le président, lorsqu'on examine nos derniers budgets — et l'un des témoins directement responsables de l'ASFC pourra éventuellement vous le confirmer — nous avons renforcé le personnel en première ligne — tout d'abord, parce que les terroristes ne sont pas des enfants de chœur, nous avons armé nos gardes-frontières pour garantir leur sécurité et celle de la population canadienne. Ensuite, nous avons augmenté de 26 p. 100 le nombre d'agents de l'ASFC.

Toutefois, si je puis maintenant demander aux responsables de VIA Rail et de la GRC en ce qui a trait aux caméras de sécurité, j'ai 30 ans d'expérience dans la police et les caméras de sécurité ont toujours... Je vais m'adresser directement à la GRC. Pour ce qui est des caméras de sécurité installées dans nos petites et grandes villes, ce qui s'est passé à Boston n'apporte-t-il pas la preuve, à votre avis... Les caméras de sécurité ont largement réduit les délais d'enquête et ont permis d'appréhender les criminels. N'ai-je pas raison, monsieur le surintendant principal?

**Surint. pr. Larry Tremblay:** Je vous remercie.

Je considère que les caméras de sécurité sont utilisées par les services de police pour constater les faits et servir de preuve. Nous les avons donc employées pour les besoins des enquêtes policières. Elles sont largement utilisées pour servir de preuve devant les tribunaux.

**M. Rick Norlock:** Je vous remercie.

Ma question s'adresse à M. Coulombe. Pouvez-vous nous décrire le rôle joué par le SCRS dans le cadre de la stratégie antiterroriste annoncée par notre gouvernement en 2012?

**M. Michel Coulombe:** Si vous considérez notre mandat, vous voyez que nous jouons évidemment un rôle en ce qui concerne les quatre volets — empêcher, déceler, priver, intervenir — mais à des degrés différents.

Il me semble que ce rôle est bien évident pour ce qui est des volets empêcher et déceler, de même lorsqu'il s'agit d'intervenir. En cas d'incident ou d'enquête, nous collaborons avec la GRC, de sorte que nous jouons aussi un rôle au moment de l'intervention. Nous avons effectivement un rôle à jouer, à différents degrés, dans chacun des quatre volets.

**M. Rick Norlock:** Je vous remercie.

J'ai encore une question à poser à la GRC et éventuellement aux responsables de VIA Rail. Pouvez-vous nous décrire précisément la collaboration qui s'est instaurée entre la GRC et les exploitants de chemins de fer. Je pense aux services de police du CN et du CP, qui jouent un rôle essentiel sur les lignes exploitées par VIA. Les responsables de VIA pourraient peut-être dire leur mot au sujet de la collaboration avec ces deux services de police dans le cadre de leur exploitation ferroviaire.

**Surint. pr. Larry Tremblay:** Étant donné l'affaire en cours, je ne peux pas ici entrer dans les détails, mais je peux vous garantir que dès le départ de l'enquête, nous avons collaboré étroitement avec les services policiers de VIA et du CN pour faciliter l'enquête et garantir la sécurité du public. La collaboration a été sans faille. Tout a été mis sur le tapis d'un côté et de l'autre pour que l'on puisse parvenir ensemble à écarter cette menace. Cette collaboration a été mise en place et se poursuit.

• (0955)

**M. Rick Norlock:** Je vous remercie.

Monsieur Beaulieu, avez-vous des commentaires à faire au sujet...

**M. Marc Beaulieu:** Oui, je suis entièrement d'accord avec ce qui vient d'être dit. On ne peut pas rêver à une meilleure collaboration. Que ce soit avec la GRC, les autorités locales, le CN ou le CP, nos méthodes sont très rigoureuses et la communication est excellente.

**Le président:** Très rapidement, monsieur Norlock, vous disposez de 30 secondes.

**M. Rick Norlock:** J'aimerais poser rapidement une question au SCRS. Étant donné les événements récents, tout le monde a en tête la possibilité d'une attaque terroriste. Est-ce que ces événements ont considérablement fait évoluer le mode de fonctionnement du SCRS?

**M. Michel Coulombe:** Je vous réponds tout de suite que non.

**M. Rick Norlock:** Je vous remercie.

**Le président:** Merci.

Nous allons maintenant revenir à l'opposition et à M. Rousseau.

[Français]

**M. Jean Rousseau (Compton—Stanstead, NPD):** Merci beaucoup, monsieur le président.

En ce qui a trait aux opérations, six postes frontaliers se trouvent dans mon comté. Certains sont assez isolés, comme ceux de Chartierville, de Stanhope et de Saint-Herménégilde. En région, il y a quelquefois des centaines de kilomètres de forêt qui séparent différents postes frontaliers. Disons les choses comme elles sont: en Estrie, en région, il est arrivé par le passé que des gens traversent la frontière et qu'on les retrouve errant dans différentes municipalités. Il y a même eu des situations où des méfaits ont été commis dans mon comté par des gens qui avaient passé la frontière carrément par la forêt.

Bien sûr, chaque fois qu'on parle à des gens de l'Agence des services frontaliers, de la GRC ou de la Sûreté du Québec — car la Sûreté du Québec effectue quand même des patrouilles dans certaines régions du Québec, par manque de ressources dans les autres corps de services frontaliers —, ils nous disent que la communication entre les différents services est difficile et inefficace, qu'il y a de l'information, mais qu'on ne peut s'en servir.

Ma question s'adresse autant à M. Davies qu'à M. Tremblay, ou même à M. McDonald, à qui j'aurai une autre question à poser tout à l'heure.

Comment se fait-il que j'entende parler de ces situations-là, alors que vous me dites que tout va relativement bien et qu'on fait quand même des opérations très réussies et très efficaces?

Je vous donne un exemple. À Stanstead, bien que des opérations très efficaces aient été faites, on a connu des situations malheureuses par le passé, et on en connaît encore aujourd'hui, attribuables au fait que des centaines de kilomètres de forêt sont totalement ouverts.

Comment se fait le contrôle? Comment peut-on rassurer les gens et leur dire qu'il y a une sécurité et surtout qu'on fait des patrouilles?

[Traduction]

**M. John Davies:** Malheureusement, je ne peux pas vous donner une réponse très satisfaisante. L'ASFC serait éventuellement mieux placée que moi pour vous donner plus de détails opérationnels et sur la façon dont on s'efforce à la frontière d'agir en commun, d'intervenir dans les différentes localités et de remédier aux difficultés des postes qui peuvent se trouver isolés.

Je ne sais pas si quelqu'un d'autre...

**Le président:** Monsieur Rousseau, pourriez-vous là encore vous en tenir plus précisément au transport ferroviaire? Je comprends que vous ayez... Oui, allez-y.

[Français]

**M. Jean Rousseau:** D'accord.

Dans mon comté, il y a un petit réseau de chemin de fer qui appartient au Chemin de fer Saint-Laurent et Atlantique et qui sert uniquement au transport des marchandises. Deux voies traversent la frontière dans ma région, soit les Cantons-de-l'Est. Cette compagnie appartient à Genesee & Wyoming Inc., qui gère le transport. Il semble y avoir aussi des wagons qui lui appartiennent.

Comment se font les échanges d'information et la formation dont vous avez parlé? Vous dites que des communications et des formations s'effectuent quand même pour mettre tous les gens à jour relativement à la sécurité. C'est uniquement de la marchandise qui passe par ce petit réseau, mais au moins un ou deux trains par jour traversent les frontières. Ces trains sont-ils fouillés? Comment s'effectuent les fouilles?

De plus, il y a des passages à niveau en mauvais état. Il est déjà arrivé que la circulation soit bloquée pendant des jours parce que le Chemin de fer Saint-Laurent et Atlantique ne prend pas en charge la mise à jour et la restauration de ces passages à niveau. Les représentants du ministère des Transports nous disent que c'est la municipalité qui devrait en être responsable. Alors, qui est responsable de quoi? Je trouve que c'est une sorte de passoire.

• (1000)

[Traduction]

**M. Gerard McDonald:** Monsieur le président, je pense que cela relève de mes attributions. Je ne suis pas sûr de bien comprendre toutes les questions.

C'est à l'ASFC qu'il appartient de fouiller ces trains lorsqu'ils traversent la frontière. Je ne peux pas vous répondre sur ce point.

En ce qui a trait à la sécurité de l'exploitation d'une organisation telle que le Chemin de fer Saint-Laurent et Atlantique, cette compagnie est signataire du protocole d'entente passé avec l'Association des chemins de fer du Canada, et elle est donc tenue d'avoir un programme de sécurité. Il lui incombe d'évaluer les risques et de mettre en application un programme pour les réduire.

Il est évident qu'une société de chemins de fer qui n'exploite qu'une petite ligne et ne transporte que des marchandises, n'aura pas une planification aussi détaillée que celle de VIA Rail, qui transporte des passagers dans tout le pays. Elle a cependant un programme. Elle collabore avec nous. Elle collabore avec l'Association des chemins de fer du Canada. Nous évaluons son programme pour nous assurer qu'il répond à toutes les exigences, que les risques ont bien été évalués et que les mesures de réduction des risques sont en place.

Enfin, pour ce qui est des passages à niveau et de leur financement, vous êtes peut-être au courant du fait que nous avons effectivement un programme de participation financière à l'entretien des passages à niveau, dont peuvent se réclamer toutes les sociétés ferroviaires. Il est financé à parts égales par le gouvernement fédéral, les municipalités et les chemins de fer. Le gouvernement fédéral d'une part, et les municipalités et les chemins de fer de l'autre. C'est là une façon d'obtenir des crédits pour améliorer les passages à niveau.

Un conflit de compétences n'en subsiste pas moins entre les sociétés de chemin de fer et les municipalités. On le retrouve partout au pays. Nous nous efforçons de le résoudre dans toute la mesure du possible. Bien souvent, nous y parvenons et nous réussissons à améliorer la sécurité de ces passages à niveau.

**Le président:** Merci, monsieur McDonald.

Nous allons maintenant donner la parole à M. Payne, qui disposera de cinq minutes.

**M. LaVar Payne (Medicine Hat, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins d'être venus. Les questions que nous abordons aujourd'hui ont évidemment une grande importance.

Pour revenir à votre analyse, monsieur McDonald, je viens justement d'annoncer le versement de certains crédits dans ma propre circonscription. Il y a au moins une demi-douzaine de passages à niveau en cours de rénovation pour des raisons de sécurité, ce qui est extrêmement important, il me semble, pour les collectivités et les usagers susceptibles d'emprunter ces routes. C'est un élément important.

Monsieur Davies, vous nous avez dit dans votre exposé que nous avons mis en place des infrastructures pour communiquer avec tous les paliers de gouvernement, le secteur privé et les exploitants des infrastructures essentielles — ce qui englobe évidemment les transports. Pourriez-vous éventuellement nous faire mieux comprendre ce que l'on entend par « infrastructures essentielles »?

**M. John Davies:** Vous voulez parler des 10 secteurs, de la façon dont se fait la planification, et des choses de ce genre?

**M. LaVar Payne:** Oui.

**M. John Davies:** Je vais faire de mon mieux. Les infrastructures essentielles ne relèvent pas directement de ma responsabilité, mais en 2010, le ministre de la Sécurité publique, en association avec ses homologues provinciaux, a annoncé la mise en place de la stratégie nationale de protection des infrastructures essentielles. C'est en somme un plan visant à écarter les menaces qui pèsent sur des éléments essentiels de notre société comme les systèmes financiers, les réseaux de transport, les réseaux électriques, etc. Il s'agit plus ou moins d'un projet visant à instaurer des partenariats entre la fonction publique et le secteur privé, à améliorer l'échange d'informations sur les risques et les menaces entre les différents paliers du gouvernement et le secteur privé, et à organiser des activités et des exercices sur la gestion des risques.

Le surintendant principal vous a dit quelques mots de ces exercices, mais des groupes de travail ont été mis sur pied dans chaque secteur, et ces secteurs se regroupent une fois par an lors d'un colloque national. Les responsables reçoivent des renseignements confidentiels sur les menaces et les risques, échangent de l'information sur la mise en place des méthodes d'évaluation des risques, etc. Il y a aussi, dans une certaine mesure, une liaison avec les États-Unis, étant donné que nos infrastructures essentielles sont étroitement associées aux leurs.

**M. LaVar Payne:** Bien. Je vous remercie.

Monsieur McDonald, j'aimerais que l'on reparle un peu des chemins de fer. Je suis originaire de l'Ouest du Canada et, dans ma circonscription, il y a un ou deux grands producteurs d'engrais ou de dérivés de la pétrochimie. Bien évidemment, ils expédient de grandes quantités de produits tels que l'ammoniac ou le méthanol, qui traversent effectivement la frontière. C'est le CPR qui s'en charge, car c'est notre seule société de chemins de fer. Je me demande justement quelle est la communication qui se fait entre Transports Canada et le CPR, quels sont les plans, notamment en ce qui concerne le transport des produits de ce type. Il est évident qu'à bien y penser, le terrorisme est ici un grand danger.

Si quelqu'un d'autre a des observations à faire à ce sujet, je les accueillerai avec plaisir.

•(1005)

**M. Gerard McDonald:** De ce point de vue, ce sont des produits qui font partie des marchandises dangereuses. Ils sont visés par les dispositions de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses. Avant toute chose, il faut que les marchandises ainsi transportées soient placées dans un contenant approprié. Il faut aussi que l'on ait mis en place un plan d'intervention d'urgence susceptible d'être déclenché dès que quelque chose se passe mal.

Il existe aussi des mesures de sécurité prises dans le cadre des dispositions de la LTMD au cas où les marchandises transportées pourraient être utilisées, par exemple, à des fins terroristes. Nous sommes en train d'élaborer une réglementation en la matière pour savoir quelles sont les mesures que nous pourrions prendre au cas où se poserait un problème de sécurité.

**M. LaVar Payne:** Quelqu'un d'autre veut-il faire des commentaires à ce sujet? Non?

Nous tenons évidemment à féliciter la GRC d'avoir su empêcher récemment que soit commis un acte terroriste. J'aimerais que vous nous disiez, sans divulguer évidemment de renseignements confidentiels, quels sont les initiatives ou les efforts de collaboration qui ont permis ces arrestations.

**Surint. pr. Larry Tremblay:** Je vous remercie de votre intervention.

Je pense que c'est fondamental. Nous sommes tous conscients du fait que le terrorisme est un phénomène mondial et la répression doit tenir compte de cette réalité. Toute enquête liée au terrorisme entraîne une collaboration active, non seulement au sein du gouvernement canadien, mais aussi avec nos partenaires et alliés, le plus souvent avec nos homologues et alliés des États-Unis. Ce projet en est encore un exemple.

**M. LaVar Payne:** Très bien.

Combien de temps me reste-t-il?

**Le président:** Il vous reste cinq secondes. Nous pourrions peut-être vous les créditer lors de notre prochaine séance.

Nous allons donner la parole à M. Rafferty.

**M. John Rafferty:** Merci, monsieur le président.

J'apprécie le rappel au Règlement de M. Leef parce que notre comité a déjà entendu dire précédemment par la GRC que des compressions budgétaires de 195,2 millions de dollars en 2015 n'allaient pas remettre en cause la sécurité publique, et par le SCRS que des compressions budgétaires de 24,5 millions de dollars n'allaient pas remettre en cause la sécurité publique. Nous n'aurons plus besoin de discuter à l'avenir des compressions budgétaires. Merci, monsieur Leef, de ce rappel au Règlement.

Je pense que c'est une bonne chose puisque cet argent était tout simplement gaspillé jusque-là.

J'aimerais vous poser une question pour savoir qui est responsable en fin de compte. Vous nous parlez de la capacité de résistance des bâtiments contre le terrorisme, de la quinzaine de membres au moins que compte le réseau de sécurité et du partage des responsabilités. Nous avons entendu cela à quelques reprises. Qui se charge finalement de tout ça? Qui assure effectivement la coordination? Est-ce qu'il y a une hiérarchie ou est-ce que tout le monde agit plus ou moins indépendamment, chacun s'entraînant en cas de nécessité?

Oui, monsieur Davies, vous avez la parole.

**M. John Davies:** C'est le premier ministre, il me semble, qui est responsable en fin de compte. En dessous, il y a le ministre de la

Sécurité publique, et c'est lui de toute évidence qui a lancé la stratégie de lutte contre le terrorisme, mais cela s'est fait en collaboration avec le ministre des Affaires étrangères, le ministre de la Justice, le ministre des Transports, etc.

Quant au chef de file, le ministre de la Sécurité publique joue un grand rôle sur ce plan étant donné que son portefeuille regroupe le SCRS, la GRC et l'ASFC, qui sont trois organisations clef du milieu du renseignement.

**M. John Rafferty:** Y a-t-il un organe de coordination qui supervise en quelque sorte ces trois organisations et oriente leur action?

**M. John Davies:** Effectivement, il y a des réunions fréquentes, quasiment hebdomadaires, de comités composés de sous-ministres, où l'on évoque les problèmes qui se posent, qu'il s'agisse de menaces ou de l'élaboration de politiques ou de législations nouvelles. Ces comités conseillent les ministres jusqu'au niveau du comité du Cabinet sur la sécurité nationale, qui est une nouvelle création du premier ministre. Je pense qu'il a été créé il y a deux ans.

•(1010)

**M. John Rafferty:** Je cherche simplement à bien comprendre les relations qui existent entre ces organisations et éventuellement le premier ministre qui, vous nous l'avez dit, est le patron.

Ma question s'adresse à VIA Rail. Prenons le cas où vous appelez un service de police et où l'incident est clos. Est-ce que l'on vous facture ce service? Comment cela fonctionne? Si vous avez recours, par exemple, aux services de la GRC ou de la Police provinciale de l'Ontario, est-ce qu'ils vous facturent par la suite les services qu'ils vous ont dispensés?

**M. Marc Beaulieu:** Non. Lors de ces incidents, nous ne recevons pas de facture. Lorsqu'on fait appel à la police dans une situation dangereuse qui présente un risque pour la sécurité ou la sûreté des personnes afin qu'elle prenne les mesures nécessaires compte tenu de son expérience, ce service ne nous est pas facturé.

**M. John Rafferty:** Très bien. Cela ne se produit pas partout au sein du système, n'est-ce pas? On ne recouvre pas partout les coûts. Tout le monde en quelque sorte apporte son aide lorsqu'on le demande.

J'ai aussi une question à poser à VIA Rail. Vous le savez, nous avons des kilomètres et des kilomètres de voies ferrées sans surveillance...

**M. Marc Beaulieu:** Il y a 46 000 km.

**M. John Rafferty:** 46 000 km? Personne ne peut contrôler tout ça; c'est énorme. Je sais que dans le nord de l'Ontario, où l'on ne trouve pas VIA Rail, mais où il y a le CN et le CP, il est pratiquement impossible d'empêcher quelqu'un de s'introduire sur les voies. Que fait VIA Rail pour exercer un contrôle, compte tenu de ses moyens? Comment procède-t-on?

**M. Marc Beaulieu:** Nous comptons énormément sur l'expérience des mécaniciens de nos locomotives et des employés de nos trains, qui savent bien déceler tous les problèmes éventuels. Ils rendent compte immédiatement des incidents aux contrôleurs du trafic ferroviaire, qui à leur tour font appel immédiatement à l'intervention de la police. Il s'agit bien entendu d'un personnel très qualifié qui travaille sur un territoire qu'il connaît bien, jusque dans ses moindres recoins. Il a pris l'habitude de rendre compte immédiatement de tout incident ou de tout comportement qui mérite d'être signalé.

**Le président:** Je vous remercie.

Nous allons maintenant donner la parole à M. Gill, qui disposera de cinq minutes.

**M. Parm Gill (Brampton—Springdale, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je tiens moi aussi à remercier les témoins d'avoir pris le temps de venir. Je sais que les délais de convocation étaient très courts, et nous apprécions par conséquent votre venue.

Ma première question s'adresse à VIA Rail. Il est évident que cette situation concerne essentiellement vos passagers, vos clients, qui prennent le train régulièrement. Quel type de collaboration avez-vous avec eux concernant les différentes préoccupations ou les différentes inquiétudes qu'ils peuvent avoir? Est-ce que vos clients vous signalent régulièrement des choses du genre « il y a telle ou telle personne qui nous préoccupe », ou s'agit-il de préoccupations d'ordre général?

**M. Marc Beaulieu:** Effectivement, nous recevons ce genre de renseignements et nous intervenons rapidement. Nous appelons régulièrement les services de police locaux ou les autorités compétentes pour approfondir ce genre d'enquête. On agit très rapidement et avec une grande efficacité chaque fois qu'un client ou que l'un de nos employés nous demande « d'ouvrir l'œil ».

**M. Parm Gill:** De quelle façon vous contacte-t-on habituellement? Quelle est la méthode la plus souvent utilisée?

**M. Marc Beaulieu:** Généralement, les clients contactent nos employés, ou ils peuvent toujours appeler le numéro 911. Tous les services de police peuvent entrer en contact avec nous très rapidement. Le réseau fonctionne très bien. Nous faisons aussi largement confiance aux propriétaires de nos infrastructures, qui font un excellent travail grâce à des équipes chargées de surveiller les rails, qui nous signalent tous les incidents éventuels. Il s'agit de contacter avant tout nos employés, notre centre de contrôle des opérations, ou tout simplement d'appeler le service de police local.

•(1015)

**M. Parm Gill:** Y a-t-il des moyens de sensibiliser vos passagers, le public en général, toutes sortes d'affiches — sur les voies de chemin de fer elles-mêmes, dans les salles d'attente, etc. — pour leur dire ce qu'il faut faire s'ils ne se sentent pas en sécurité ou s'ils sont en présence d'activités ou de personnes suspectes? Est-ce que l'on affiche les numéros de téléphone des services de police ou doit-on faire tout simplement le numéro 911?

**M. Marc Beaulieu:** Je crois savoir que la meilleure façon de signaler rapidement une situation dangereuse ou suspecte consiste à composer le numéro 911. Nous faisons largement appel à notre partenariat avec les forces de police, les services de sécurité du CN et du CP ainsi qu'avec les exploitants qui nous sont associés, pour réagir rapidement et efficacement.

**M. Parm Gill:** Toutefois, est-ce qu'il y a effectivement des affiches ou des programmes de sensibilisation pour apprendre aux gens à être vigilants ou leur indiquer qui il faut appeler?

**M. Marc Beaulieu:** Nous avons des programmes intitulés « Pour mieux se déplacer ensemble » afin d'indiquer aux passagers les comportements acceptables et ceux qui ne doivent pas être tolérés. Je vous répète que nous n'avons pas fait de campagne de sensibilisation publique précisant le numéro à appeler en cas de menace pour la sécurité. Il est demandé aux passagers d'utiliser le moyen le plus rapide pour alerter les autorités compétentes.

**M. Parm Gill:** Je me demande aussi, en matière de sécurité des chemins de fer, jusqu'à quel point nous sommes bien équipés à votre

avis au Canada comparativement à d'autres pays ayant des réseaux ferroviaires similaires.

Quelle est la note que vous donnez à notre pays pour ce qui est de sa préparation face à ces menaces pour sa sécurité?

**M. Gerard McDonald:** Je vais essayer de vous répondre.

De toute évidence, les situations sont très différentes. La structure qui est probablement la plus proche de la nôtre, c'est celle des États-Unis. En Europe et en Asie, les chemins de fer se situent dans un milieu très urbanisé, qui est très différent de celui du Canada. Compte tenu des menaces qui pèsent sur notre réseau, nous considérons que nos plans d'intervention d'urgence répondent bien à nos besoins.

**Le président:** Merci, monsieur Gill.

C'est encore au tour du parti du gouvernement. Je vais poser rapidement une question et je passerai ensuite la parole à M. Leef.

Après avoir demandé à tout le monde de ne pas poser de question portant précisément sur les opérations et susceptible de remettre en cause la sécurité, je vais quand même poser la question suivante. Avec quelle fréquence rencontrez-vous les responsables de la GRC? Ainsi, lors des derniers événements, j'imagine que vous n'avez pas soudainement découvert un bon matin que VIA Rail faisait l'actualité. Vous deviez évidemment savoir qu'il y avait une enquête en cours.

Est-ce que de manière générale vous les rencontrez une fois par semaine ou se contentent-ils de vous signaler à l'avance qu'une enquête est en cours et qu'il vous faut renforcer votre sécurité? Est-ce que c'est ainsi que ça se passe, M. Tessier ou M. Beaulieu?

Monsieur Tessier, allez-y.

**M. Marc Tessier:** Bien, je vous remercie.

Nous sommes régulièrement en contact avec la GRC. En ce qui a trait aux derniers événements, oui, nous avons été avertis à l'avance. Je vous le répète, nous communiquons régulièrement avec les services de sécurité de VIA Rail ainsi qu'avec la GRC, les autres services de police et Transports Canada.

**Le président:** Lorsque vous êtes avertis, par conséquent, prenez-vous immédiatement des mesures en informant vos mécaniciens de locomotives, votre personnel chargé de l'accueil dans les trains ou vos conducteurs, qui doivent savoir que la situation est exceptionnelle?

**M. Marc Tessier:** En ce qui a trait aux derniers événements, VIA Rail a été notifiée et nous avons suivi les directives de la GRC. Je ne peux pas vous en dire plus.

•(1020)

**Le président:** Quelle que soit la procédure ou la stratégie employée, elle a de toute évidence donné des résultats, et nous en sommes très heureux. Je pense que nous avons tous confiance en... Il est certain que la communication entre la GRC et VIA Rail a été excellente dans les circonstances. Quelle que soit la méthode employée, vous avez réussi à avertir vos conducteurs sans rien laisser voir. Je pense que la population canadienne peut vous faire confiance là-dessus.

Nous allons maintenant donner la parole à M. Leef.

**M. Ryan Leef:** Merci, monsieur le président.

J'ai une autre question à poser à VIA Rail. Nous avons longuement évoqué les stratégies en place. Bien évidemment, la priorité pour le gouvernement, et je pense aussi que c'est votre priorité à VIA Rail, c'est de vous assurer que ces incidents ne puissent pas se produire au départ. Nous allons nous intéresser cependant aux moyens d'intervention, dont nous n'avons pas beaucoup parlé à mon avis.

Il est entendu que bien souvent, en cas de catastrophe, la possibilité de survivre ou d'éviter les dommages dépend tout autant de la réaction à l'événement que de l'événement lui-même. De ce point de vue, que fait VIA Rail en collaboration avec ses partenaires pour se doter de moyens d'intervention adéquats et sécuritaires chaque fois que se produit un événement d'une certaine gravité?

**M. Marc Beaulieu:** Nous avons pris part à des exercices avec les services de police locaux et la GRC pour améliorer nos capacités d'intervention d'urgence. Selon les lieux, le propriétaire des infrastructures peut prendre lui-même le contrôle du site. Nous collaborons étroitement avec les propriétaires des infrastructures, la GRC et Transports Canada afin de coordonner et d'évaluer ces exercices.

Notre centre de contrôle des opérations est ouvert 24 heures par jour, sept jours par semaine, et il est constamment en communication avec les propriétaires des infrastructures et tous les organismes de contrôle dont nous avons besoin pour assurer la surveillance. Chaque fois qu'une chose nous est signalée, nous avons défini un type de réponse appropriée selon la catégorie d'événement. Nous agissons efficacement chaque fois que c'est nécessaire.

**M. Ryan Leef:** Faites-vous participer d'autres services d'urgence, tels que les services d'ambulances ou de pompiers locaux, à cette formation?

**M. Marc Beaulieu:** Nous contactons tous les services nécessaires, selon le type d'urgence, qu'il s'agisse des pompiers, des ambulanciers, de la police ou de Transports Canada. Nous avons un plan d'intervention adapté à chacun des moyens susceptibles de limiter les risques en ce qui nous concerne.

**M. Ryan Leef:** Je vous remercie.

Monsieur McDonald, nous nous intéressons bien entendu au transport ferroviaire, mais est-ce que le ministère des Transports a des plans similaires pour assurer la sécurité du public dans d'autres modes de transport, et cela implique-t-il l'adoption d'une législation adaptée au transport public? Certains modes de transport sont intégrés. On prend l'autobus pour aller prendre le train ou l'avion.

Vous pourriez peut-être nous dire quelques mots à ce sujet.

**M. Gerard McDonald:** Oui, certainement. Tout dépend en fait du mode de transport. Certaines mesures ont été incorporées à la loi, et nous avons effectivement une réglementation en la matière. Dans d'autres cas, comme pour le secteur ferroviaire, nous opérons dans le cadre de protocoles d'entente.

Notre objectif est de privilégier certains comportements plutôt que d'adopter des lois et des règlements. Nous devons nous assurer que le secteur est prêt, qu'il a évalué les risques, qu'il sait ce qu'il fait et qu'il est en mesure de réagir.

**M. Ryan Leef:** Voilà qui est bien. Je vous remercie.

Je reviens à VIA Rail. Dans le marché actuel de la sécurité, il est bien entendu possible de choisir aujourd'hui dans une large gamme de produits, de programmes et de systèmes. Lorsqu'il vous faut prendre une décision concernant l'ensemble des programmes et des mesures de sécurité que vous devez mettre en place ou intégrer à votre système, même au premier niveau, comment procédez-vous? Y

a-t-il des décisions qui ont fait leurs preuves sur le plan opérationnel, lorsqu'on pratique une saine gestion financière, ou est-ce que vous cherchez à investir dans tout ce qui se trouve sur le marché pour voir ce qui fonctionne?

**M. Marc Beaulieu:** Nous tirons parti de notre association avec les spécialistes du domaine, qu'il s'agisse de Transports Canada, de la GRC ou d'autres sociétés de chemins de fer. Nous allons chercher toutes les compétences requises.

Toutes nos procédures d'évaluation des risques s'appuient sur des modèles ayant fait leurs preuves pour s'assurer que le critère de la réduction des risques est bien pris en compte. Nous collaborons pleinement avec tous ceux qui font partie de notre réseau de sécurité et de sûreté.

• (1025)

**M. Ryan Leef:** Je vous remercie.

**Le président:** Merci, monsieur Leef.

Nous allons maintenant donner la parole à M. Garrison.

**M. Randall Garrison:** Merci, monsieur le président.

Je vous garantis que je vais poser une question très précise à VIA Rail, mais étant donné certaines interventions qui ont été faites par le camp d'en face, laissez-moi tout d'abord prendre un peu de recul.

Le mandat qui nous est fixé aujourd'hui est assez étroit, mais de ce côté de la table nous considérons qu'il est important de replacer dans un cadre plus large la question de la sécurité nationale dans le transport ferroviaire. On a laissé entendre, par exemple, que l'examen du vérificateur général ne portait pas vraiment sur les questions que nous évoquons aujourd'hui, mais je voudrais simplement vous rappeler deux des objectifs de cette vérification.

Le vérificateur général a déclaré que sa vérification visait à « déterminer dans quelle mesure le cadre administratif de l'initiative de sécurité publique et d'antiterrorisme permettait bien de s'assurer que les décisions prises en matière de financement réduisaient au maximum les risques courus par la population canadienne ». C'est pour cette raison que nous avons posé un certain nombre de questions d'ordre plus général, parce qu'il me semble que cette vérification est pertinente lorsqu'il s'agit de déterminer dans quels secteurs sont affectées nos ressources et si le transport ferroviaire doit être l'un d'entre eux.

En second lieu, il s'agissait de « déterminer dans quelle mesure les services de renseignements collaborent efficacement entre eux et donnent une bonne information au personnel chargé de faire respecter la loi ». Je vous répète que je vais poser à VIA Rail une question très précise à ce sujet.

Nous avons posé une question concernant les répercussions globales des compressions budgétaires pratiquées dans différents ministères, en nous demandant si quelqu'un s'était penché sur leur coordination pour s'assurer qu'elles n'avaient pas des effets pernecieux sur la sécurité nationale. Nous nous sommes interrogés sur l'affectation des ressources pour essayer de voir dans quelle mesure elles s'appuyaient véritablement sur une évaluation des risques et des menaces. Nous avons posé des questions concernant la coordination de ces activités.

Enfin, nous avons considéré entre autres que l'on semblait traiter VIA Rail dans le cadre de cette stratégie comme n'importe quelle autre société ferroviaire, alors que de toute évidence, en sa qualité de société d'État et de transporteur de passagers, elle méritait probablement un traitement spécial dans ces domaines.

En ayant ceci à l'esprit, je vais poser une question qui, là encore, a été soulevée dans le rapport du vérificateur général. Ma question s'adresse à VIA Rail. Lorsque vous vendez des billets aux passagers, est-ce que vous vérifiez leur identité? Quelles sont les cartes d'identité qui sont vérifiées?

**M. Marc Beaulieu:** Nous ne vérifions l'identité qu'en cas de nécessité, autrement dit, si nous avons des doutes concernant la transaction. En règle générale, nous ne demandons pas à tous nos clients de prouver leur identité.

**M. Randall Garrison:** Est-ce que l'on a examiné le bien-fondé de cette politique du point de vue de l'évaluation des risques et des menaces? Je ne dis pas que c'est nécessaire. Je vous pose simplement la question de savoir si cette politique a été examinée à la lumière de l'évaluation des risques et les menaces?

**M. Marc Beaulieu:** Disons qu'en réévaluant en permanence nos programmes de sécurité, nous cherchons constamment à limiter davantage les risques en consultation avec nos partenaires, les services de police et Transports Canada. Nous examinons constamment de nouvelles mesures de contrôle. C'est l'une des mesures qui est en cours d'évaluation.

**M. Randall Garrison:** Il me semble que ce pourrait être une bonne solution et que si VIA Rail vérifiait éventuellement les identités, cela pourrait aider les services de police à signaler des gens qui se trouvent par ailleurs sur des listes de personnes à surveiller. Par conséquent, je vous pose une question très précise: est-ce que VIA Rail a accès à de l'information sur les passeports perdus ou volés?

Si quelqu'un se sert d'un passeport perdu ou volé à VIA Rail, est-ce que vous êtes en mesure de le savoir? C'est parce que l'une des préoccupations soulevées par le vérificateur général portait sur le fait que cette information n'était pas mise à la disposition du personnel situé en première ligne.

**M. Marc Beaulieu:** Non, je n'ai pas connaissance d'une information sur les passeports perdus ou volés.

**M. Randall Garrison:** Je vais donc poser une question subsidiaire à M. Tremblay.

Dans son rapport, le vérificateur général fait état de retards qu'il juge graves entre le bureau de passeports et la GRC, dans le traitement de l'information sur les passeports perdus ou volés. Il signalait des retards de plus d'un mois dans le traitement de cette information. Avez-vous des commentaires à faire à ce sujet?

**Surint. pr. Larry Tremblay:** Excusez-moi, je ne suis pas personnellement au courant de la situation précise qu'évoque votre question.

**M. Randall Garrison:** Ce qui le préoccupe, bien évidemment, c'est qu'en matière de terrorisme, la rapidité d'intervention compte beaucoup et qu'il faut que l'information passe rapidement de Citoyenneté et Immigration Canada aux services de police pour que ces derniers soient au courant.

Ce qu'il dit, entre autres, c'est qu'il craint que l'une des raisons de ces retards soit un manque de ressources affectées à des opérations qui peuvent être considérées comme banales. Je me demande si M. Davies ou éventuellement un autre intervenant ont des commentaires à faire à ce sujet.

• (1030)

**M. John Davies:** Nous devons évidemment parler avec Passeport Canada de l'information que ce service fournit à l'heure actuelle. Il

lui faudra bien sûr se demander — au cas où il disposerait d'une information — dans quelle mesure il est légal de la communiquer.

Je n'ai jamais entendu dire qu'il y avait là un problème. Généralement, lorsqu'un passeport est perdu ou volé, je crois savoir que ce fait est signalé aux organismes de sécurité et tout s'enchaîne. Il faut cependant, à mon avis, que nous parlions aux responsables pour qu'ils nous disent plus précisément quelles sont les contraintes qui sont les leurs. Je ne pense pas que cela tienne aux ressources. Il me semble que cela tient à la nécessité de savoir dans quelle mesure on peut divulguer cette information, à qui et à quel moment.

**Le président:** Je vous remercie.

Nous allons maintenant revenir à M. Del Mastro.

Soyez le bienvenu devant notre comité, monsieur Del Mastro.

**M. Dean Del Mastro (Peterborough, PCC):** Merci, monsieur le président.

J'ai une ou deux questions à poser aux témoins.

Tout d'abord, il me semble bien que nous sommes les témoins — et je viens justement d'en parler à mon collègue — il apparaît que nous avons une excellente collaboration avec les États-Unis. La collaboration paraît aussi excellente entre les différents organismes et d'ailleurs avec VIA Rail. Cela me paraît très encourageant pour tous ceux qui entendent ici aujourd'hui ce témoignage.

M. Rafferty nous a fait remarquer qu'il y avait effectivement des milliers de milles de voies ferrées — dans l'industrie du chemin de fer, nous continuons à parler de milles — et la plupart d'entre eux ne me semblent pas poser de gros problèmes. La situation dans les zones urbanisées paraît cependant plus préoccupante. Les menaces apparaissent au grand jour lorsqu'on voit des gens accéder à des voies ferrées qui devraient leur être interdites. Ainsi, il y a eu cet incident malheureux à Montréal il y a tout juste deux ans lorsque des jeunes sont allés sur les voies avec des bombes de peinture et des produits aérosols. Cela nous montre bien qu'il est peut-être un peu trop facile d'accéder aux voies.

Que fait-on, plus précisément, pour empêcher ce genre d'accès à des lieux qui peuvent s'avérer en fait très dangereux? À partir du moment où l'on peut y accéder avec des bombes aérosols, on peut le faire avec à peu près n'importe quoi. Que fait-on pour protéger les voies dans les zones urbanisées, non seulement du point de vue de la sécurité du public, mais aussi pour protéger le personnel des trains?

**M. Gerard McDonald:** Bien évidemment, monsieur le président, comme le fait remarquer le député, la question de l'accès aux voies nous préoccupe particulièrement, tant du point de vue de la sécurité que de la sûreté. Nous demandons à toutes les sociétés ferroviaires de procéder à une évaluation appropriée des risques et des menaces touchant l'ensemble de leurs infrastructures, de définir les secteurs qui ont le plus besoin d'une amélioration et de mettre en place en conséquence des mesures appropriées de réduction des risques.

Nous collaborons avec les sociétés ferroviaires, tant du point de vue de la sécurité que de la sûreté, pour les aider à définir les secteurs dans lesquels se posent des problèmes précis — comme dans le cas de Montréal où le problème de l'accès aux voies était préoccupant — et nous voyons ensemble ce qui peut être fait. Je crois savoir que des modifications ont été apportées dans ce secteur en particulier pour en renforcer la sécurité.

**M. Dean Del Mastro:** Prenons le cas de VIA Rail, dont les trains roulent généralement plus vite que les trains de marchandises. C'est bien normal. Cela fait partie de son plan d'exploitation. Ces secteurs en particulier deviennent alors plus préoccupants. Si des personnes peuvent accéder aux voies, il n'y a pratiquement aucun préavis. Il faut bien avouer que les gens ont tendance à mal évaluer la vitesse des trains. Ils n'ont pas vraiment le temps de réagir, surtout lorsqu'il s'agit de trains de voyageurs, compte tenu de leur vitesse.

A-t-on envisagé — et là encore cela concerne la sécurité ferroviaire dans tous les domaines — une réduction supplémentaire des risques en plaçant des grillages, par exemple, de manière à empêcher véritablement que l'on puisse accéder aux voies de chemin de fer dans les zones urbaines?

**M. Gerard McDonald:** Ce n'est pas de manière générale un secteur que nous réglementons précisément. Toutefois, lorsqu'il y a des problèmes sur un point précis, nous sommes en mesure de collaborer avec les sociétés de chemin de fer pour envisager les mesures de réduction des risques devant éventuellement être adoptées et, si nécessaire, essayer de parvenir à un accord avec elles. C'est ainsi que nous procédons en la matière.

**M. Dean Del Mastro:** À ce moment-là, les sociétés de chemins de fer peuvent décider ou non...

• (1035)

**M. Gerard McDonald:** C'est leur responsabilité.

Nous collaborons avec elles. Si un secteur continue à nous sembler préoccupant, nous pouvons insister davantage pour que l'on trouve éventuellement une solution.

**M. Dean Del Mastro:** Très bien.

Comme je vous l'ai déjà dit, certains incidents à VIA Rail nous ont amené à nous préoccuper de l'accès aux voies. Je sais que le CN est la principale société de chemins de fer dont vous exploitez les voies dans ce couloir. Il y a aussi une certaine interaction avec le CP.

Collaborez-vous précisément avec ces sociétés de chemins de fer pour améliorer la sécurité et empêcher l'accès aux voies?

**M. Marc Beaulieu:** Nous faisons largement confiance aux propriétaires des infrastructures, qui se chargent d'assurer cette sécurité. Nous communiquons très rapidement et efficacement avec eux chaque fois qu'il nous apparaît qu'il y a un risque dont il faut tenir compte.

Nous collaborons très étroitement avec l'Opération Gareautrain, qui bien sûr organise des campagnes de sensibilisation au danger de se trouver près des infrastructures ou sur celles-ci. Nous collaborons très étroitement avec Transports Canada. Nous avons d'ailleurs administré avec un grand succès un programme de fermeture des passages à niveau privés, qui a été financé par Transports Canada pour améliorer la sécurité ferroviaire sur les lignes de faible distance dont nous sommes les propriétaires. Tous les incidents et tous les motifs de suspicion sont rapidement signalés aux propriétaires des infrastructures pour qu'ils soient informés et fassent le nécessaire.

**M. Dean Del Mastro:** Je vous remercie.

**Le président:** Nous allons donner la parole à M. Scarpaleggia, qui disposera de cinq minutes.

**M. Francis Scarpaleggia:** Monsieur McDonald, je vous lis un article de journal publié il y a deux semaines: Dans son dernier rapport sur les plans et les priorités, Transports Canada nous révèle que « les procédures et les systèmes de sécurité mis en place ne sont peut-être pas assez stricts pour faire face » à un grave incident.

Vous pourriez éventuellement nous dire ce que vous en pensez. Est-ce que je me trompe dans la citation?

**M. Gerard McDonald:** Non, vous ne vous trompez pas. Cela figure dans le rapport sur les plans et les priorités. Il s'agit en partie de faire en sorte que l'on précise les risques que présente le système et la façon de les réduire. Parmi les risques relevés par ce rapport, il y a le fait que nos plans ne sont pas suffisamment stricts. De toute évidence, pour réduire ces risques, il va falloir nous donner les moyens de renforcer ces plans.

**M. Francis Scarpaleggia:** Très bien.

Monsieur Beaulieu, pour en revenir aux commissaires préposés à la sécurité, vous avez des commissaires en civil à bord des trains de VIA Rail au Canada. C'est bien ce que vous avez dit?

**M. Marc Beaulieu:** En effet.

**M. Francis Scarpaleggia:** Bien. Je ne sais pas si vous pourrez me répondre, mais dans quelle proportion? Sur 5 p. 100, 10 p. 100, 20 p. 100 des trains?

**M. Marc Beaulieu:** Si je vous donnais plus de détails, cela remettrait en cause les mesures prises, et je vais donc m'en abstenir.

**M. Francis Scarpaleggia:** Je comprends.

C'est pourquoi les libéraux sont effectivement de plus en plus nombreux à réclamer la mise sur pied d'un comité de la sécurité publique et nationale qui se réunirait à huis clos. Comme vous le savez, le sénateur Dallaire a évoqué la question et je l'ai soulevée moi aussi à une ou deux reprises devant notre comité. Ce serait précisément là l'objectif — obtenir certaines de ces réponses.

Sur la question des listes de passagers du transport aérien, monsieur McDonald, corrigez-moi si je me trompe, mais chaque fois qu'un passager monte dans un avion au Canada, son nom est vérifié sur une liste de la GRC ou sur une liste de ce type pour s'assurer qu'il n'est pas recherché. Il se peut d'ailleurs que cela s'applique uniquement aux personnes qui entrent au Canada ou en sortent, plus particulièrement en direction des États-Unis.

**M. Gerard McDonald:** Leurs noms sont vérifiés sur ce que l'on appelle la liste des personnes précisées.

**M. Francis Scarpaleggia:** Est-ce qu'on le fait pour les voyageurs qui montent dans les trains de VIA Rail? Dans la négative, est-ce que ce serait très compliqué et très onéreux de prévoir aussi des listes de passagers pour VIA Rail?

**M. Gerard McDonald:** On ne le fait pas sur les trains de VIA. Il faudrait étudier l'intérêt de cette mesure avant d'en déterminer l'utilité et de savoir si elle est susceptible de limiter les risques pour la sécurité.

**M. Francis Scarpaleggia:** Je considère en fait que si elle permet de limiter les risques dans un mode de transport, il en sera de même pour l'autre. Il s'agit dans les deux cas d'un transport de masse. Bien évidemment, on peut penser que le transport aérien soulève plus d'inquiétudes, mais on parle plus ou moins des mêmes charges de passagers. Étant donné que l'on ne contrôle pas les bagages qui sont montés dans les trains de VIA Rail, il est probablement justifié d'avoir des listes de contrôle.

Il m'apparaît que c'est une solution à envisager par VIA Rail et par le gouvernement, monsieur le président.

J'en viens à la grande question, j'imagine, et je m'adresse à M. Beaulieu et à M. Tessier, en tant que représentants du gouvernement. Est-ce que quelqu'un est en mesure de comparer la sécurité de nos chemins de fer, tout particulièrement dans le couloir très fréquenté de Montréal-Québec-Windsor, avec les mesures de sécurité prises par Amtrak dans le couloir très fréquenté de New York-Boston-Washington? Il semble que là-bas tous les bagages soient contrôlés par des chiens renifleurs et par d'autres méthodes.

Je ne propose pas que nous fassions la même chose, mais faites-vous régulièrement des comparaisons en vous communiquant éventuellement les meilleures solutions? Ou estimez-vous que cela n'a rien à voir, en quelque sorte, avec nos préoccupations?

• (1040)

**Le président:** Je pense que cette question s'adresse plutôt à M. Beaulieu.

**M. Marc Beaulieu:** Nous revoyons constamment les mesures de sécurité et de protection qui sont prises par les autres sociétés ferroviaires, que ce soit Amtrak ou ses homologues en Europe ou en Australie, pour voir quelles sont les meilleures solutions adoptées. En fonction de l'évaluation des risques, nous déterminons les mesures à prendre.

Si vous me le permettez, j'aimerais en revenir, pour que tout soit clair, à votre question sur les listes de passagers. Nous vérifions le billet de toute personne qui monte dans l'un de nos trains pour savoir exactement qui sont nos passagers et combien ils sont. Cela est conforme aux plans de sécurité et de sûreté que nous transmettons à Transports Canada. Cette technologie a été mise en place et le contrôle des billets nous permet de savoir qui se trouve dans nos trains.

**Le président:** Votre temps vient de s'écouler, allez-y rapidement.

**M. Francis Scarpaleggia:** Est-ce que vous rapprochez cette vérification de la liste de police? Ainsi, il ne s'agit peut-être pas d'un terroriste. C'est peut-être une personne dont on sait qu'elle a une arme à feu et qui a déjà menacé quelqu'un par le passé.

**Le président:** Merci, monsieur Scarpaleggia.

Nous allons maintenant passer à M. Rafferty.

**M. John Rafferty:** Merci, monsieur le président.

M. Beaulieu pourrait peut-être répondre à cette question s'il nous reste un peu de temps.

J'ai une question pour vous, monsieur Davies, mais il est possible que M. Coulombe ou M. Tremblay soient mieux placés pour y répondre. Vous avez parlé dans votre exposé des incidents liés au terrorisme. Cela m'a fait penser que nous avions enregistré un certain nombre d'incidents liés à des troubles ou à de la désobéissance civile. Je me demande simplement quelle est la définition d'un terroriste, du point de vue de la sécurité publique, que vous employez à Transports, au gouvernement ou dans les différents organismes concernés? Qu'est-ce qui distingue un terroriste de quelqu'un qui bloque une ligne de chemin de fer, par exemple?

**M. John Davies:** Je me réfère à la stratégie antiterroriste. Nous ne cherchons pas à définir directement le terrorisme. Nous parlons d'activités terroristes telles qu'elles sont répertoriées dans le Code criminel. Il s'agit d'un acte ou d'une omission qui se produit à l'intérieur ou à l'extérieur du Canada pour des motifs politiques, religieux ou idéologiques dans le but d'intimider le public.

**M. John Rafferty:** Cela s'étend par conséquent aux premières nations qui bloquent une voie de chemin de fer, par exemple?

**M. John Davies:** Ah...

**M. John Rafferty:** Selon cette définition...

**M. John Davies:** Il me semble qu'il y a là un élément subjectif.

**M. John Rafferty:** J'ai une autre question à vous poser.

Elle porte sur les EISN, que je ne connaissais pas avant d'avoir entendu votre exposé. Cela m'apparaît comme une bonne idée, mais les sociétés ferroviaires ne semblent pas y être représentées. Est-ce que les sociétés ferroviaires sont représentées au sein des EISN?

**Surint. pr. Larry Tremblay:** Nous avons un membre de la police du CN qui est détaché à la sécurité nationale justement dans ce but à l'administration centrale.

**M. John Rafferty:** Je suis curieux de connaître les réactions à la suite de la création des EISN. La GRC, et éventuellement M. Coulombe, pourraient me répondre sur ce point. Vous faites vous aussi partie de ce groupe. Si nous en avons le temps, M. Tessier pourrait lui aussi apporter une réponse.

Quel en est le fonctionnement?

• (1045)

**Surint. pr. Larry Tremblay:** On trouve ces équipes à Montréal, à Toronto, à Ottawa, à Vancouver, et maintenant à Edmonton. C'est une façon extrêmement efficace et utile de coordonner l'action de nombreux organismes. Elles sont très motivées et transmettent les renseignements dans les meilleurs délais. Elles s'assurent par ailleurs que l'on soit averti. De manière générale, elles accélèrent et rendent plus efficace les enquêtes liées à des activités terroristes.

**M. John Rafferty:** Monsieur Coulombe, avez-vous des choses à dire à ce sujet, et êtes-vous d'accord avec M. Tremblay?

**M. Michel Coulombe:** Je ne peux que confirmer les dires de M. Tremblay. Lorsque je me trouvais à Montréal, en tant que responsable du Québec, un membre du SCRS était détaché à la division C de l'EISN. Cela facilitait l'échange de renseignements. Ce membre de l'EISN avait accès à sa propre base de données. Les EISN facilitent les liaisons et permettent de mieux lutter contre le terrorisme.

**M. John Rafferty:** Monsieur Tessier, avez-vous des commentaires à faire, ou éventuellement M. Beaulieu?

**M. Marc Beaulieu:** Nous ne sommes pas membres des EISN, mais nous ne manquons pas de recevoir les renseignements qu'elles nous donnent. Je suis d'accord avec la GRC et le SCRS pour dire que c'est un moyen très efficace de fournir l'information.

**M. John Rafferty:** Je vous remercie.

**Le président:** Je vous remercie tous d'être venus témoigner pour aider le comité permanent de la sécurité publique et nationale à mieux comprendre les questions de sécurité et de sûreté du transport ferroviaire.

M. Del Mastro a évoqué la question des jeunes qui interviennent avec des bombes de peinture en aérosol. J'imagine que tout le monde a sa propre opinion là-dessus. De nombreux jeunes artistes en devenir confondent les wagons de céréales avec des toiles de tableau et c'est ce qui les excite. Les terroristes pourraient très bien y voir un prétexte pour agir.

Chacun doit jouer son rôle. Le vôtre est de protéger le Canada et d'assurer la sécurité de la population canadienne. Nous vous remercions du travail important que vous accomplissez, apparemment de façon organisée, sans que les problèmes du passé — les querelles de boutiques, chacun cherchant à protéger son pré carré — se posent comme il y a une vingtaine d'années. Tous mes remerciements, donc.

La séance est levée.

---







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.

---

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.

---

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