



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 058 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 11 mai 2017

Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le jeudi 11 mai 2017

• (1105)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare la séance ouverte pour cette 58^e réunion de la 42^e législature du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément à l'article 108(2) du Règlement, nous poursuivons notre étude de la sécurité aérienne.

Comparaîtront aujourd'hui Laureen Kinney, que nous sommes heureux de revoir, ainsi que Marie-France Paquet et Mario Saucier, représentants du ministère des Transports. Nous recevons également Joe Oliver, commissaire adjoint aux Opérations techniques à la Gendarmerie royale du Canada; Neil Parry, vice-président, Prestation des services, de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien; Brian Rumig, directeur adjoint, Opérations, du Service canadien du renseignement de sécurité, de même que Daniel-Robert Gooch et Jennifer Sullivan, qui représentent le Conseil des aéroports du Canada.

Nous vous souhaitons la bienvenue à tous. Veuillez nous excuser pour notre léger retard. L'un des membres importants de notre personnel quitte la Colline parlementaire pour occuper un autre emploi et nous voulions lui remettre une photo pour qu'il garde un bon souvenir de notre merveilleux Comité pour qui il a tant fait.

Au nom de tous, Greg, je vous remercie infiniment.

Madame Kinney, à vous l'honneur.

Mme Laureen Kinney (sous-ministre adjointe, Sécurité et sûreté, ministère des Transports): Merci beaucoup, madame la présidente et merci à vous également, mesdames et messieurs les membres du Comité.

Je suis sous-ministre adjointe, Sécurité et sûreté, à Transports Canada. Je suis heureuse de revenir aujourd'hui vous parler du rôle du ministère dans la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, et en particulier de la façon dont nos programmes de sûreté aérienne et d'habilitation de sécurité en matière de transport permettent d'atténuer les risques associés aux personnes qui travaillent dans les zones réglementées des aéroports canadiens.

Dans un premier temps, je tiens à souligner que la sûreté aérienne est une grande priorité de Transports Canada. Le principal objectif de notre programme est d'atténuer les risques relatifs aux actes d'intervention illicite visant l'aviation civile. Cet objectif est atteint au moyen d'une série détaillée de politiques, de règlements, de programmes et de mesures de sûreté qui se combinent pour aider à protéger le transport et le commerce aériens.

Concernant plus particulièrement les habilitations de sûreté en matière de transport, je vais vous donner un aperçu des principaux éléments et des principales étapes nécessaires pour les personnes qui travaillent dans les zones réglementées des aéroports au Canada.

Chaque personne qui doit avoir un accès continu à une zone réglementée d'un aéroport doit d'abord obtenir une habilitation de sécurité en matière de transport de Transports Canada. Avant que l'habilitation soit accordée, Transports Canada vérifie que la personne ne constitue pas un danger à la sûreté du réseau de transport aérien national en effectuant une vérification des antécédents auprès du Service canadien du renseignement de sécurité, de la Gendarmerie royale du Canada et d'Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada.

Dans le cadre du processus de vérification continu mené par Transports Canada, les dossiers de tous les titulaires d'une habilitation de sécurité en matière de transport qui ont accès aux zones réglementées des aéroports sont vérifiés chaque jour dans une base de données de la police. Si de nouvelles accusations criminelles sont portées, nous prenons des mesures immédiates. Nous pouvons suspendre ou révoquer les habilitations de sécurité. Dans le cadre de nos protocoles continus de sûreté, plus de 1 100 habilitations ont été refusées ou annulées entre janvier 2015 et décembre 2016 dans les aéroports du pays.

La carte d'identité de zones réglementées, ou CIZR, revêt une grande importance. Les personnes qui travaillent dans les aéroports et qui ont obtenu une habilitation peuvent demander une CIZR, qui est délivrée par l'exploitant de l'aéroport. Le simple fait d'avoir une CIZR en sa possession n'est toutefois pas suffisant pour obtenir l'accès à une zone réglementée: la CIZR peut être présentée seulement par la personne à qui elle a été délivrée. Dans la plupart des aéroports, les mesures de validation comprennent une vérification par la technologie biométrique, qui permet de confirmer que la personne qui entre dans la zone réglementée est la même que celle à qui la CIZR a été délivrée.

Les exploitants d'aéroport sont responsables du maintien de contrôles d'accès efficaces afin de s'assurer que toute personne qui entre dans la zone réglementée a le droit et a besoin de le faire. De plus, les exploitants d'aéroport doivent s'assurer que ces personnes pénètrent dans une zone réglementée par un point d'accès où l'ACSTA effectue un contrôle. Un laissez-passer temporaire peut être octroyé aux employés qui attendent de recevoir leur habilitation de sécurité et aux personnes qui doivent accéder de manière sporadique à l'aéroport. Chaque titulaire d'un laissez-passer temporaire doit se soumettre à un contrôle de l'ACSTA avant d'entrer dans la zone réglementée, et être escorté lorsqu'il se trouve dans la zone réglementée. Transports Canada contrôle régulièrement les exigences relatives aux laissez-passer temporaires et à la CIZR dans le cadre des examens approfondis des procédures et pratiques des exploitants d'aéroport.

Le contrôle des non-passagers — ou des personnes qui travaillent dans les aéroports — constitue un autre volet important en matière de sûreté et de sécurité. Outre un robuste processus de contrôle, les personnes qui travaillent dans les zones réglementées des aéroports doivent se soumettre à des contrôles physiques, tant à l'intérieur de l'aérogare qu'au moment où elles pénètrent dans les zones critiques près d'un aéronef, à l'extérieur de l'aérogare. Toutes ces mesures garantissent la sûreté du système de transport aérien, tout en maintenant un flux régulier d'aéronefs et de passagers dans les aéroports.

En conclusion, compte tenu de l'évolution constante de la menace, il est nécessaire d'avoir une étroite collaboration entre le gouvernement, l'industrie et les partenaires internationaux. Le maintien d'un dialogue ouvert et le partage d'information entre les différents intervenants peut aider à relever ces défis et à renforcer le système international d'aviation civile.

Merci au Comité pour l'attention portée à cette question. Madame la présidente, je suis fière d'avoir l'occasion de souligner l'excellent travail effectué chaque jour pour assurer la sûreté et la sécurité du système de transport aérien canadien.

Je serai heureuse de répondre à toutes vos questions.

• (1110)

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Oliver.

Comm. adj. Joe Oliver (commissaire adjoint, Opérations techniques, Gendarmerie royale du Canada): Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité, je vous remercie de votre invitation.

Je m'appelle Joe Oliver, et je suis le commissaire adjoint et principal officier responsable des Opérations techniques de la GRC. Je suis heureux de me joindre à mes collègues de Transports Canada et du Service canadien du renseignement de sécurité, le SCRS, pour vous parler aujourd'hui du rôle de la GRC dans le soutien du Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport.

La GRC compte parmi ses services la Section du filtrage sécuritaire, dont le mandat est d'effectuer des vérifications d'antécédents criminels, ou VAC, pour le compte de divers ministères et organismes gouvernementaux, dont Transports Canada. Comme c'est le cas pour les rapports des évaluations de sécurité faites par le SCRS, les rapports de VAC fournis à Transports Canada sont de grande importance pour l'identification des individus qui pourraient poser un risque pour la sécurité.

[Français]

Dans le contexte de votre étude sur la sécurité aérienne, j'aimerais expliquer brièvement les services que fournit la GRC à l'appui du Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport et donner un aperçu du processus de vérification des antécédents criminels.

[Traduction]

En réponse à l'évolution constante de la menace et aux recommandations découlant de divers examens, la GRC a créé la Section du filtrage sécuritaire afin de fournir à Transports Canada les renseignements criminels qui n'étaient pas à sa disposition auparavant afin de consolider le processus décisionnel relatif à la délivrance d'habilitations de sécurité en matière de transport.

[Français]

En 2009, la GRC et Transports Canada ont signé un protocole d'entente visant à améliorer l'échange d'information en vue

d'empêcher les individus qui constituent un risque à la sécurité d'avoir accès à des zones d'accès restreint dans les aéroports désignés.

[Traduction]

Le processus de VAC est enclenché lorsque Transports Canada envoie à la GRC une demande pour laquelle les postulants ont donné leur consentement. Une recherche à partir des renseignements du postulant est faite dans de nombreuses bases de données d'application de la loi. Si les résultats de la recherche contiennent des renseignements potentiellement défavorables, une analyse plus approfondie est effectuée afin de confirmer la validité et la pertinence des renseignements criminels. À la fin de notre enquête, un rapport contenant des renseignements criminels disponibles et pertinents est envoyé à Transports Canada afin d'étayer la prise de décisions relatives aux habilitations de sécurité. Le processus de VAC est essentiel à ces décisions, car non seulement il confirme si un postulant a ou non des antécédents en matière d'activités criminelles ou terroristes, mais il permet aussi d'évaluer ses associations. Il importe de préciser que la GRC ne fait pas de recommandations à Transports Canada en ce qui concerne la décision d'accorder, de révoquer ou de suspendre une habilitation de sécurité.

De janvier 2015 à décembre 2016, la GRC a reçu près de 84 000 demandes de Transports Canada, soit presque 48 000 pour de nouvelles habilitations et 36 000 environ pour des renouvellements. Pour 1 258 de ces demandes, le rapport de VAC contenait des renseignements défavorables.

Maintenant que vous avez une meilleure idée du processus de VAC et de la charge de travail connexe, j'aimerais vous exposer quelques-uns des défis auxquels nous sommes confrontés.

Parce qu'il s'agit d'un processus civil, l'information transmise à Transports Canada doit également être transmise au postulant. Dans certains cas, la GRC ne peut communiquer tous les renseignements criminels qui découlent d'une VAC en raison de la nature délicate d'une enquête en cours, de la nécessité de protéger des agents d'infiltration et des sources humaines, ou du caractère particulier des techniques d'enquête.

[Français]

Il en est de même pour les renseignements défavorables qui appartiennent à un autre organisme d'application de la loi. Dans de tels cas, il faut obtenir l'autorisation du service émetteur de divulguer l'information à une tierce partie, ce qui complique et retarde le processus.

[Traduction]

Comme notre répertoire de renseignements évolue sans cesse, nos processus internes sont constamment ajustés de manière à ce que nous puissions fournir des renseignements plus complets à l'appui du Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport. Notre but reste toujours le même: assurer un accès uniforme aux sources de données à tous les corps policiers canadiens. De plus, la GRC prend de façon continue des mesures d'atténuation des risques.

En terminant, je tiens à préciser que les vérifications d'antécédents criminels ont permis de renforcer la sécurité dans les aéroports dans un contexte où la menace est en constante évolution. Grâce à l'information contenue dans ces rapports, Transports Canada est en mesure de prendre des décisions éclairées pour atténuer les risques, renforçant ainsi la sécurité des systèmes aériens et réduisant les possibilités qu'ils soient exploités par des réseaux criminels et terroristes.

Merci.

• (1115)

La présidente: Je vous remercie, monsieur Oliver.

Monsieur Parry.

M. Neil Parry (vice-président, Prestation de services, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien): Bonjour, madame la présidente, et bonjour également aux membres du Comité.

Je m'appelle Neil Parry, et je suis vice-président de la Prestation des services à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, l'ACSTA.

Pour mémoire, je vous rappelle que l'ACSTA a été fondée le 1^{er} avril 2002. L'ACSTA est une société d'État financée par voie de crédits votés par le Parlement, dont elle relève par l'intermédiaire du ministre des Transports.

Au Canada, les responsabilités à l'égard de la sûreté de l'aviation civile sont assumées conjointement par plusieurs ministères et organismes fédéraux, les transporteurs aériens et les autorités aéroportuaires. Plus précisément, l'ACSTA assure le contrôle efficace et efficient des personnes qui pénètrent dans des aéronefs ou des zones réglementées par des points de contrôle, des biens en leur possession ou dont elles sont responsables, de même que des effets personnels ou des bagages qu'elles confient à un transporteur aérien en vue de leur transport.

L'ACSTA est régie par Transports Canada, la principale instance nationale en matière d'aviation civile.

Le mandat de l'ACSTA énonce ses quatre grandes responsabilités en matière de sûreté aérienne: nous assurons le contrôle préembarquement des passagers; le contrôle des bagages enregistrés, ou bagages de soute; le contrôle des non-passagers, ainsi que la gestion du programme des cartes d'identité de zones réglementées, les CIZR.

Vu la nature de la réunion d'aujourd'hui, axée sur le contrôle des personnes qui travaillent dans les zones réglementées des aéroports, j'aimerais faire quelques remarques rapides concernant deux volets de notre mandat, soit la gestion du programme des CIZR et du programme de contrôle des non-passagers.

Comme le faisait remarquer ma collègue de Transports Canada tout à l'heure, les personnes appelées à pénétrer régulièrement dans une zone réglementée d'un aéroport doivent obtenir au préalable des habilitations de sécurité en matière de transport, gérées et délivrées par Transports Canada. Les autorités aéroportuaires octroient elles-mêmes les privilèges d'accès aux zones réglementées. L'ACSTA gère le programme des CIZR, qui utilise la technologie biométrique de lecture des empreintes rétiniennes et digitales, ainsi que différents identifiants pour valider l'octroi de privilèges d'accès à des non-passagers aux zones réglementées des aéroports.

Le contrôle des non-passagers vise les personnes qui doivent pénétrer dans des zones réglementées des grands aéroports. Figurent parmi les non-passagers les équipages de vol et de bord, le personnel des services à la clientèle des transporteurs, les traiteurs, le personnel d'entretien, les bagagistes et d'autres employés des aéroports.

Le budget de 2014 prévoyait un financement sur trois ans pour la mise en œuvre par l'ACSTA d'un programme de contrôle amélioré des non-passagers conforme au règlement pris par Transports Canada à l'appui des normes de l'Organisation internationale de l'aviation civile.

Conjointement avec les autorités aéroportuaires, nous avons renforcé les mesures de contrôle des non-passagers aux points

d'accès des aérogares des principaux aéroports, ainsi que des véhicules pénétrant dans les zones réglementées entourant l'aire de trafic commerciale. Ces contrôles renforcés sont dorénavant effectués dans les aéroports canadiens les plus occupés.

Je m'en tiendrai à cette entrée en matière, mais je répondrai volontiers à vos questions.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Rumig.

M. Brian Rumig (directeur adjoint, Opérations, Service canadien du renseignement de sécurité): Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité, bonjour.

Je vous remercie de m'avoir invité à venir discuter avec vous ce matin. Je suis très fier de représenter les employés du Service canadien du renseignement de sécurité, le SCRS, des femmes et des hommes dévoués à la protection des intérêts du Canada en matière de sûreté, ainsi qu'à la sécurité et à la prospérité de la population canadienne.

Ce matin, je parlerai de notre rôle dans le filtrage de sécurité des personnes qui travaillent dans les zones vulnérables des aéroports.

Je tâcherai d'être bref et de me concentrer sur le rôle de soutien du SCRS au Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport de Transports Canada.

Avant d'expliquer comment le Service appuie Transports Canada, j'aimerais soulever deux points importants.

Premièrement, notre rôle se limite aux évaluations de sécurité. Le Service ne délivre pas d'habilitations de sécurité, car le pouvoir d'accorder, de refuser, de révoquer ou de suspendre les habilitations de sécurité appartient exclusivement à Transports Canada.

Deuxièmement, le SCRS est un partenaire parmi bien d'autres qui transmettent des renseignements à Transports Canada, comme en témoignent tous les experts présents aujourd'hui.

Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité, vous connaissez peut-être notre mandat, qui consiste à enquêter sur les menaces pour la sécurité du Canada et à conseiller le gouvernement à cet égard. La Loi sur le SCRS décrit ces menaces comme étant l'espionnage ou le sabotage, les activités influencées par l'étranger, le terrorisme et la subversion au moyen de la violence.

Toutefois, notre programme de filtrage de sécurité, qui est aussi un mandat fondamental du SCRS, est sans doute plus en lien avec l'objet de la présente étude. En effet, le SCRS peut fournir des évaluations de sécurité à divers ministères et organismes gouvernementaux à l'appui de leur pouvoir de délivrer des habilitations de sécurité.

Comme l'a mentionné la sous-ministre adjointe Kinney, le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport exige, pour avoir accès à un aéronef ou à une zone réglementée d'un aéroport, d'être titulaire d'une autorisation d'accès valide, délivrée par Transports Canada. Le Service appuie le programme en effectuant sur demande des évaluations de sécurité sur les personnes qui demandent une autorisation d'accès aux sites vulnérables.

Pour vous donner une idée du volume des demandes, de 2015 à 2016, Transports Canada a présenté un peu plus de 80 000 demandes de filtrage à notre Direction du filtrage de sécurité. Lorsqu'il reçoit une telle demande, le Service effectue des vérifications préliminaires dans ses bases de données pour déterminer s'il possède des renseignements défavorables sur le demandeur.

S'il trouve des renseignements défavorables, le SCRS peut recourir à divers outils d'enquête. Très souvent, il rencontre la personne en entrevue. Une fois son enquête terminée, le SCRS rédige une évaluation à l'intention de Transports Canada.

S'il a une raison de le faire, Transports Canada peut à l'occasion demander au SCRS de rouvrir le dossier d'une personne ayant déjà été autorisée à accéder à un site. De plus, si le SCRS apprend qu'une personne ayant déjà une habilitation de sécurité mène des activités qui pourraient représenter une menace pour la sécurité du Canada, il peut lancer sa propre enquête et reconsidérer l'habilitation de sécurité en question.

Madame la présidente, le SCRS sait à quel point il est important d'assurer la sécurité publique dans les aéroports du pays. Je tiens à souligner que le Service collabore étroitement avec les dirigeants du ministère des Transports pour le tenir à jour sur les préoccupations graves entourant la sécurité nationale. C'est ainsi que le Service respecte ses obligations à l'égard de la protection de la sécurité du Canada et des Canadiens.

Sur ce, madame la présidente, je termine mon allocution et je suis prêt à répondre à vos commentaires et à vos questions.

• (1120)

La présidente: Je vous remercie.

Monsieur Gooch, à votre tour.

M. Daniel-Robert Gooch (président, Conseil des aéroports du Canada): Merci.

Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité, bonjour. La sûreté et la sécurité des passagers et des travailleurs sont la priorité absolue des aéroports, et c'est pour cette raison que nous vous sommes si reconnaissants de nous donner l'occasion d'en discuter aujourd'hui. Le contrôle des personnes qui travaillent dans les aéroports ou des non-passagers, selon le terme consacré dans l'industrie et tel que vous l'avez entendu aujourd'hui, est revenu constamment dans les discussions entre l'industrie et le gouvernement depuis que Transports Canada a entrepris d'améliorer le programme canadien de filtrage de sécurité voilà quelques années.

Je m'appelle Daniel-Robert Gooch et je suis président du Conseil des aéroports du Canada. Nos 51 membres représentent plus d'une centaine d'aéroports d'un bout à l'autre du pays, y compris les grandes plaques tournantes mondiales comme l'aéroport Pearson de Toronto et les aéroports de Montréal, mais également les plus petits comme ceux de North Bay et de Sydney. J'ai le plaisir aujourd'hui d'être accompagné de Jennifer Sullivan, qui est directrice, Sûreté et sécurité de l'entreprise à l'aéroport Pearson de Toronto et présidente du Comité de sécurité du Conseil des aéroports du Canada. Comme Jennifer est aussi vice-présidente du comité permanent en matière de sûreté du Conseil international des aéroports, elle pourra nous éclairer sur le contexte international.

Au Canada, les aéroports sont administrés et exploités par des autorités locales sans but lucratif. Selon cette formule, les excédents d'exploitation doivent être réinvestis dans l'aéroport, et les hausses des coûts d'exploitation sont refilées aux usagers, dont les voyageurs.

Comme vous le savez, le contrôle des passagers, des bagages et des personnes qui travaillent dans les aéroports relève de l'ACSTA, qui est une société d'État. La séance d'aujourd'hui porte sur le contrôle des personnes qui travaillent dans les aéroports au Canada, mais il est impossible d'aller au fond de cette question sans parler de la manière dont l'ACSTA est financée et perçue en général.

Malgré notre respect immense et notre appui inconditionnel envers le travail de l'ACSTA, son financement constitue le principal

défi des aéroports sur le plan opérationnel actuellement. Parallèlement à la création de cette société d'État après les événements du 11 septembre 2001, le gouvernement a établi le Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien. Le DSPTA consiste en une taxe de 7 à 25 \$ prélevée sur tous les billets d'avion vendus au Canada afin de couvrir la totalité des coûts du système de contrôle de sûreté du transport aérien, qui comporte notamment la vérification des travailleurs dans les aéroports. Le gouvernement tire amplement de revenus des DSPTA pour financer le système de contrôle. Au cours de l'exercice 2015-2016, le programme a généré des revenus qui excédaient de presque 110 millions de dollars ce dont l'ACSTA a besoin pour remplir son mandat. Malgré tout, les passagers doivent attendre en file de plus en plus longtemps pour subir un contrôle de sécurité, et c'est la même chose pour les personnes qui travaillent dans les aéroports. L'efficacité opérationnelle s'en ressent, et nous payons tous pour les hausses de coûts.

Cela n'a pourtant pas empêché le gouvernement d'évoquer la possibilité de transférer à l'industrie la responsabilité financière et opérationnelle du contrôle des personnes qui travaillent dans les aéroports, de leurs véhicules et de leurs effets personnels, dont le coût est estimé à 150 millions de dollars par année. Cette somme s'ajouterait aux 25 millions de dollars en frais de sécurité que le gouvernement refile en douce aux aéroports depuis 2009. Dans l'intérêt des voyageurs et par souci de transparence, nous estimons que les revenus des DSPTA devraient être entièrement versés à l'ACSTA afin qu'elle puisse remplir la totalité de son mandat, y compris le contrôle des personnes qui travaillent dans les aéroports. Il faut aussi lui donner les coudées plus franches pour qu'elle puisse étendre ses collaborations et innover en vue d'en arriver à des pratiques d'exploitation durables. Par exemple, à quelques exceptions près, l'ACSTA ne peut pas tirer de revenus d'activités comme la prestation de formations et de services supplémentaires aux aéroports. Nous estimons que cela pourrait changer.

Ces deux dernières années, le Conseil des aéroports du Canada et ses partenaires du milieu du transport aérien ont réfléchi à une formule de financement permanent de l'ACSTA, qui lui permettrait d'accomplir l'entièreté de son mandat. C'est pourquoi les autorités aéroportuaires ont été ravies d'entendre le discours du ministre des Transports Marc Garneau sur la stratégie Transports 2030, prononcé à Montréal en novembre dernier, au cours duquel il a pris des engagements importants qui s'attaqueraient à bon nombre des problèmes évoqués précédemment.

Malheureusement, le budget de 2017 ne comporte aucune mesure concrète pour la mise en oeuvre de ces engagements. Cela étant dit, l'élément du budget qui nous apparaît le plus pertinent dans le cadre des travaux actuels est le report de la décision concernant le traitement et le financement du contrôle des non-passagers — ou des personnes qui travaillent dans les aéroports. À nos yeux, il est primordial de relancer ce dossier.

Voilà pour le contexte. Je passe maintenant la parole à Jennifer, qui vous donnera des explications un peu plus détaillées.

• (1125)

Mme Jennifer Sullivan (présidente du Comité de sécurité, et directrice, Sûreté et sécurité de l'entreprise, Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, Conseil des aéroports du Canada): Merci, Daniel.

Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité, à l'instar de Daniel, je vous remercie de nous donner l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui.

Depuis des années, le contrôle des travailleurs des aéroports, comme il a été mentionné, a été au cœur des travaux conjoints du Comité de sécurité du Conseil des aéroports du Canada, de Transports Canada et de l'ACSTA. Nous travaillons main dans la main avec nos collègues de Transports Canada pour limiter les répercussions opérationnelles et réaliser les objectifs en matière de sécurité du programme amélioré de contrôle des non-passagers, mis en application dans tous les aéroports canadiens. Les modifications apportées au programme, pour lesquelles les aéroports ont investi quelque 150 millions de dollars dans leurs infrastructures, placent le Canada à égalité avec ses pairs à l'échelle internationale et assurent notre conformité aux exigences de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Nous considérons que les améliorations du programme de contrôle des non-passagers ont rendu notre système très fiable. Grâce à des mesures comme la vérification récurrente des données biographiques dans le cadre du Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport, la validation biométrique de l'identité par le truchement des cartes d'accès aux zones réglementées et les systèmes de contrôle d'accès des aéroports, combinées aux contrôles physiques aux points de contrôle de l'ACSTA, nous pouvons vérifier en temps réel que les personnes qui pénètrent dans les zones vulnérables sur le plan de la sécurité sont bien celles qu'elles prétendent être, et qu'elles ne portent pas sur elles des objets interdits.

Par ailleurs, le programme amélioré confère plus de crédibilité au Canada auprès de ses partenaires internationaux. Il nous a permis de conclure des accords de reconnaissance mutuelle en matière de sécurité avec nos homologues en Europe et aux États-Unis. Ces accords éliminent la multiplication des contrôles de sécurité pour certains passagers en transit et donnent aux aéroports la possibilité de simplifier et d'accélérer les processus de correspondance pour les voyageurs, un atout majeur dans un marché mondial hautement concurrentiel.

Notre régime réglementaire et nos pratiques sont très solides, mais le succès global réside dans une collaboration de tous les partenaires fédéraux. Nous devons accorder une attention particulière aux processus d'habilitation de sécurité en matière de transport et aux vérifications de sécurité de base de tous les travailleurs des aéroports qui ont accès aux zones réglementées.

La présidente: Je suis désolée, madame Sullivan, mais le temps alloué est écoulé. Vous pourrez terminer votre exposé lorsque vous répondrez aux questions. Le Comité en a beaucoup, et nous nous assurons toujours d'avoir tout le temps voulu pour les poser.

Monsieur Berthold, vous avez six minutes.

[Français]

M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

Je remercie tous les témoins d'être ici. Nous aurons certainement beaucoup de questions à leur poser.

Madame la présidente, j'aurais aimé que nous puissions recevoir des gens de l'aéroport de Montréal, puisque le dossier a d'abord été soulevé à TVA, dans un reportage sur l'aéroport de Montréal. Des gens de l'aéroport de Montréal et de la police de Montréal figuraient sur ma liste de témoins, mais malheureusement, ils n'ont pas été invités. J'ai donc déposé une motion. Nous verrons comment cela se déroulera et nous aurons peut-être l'occasion d'inviter ces personnes. Je vais peut-être proposer ma motion au cours de la rencontre, parce que je pense que c'est important.

Des inquiétudes ont été soulevées à Montréal par rapport à des interventions. Des reportages ont été faits à Montréal concernant les habilitations de sécurité. Les témoins seront sûrement en mesure de répondre à plusieurs de mes questions aujourd'hui.

Mes premières s'adresseront à Mme Kinney. Il y a un grand lot de demandes de vérification de sécurité auprès des différentes agences de la part de Transports Canada. À partir du moment où une personne fait une demande d'attestation de sécurité, combien de temps faut-il pour compléter l'évaluation et pour que cette personne reçoive son attestation?

Mme Laureen Kinney: Je vous remercie de votre question.

[Traduction]

Le processus englobe la demande initiale par l'aéroport, qui contrôle les bases de données, l'identité des demandeurs, l'admissibilité des postulants à un emploi dans un aéroport à soumettre une demande. La demande est ensuite transmise à Transports Canada, puis la GRC fait une vérification du casier judiciaire à partir des empreintes digitales, de même qu'une vérification des antécédents, dans le cadre de ses activités de filtrage des renseignements criminels dont M. Oliver a parlé. La GRC compte une section du filtrage qui mène diverses enquêtes. Le SCRS procède à son tour aux contrôles dont mon autre collègue, M. Rumig, a parlé. Les autorités canadiennes de la citoyenneté et de l'immigration font aussi un contrôle, selon les antécédents de l'intéressé.

Une fois tous les renseignements recueillis, ils sont regroupés et analysés par Transports Canada. Si des renseignements significativement défavorables sont trouvés à une étape antérieure du processus, il peut être interrompu, bien entendu, et une décision peut être rendue.

• (1130)

[Français]

M. Luc Berthold: Madame Kinney, je comprends bien le processus, puisque chacun a pu expliquer sa partie.

[Traduction]

Quel est le délai avant qu'un employé reçoive son...

Mme Laureen Kinney: C'est très variable. Le processus est hautement individualisé. Certaines personnes peuvent la recevoir en quelques jours, je crois. Si aucun renseignement défavorable n'est trouvé, la plupart des personnes recevront leur habilitation de sécurité après un peu plus d'une semaine, au plus deux semaines. Pouvez-vous donner un délai approximatif?

Mme Marie-France Paquet (directrice générale, Transport terrestre intermodal, sûreté, et préparatifs d'urgence, Groupe Sécurité et sûreté, ministère des Transports): À vrai dire, tout dépend du temps dont la GRC a besoin pour faire tout le travail. C'est un peu plus long que ce que vous avez dit.

Mme Laureen Kinney: Pouvez-vous nous donner une estimation des délais pour la plupart des demandes? Parlons-nous de semaines, de mois?

Mme Marie-France Paquet: De mois.

M. Luc Berthold: De mois?

Mme Laureen Kinney: Pour terminer la vérification dans le cas d'une personne pour laquelle aucun renseignement défavorable...

Mme Marie-France Paquet: S'il s'agit d'une première demande, oui.

[Français]

M. Luc Berthold: Madame Sullivan, puisque c'est vous qui avez à attendre les attestations, savez-vous combien de temps cela prend, en moyenne, pour qu'un employé reçoive son attestation?

[Traduction]

Mme Jennifer Sullivan: Pour un nouveau demandeur, le délai est de trois à cinq mois en moyenne.

M. Luc Berthold: De trois à cinq mois?

Mme Jennifer Sullivan: De trois à cinq mois pour un nouveau demandeur.

[Français]

M. Luc Berthold: Si j'ai bien compris le processus, pendant cette période de deux à cinq mois, les employés peuvent recevoir une attestation temporaire pour travailler. Est-ce exact?

[Traduction]

Mme Jennifer Sullivan: Oui, c'est exact.

[Français]

M. Luc Berthold: À ce moment-là, quelles vérifications sont faites pour les employés temporaires? Comment peut-on s'assurer qu'une personne qui a une attestation temporaire ne présente pas un risque si on n'en a pas eu la confirmation de la GRC et du Service canadien du renseignement de sécurité? Comment peut-on permettre à ces gens d'accéder à des zones restreintes, même si elles sont accompagnées?

C'est ce que j'ai cru comprendre à propos du processus. Cela peut soulever certaines inquiétudes chez les gens qui travaillent dans les aéroports.

[Traduction]

Mme Laureen Kinney: Madame la présidente, deux processus parallèles sont menés au début. Certains aéroports font eux-mêmes les vérifications des antécédents criminels parce qu'ils veulent avoir rapidement le résultat de cette première étape du contrôle. Cependant, si on laisse passer temporaire est octroyé, le titulaire doit toujours être escorté. Les exigences liées aux escortes sont prévues dans la réglementation et Transports Canada en assure la supervision. Il s'agit donc d'une mesure de protection automatique. D'autres règles encadrent les responsabilités des escortes à l'égard des personnes qu'elles surveillent, le nombre qu'elles peuvent accompagner et les façons efficaces de procéder.

[Français]

M. Luc Berthold: En une année, environ 80 000 demandes de vérification de sécurité sont présentées. Vous devez avoir un service dans chacun de vos secteurs qui est affecté juste à ces vérifications. Combien d'employés sont présentement habilités à travailler dans les zones sécurisées des aéroports?

[Traduction]

Mme Laureen Kinney: Actuellement, notre base de données fait état de 169 815 titulaires d'habilitations de sécurité actives. Ce chiffre était à jour au 3 mai dernier. Toutes ces personnes ne sont pas forcément au travail. Certaines peuvent être en congé de maladie ou absentes pour une autre raison, mais c'est le nombre de titulaires autorisés qui sont inscrits dans notre base de données.

[Français]

M. Luc Berthold: Combien y a-t-il de laissez-passer temporaires?

[Traduction]

La présidente: Merci, monsieur Berthold. Je suis désolée, votre temps est écoulé.

Vous pourrez peut-être obtenir l'information demandée par M. Berthold avant la fin de la réunion.

Monsieur Iacono.

[Français]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci, madame la présidente.

Ma question s'adresse à M. Oliver, de la Gendarmerie royale du Canada.

Comment vous y prenez-vous pour détecter des signes de radicalisation chez les Canadiens, particulièrement chez les employés des aéroports?

• (1135)

[Traduction]

Comm. adj. Joe Oliver: De toute évidence, la GRC doit respecter son mandat et la loi quand elle mène des enquêtes sur des individus soupçonnés de radicalisation. La plupart du temps, la police prend connaissance de cette information dans le cadre d'une enquête ou à la suite d'un signalement par des membres de la collectivité, qui peuvent faire partie de la famille de l'individu en question ou être des personnes inquiètes de ses changements de comportement.

Le plus souvent dans ces cas, une fois que l'information fait surface, plusieurs organismes interviennent de concert pour évaluer le risque potentiel et déterminer les mesures à prendre pour les réduire au minimum.

Notamment, la GRC a pris l'initiative de créer un centre opérationnel mixte en matière de sécurité nationale, auquel participent divers partenaires du fédéral. Leur action concertée accélère le processus d'analyse des renseignements recueillis sur les menaces potentielles et le choix de la meilleure stratégie, qui peut prendre la forme d'une enquête criminelle exhaustive ou de mesures renforcées de contrôle et de surveillance d'un individu. Dans d'autres cas, des partenaires de la collectivité peuvent être invités à se mobiliser pour mener des interventions locales.

Pour ce qui est du cas précis des personnes qui travaillent dans les aéroports, la GRC n'assure pas leur surveillance permanente. Nous sommes tenus par notre cadre législatif et, comme nous ne sommes pas un État policier, nous devons recourir à d'autres mécanismes.

Je sais que l'Association canadienne des chefs de police a son propre comité de sécurité aérienne. La plupart des corps policiers sont au courant de l'obligation pour les travailleurs des aéroports d'obtenir certaines habilitations de sécurité. Quand ils reçoivent de l'information concernant une menace criminelle ou terroriste, le dossier de l'individu suspecté est relayé à Transports Canada, qui peut réévaluer sa carte d'accès aux zones réglementées ou prendre une autre mesure à sa disposition pour atténuer le risque.

M. Angelo Iacono: Merci.

[Français]

Quelles mesures sont prises pour s'assurer que les communications entre la GRC, Transports Canada et les administrations aéroportuaires se font de façon rapide et efficace?

[Traduction]

Comm. adj. Joe Oliver: J'ajouterai que là où la GRC est membre du comité de sécurité mixte de l'aéroport, l'information sur les menaces à la sécurité et les risques touchant les aéroports est partagée. Si une menace a été détectée, l'information peut être communiquée par le corps policier compétent ou une autorité aéroportuaire. La communication de l'information peut se faire également dans le cadre du processus de suivi mis en place par Transports Canada. L'information est retransmise à Transports Canada en vue d'une nouvelle analyse et, éventuellement, la GRC peut procéder à une vérification plus approfondie des dossiers de police.

[Français]

M. Angelo Iacono: Ma question s'adresse encore à M. Oliver, mais aussi aux représentants de Transports Canada.

J'aimerais que vous nous expliquiez la séquence des événements lorsqu'un individu qui travaille dans un aéroport est soupçonné de radicalisation.

[Traduction]

Comm. adj. Joe Oliver: Là encore, nous avons plusieurs possibilités. Si un individu est soupçonné de radicalisation ou est radicalisé, nous appliquons notre processus interne de sécurité, pour évaluer rapidement le risque. Transports Canada fait pour sa part une réévaluation de l'habilitation de sécurité délivrée. Il peut arriver que Transports Canada communique directement l'information à la GRC, auquel cas nous menons une nouvelle enquête auprès des corps policiers pour savoir s'ils ont fait de nouvelles découvertes entre la délivrance de l'habilitation initiale et l'émergence d'un soupçon ou d'un sujet d'inquiétude.

Des processus continus sont en place pour assurer la surveillance des titulaires d'habilitations de sécurité délivrées par Transports Canada et enclencher un examen s'il y a un motif valable de le faire.

Mme Laureen Kinney: Si vous me le permettez, madame la présidente, j'ajouterai sur ce point que Transports Canada reçoit également des rapports si un individu présente un comportement inquiétant au travail ou dans d'autres situations de ce genre. Comme M. Oliver vient de le mentionner, tous ces renseignements sont communiqués.

En fait, l'essentiel est que tous les renseignements recueillis par un organisme sont transmis directement à Transports Canada, très rapidement dans certaines circonstances. Le directeur du programme peut suspendre une habilitation de sécurité si une enquête doit être approfondie, fait en quelques heures à peine.

● (1140)

M. Angelo Iacono: Merci.

Madame Sullivan, en quoi le processus des habilitations de sécurité en matière de transport vous concerne-t-il?

Mme Jennifer Sullivan: Pardon?

M. Angelo Iacono: Pourquoi vous intéressez-vous au processus relatif aux habilitations de sécurité en matière de transport? Vous y avez fait allusion dans votre brève allocution tout à l'heure.

Mme Jennifer Sullivan: Nous voulions simplement parler des délais. En 2012, il fallait un mois environ pour obtenir une nouvelle habilitation, mais le délai est de quatre à six mois actuellement.

La présidente: Je vous remercie.

Je donne maintenant la parole à M. Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Merci, madame la présidente.

Merci aux témoins d'être avec nous ce matin.

Vous savez que cette rencontre a vu le jour à la suite d'un léger vent d'inquiétude — on ne parlera pas de panique — soulevé par certains reportages dans les médias. Quand je lis ou que j'entends vos discours, c'est plutôt rassurant. En même temps, c'est plein de formules qui ne sont pas très claires pour moi, mais certainement pour vous.

Ma première question s'adresse à Mme Kinney.

Vous avez dit que l'habilitation de sécurité en matière de transport des employés qui ont accès aux zones réglementées de l'aéroport font l'objet d'une vérification chaque jour. On parle de plus de 170 000 employés. Quel est le processus? Y a-t-il deux bases de données qui se parlent ou y a-t-il quelque part une intervention humaine? Comment fait-on pour faire la vérification quotidienne du dossier de 170 000 employés?

[Traduction]

Mme Laureen Kinney: La question comporte plusieurs éléments, madame la présidente.

Tout d'abord, la composante de vérification continue du système d'habilitation de sécurité en matière de transport prévoit un contrôle quotidien des casiers judiciaires afin de relever toute nouvelle accusation ou situation du côté des corps policiers. S'il y a lieu, une enquête peut être menée ou l'habilitation peut être suspendue temporairement.

[Français]

M. Robert Aubin: S'il y a une nouvelle accusation criminelle, cela se trouvera dans la base de données des policiers, n'est-ce pas?

Mme Laureen Kinney: Oui.

M. Robert Aubin: Cependant, avant qu'une nouvelle accusation criminelle n'entre dans cette base de données, il peut s'écouler plusieurs mois avant que vous ayez l'information.

Mme Laureen Kinney: Non.

[Traduction]

Toutes les personnes inscrites dans cette base de données, soit autour de 169 000, font l'objet d'une vérification quotidienne. C'est ce que nous entendons par vérification quotidienne proactive.

[Français]

M. Robert Aubin: J'ai bien compris le principe.

L'OACI a aussi demandé un renforcement des mesures. Elle exige maintenant que les non-passagers passent par un point de contrôle de l'ACSTA avant d'entrer dans une zone réglementée de l'aéroport. Le passage dans cette zone est-il obligatoire pour chacun des employés ou y va-t-on de façon aléatoire?

[Traduction]

Mme Laureen Kinney: Notre système est fondé sur le risque. La méthode de vérification est aléatoire et axée sur le risque, variable et impossible à prédire par les employés. Nous n'avons pas pour habitude de publier les pourcentages et les chiffres, mais ce processus a été rigoureusement mis au point, réfléchi et analysé pour assurer la conformité à cette exigence.

[Français]

M. Robert Aubin: J'en comprends que tous les employés ne sont pas systématiquement évalués ou passés. Y a-t-il un mécanisme qui permet un automatisme dans l'ajustement des normes de sécurité en fonction du niveau de risque?

[Traduction]

Mme Lauren Kinney: C'est une excellente question, madame la présidente.

À l'échelle individuelle, le niveau de risque est généralement envisagé de façon systématique. Nous faisons une analyse combinée des vérifications des antécédents et des contrôles physiques. C'est pourquoi le choix des personnes contrôlées se fait en fonction du risque. Donc, la réponse à votre question est oui.

Nous avons travaillé fort pour trouver une façon d'établir le risque relatif. Prenons par exemple le cas du directeur de la sécurité d'un aéroport. Est-il nécessaire de lui faire subir un contrôle chaque fois qu'il entre et qu'il sort, c'est-à-dire cinq ou six fois par jour?

C'est l'un des éléments pris en compte dans le processus aléatoire. Il tient compte de niveaux de risque déterminés mais, une fois qu'une personne a accès au système, il n'est pas question de faire de la microgestion. Cependant, les niveaux de risque sont bel et bien intégrés au système.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Ma prochaine question s'adresse à vous, monsieur Oliver.

Dans vos propos préliminaires, vous avez dit qu'en 2009, la GRC et Transports Canada ont signé un protocole d'entente visant à améliorer l'échange d'information. Selon moi, un protocole, c'est vraiment une façon de faire. Est-ce juste une entente? Quels étaient les problèmes avant, et quelles améliorations sont venues avec ce protocole?

Comm. adj. Joe Oliver: Merci pour la question.

Permettez-moi de répondre en anglais.

[Traduction]

M. Robert Aubin: Je vous en prie.

Comm. adj. Joe Oliver: Avant la signature d'un protocole d'entente avec Transports Canada, le ministère avait accès à des bases de données restreintes. En signant le protocole d'entente de 2009, nous nous sommes entendus sur une initiative subventionnée qui lui donne accès à de nouvelles bases de données. Nos recherches sont plus poussées que celles qui étaient menées de 2004 à 2009.

Le protocole a ouvert l'accès à des renseignements dont Transports Canada a besoin pour prendre des décisions. Précédemment, nous faisons des recherches dans deux bases de données en moyenne, selon les facteurs de risque en cause. Aujourd'hui, nous en consultons au moins cinq et, si des renseignements défavorables sont trouvés, nous poussons les recherches dans d'autres bases de données. C'est ce qui a été amélioré.

• (1145)

La présidente: Il vous reste 45 secondes.

[Français]

M. Robert Aubin: D'accord.

J'ai été aussi un peu surpris par vos propos quand vous avez dit que la GRC ne pouvait pas faire de recommandations à Transports Canada quant à la nécessité de retirer une certification ou pas.

Ai-je bien compris?

[Traduction]

Comm. adj. Joe Oliver: La GRC peut donner des conseils concernant les comportements qui peuvent être considérés comme criminels, par exemple. Elle peut donner son avis sur ce que révèle tel ou tel comportement, mais la décision revient toujours au ministre des Transports, le seul à pouvoir délivrer, révoquer ou suspendre une habilitation.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Hardie, nous vous écoutons.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Tout d'abord, merci à vous tous.

Je me tourne vers les représentants du SCRS et de la GRC. Je constate avec étonnement que, aux yeux du citoyen moyen, votre rôle semble plutôt passif. Vous faites des évaluations et vous transmettez les résultats à Transports Canada. Loin de moi l'idée de vous coincer, mais je vais d'y aller d'une question hypothétique.

Si jamais vous repérez quelqu'un de louche, qui apparemment pose un risque, et que vous découvrez après-coup qu'il a obtenu une habilitation de sécurité, que feriez-vous? Disposez-vous d'un mécanisme de signalement ou d'alerte, qui vous permet d'intervenir d'une façon ou d'une autre?

J'aimerais vous entendre en premier, monsieur Rumig.

M. Brian Rumig: La réponse est oui, nous en avons un. Comme je l'ai souligné dans mon exposé préliminaire, lorsque Transports Canada, nous-mêmes ou nos partenaires des milieux policiers découvrons de nouveaux renseignements, nous nous mobilisons très rapidement pour faire la meilleure analyse et la meilleure appréciation possible du risque potentiel afin de déterminer si la sécurité nationale est menacée ou si c'est un risque criminel qui est du ressort de la GRC.

Nous pouvons nous concerter aussi rapidement parce qu'un mécanisme est en place et que nous avons l'obligation de communiquer les renseignements aux autorités compétentes, c'est-à-dire Transports Canada.

Pour répondre plus précisément à votre question, j'ajouterai que si de nouveaux renseignements révèlent qu'un titulaire d'une habilitation de sécurité valide suspecté de poser un risque travaille dans un aéroport, la mobilisation est très rapide. Nous communiquons avec Transports Canada.

Nous lui faisons part de nos préoccupations et, comme vient de le mentionner le commissaire adjoint Oliver, nous nous concertons pour déterminer l'étape suivante. Dans le cas de figure que vous avez donné en exemple, la mesure immédiate pourrait prendre la forme d'une révocation, ou plutôt d'une suspension de l'habilitation de sécurité de l'individu concerné.

M. Ken Hardie: Par Transports Canada.

M. Brian Rumig: Oui, par Transports Canada, et une enquête suivrait, menée soit par la GRC, soit par nous, mais nous procédons souvent à des enquêtes conjointes.

M. Ken Hardie: J'aimerais aborder la question des sous-traitants, étant donné que les problèmes survenus à Montréal semblent avoir mis en cause des employés d'un sous-traitant.

Les sous-traitants sont-ils évalués, sur le plan notamment des procédés d'embauche, de leurs processus de vérification, etc.? Si vous découvrez qu'un entrepreneur semble engager des employés qui ne remplissent pas les exigences pour l'obtention d'une habilitation de sécurité, l'un de vos organismes a-t-il des recours par rapport à cet entrepreneur?

Mme Laureen Kinney: Je dirais que cela relève essentiellement des aéroports, car ce sont eux qui octroient les autorisations aux employés. Ce sont les employés des entreprises sous-traitantes. En règle générale, elles effectuent les travaux prévus dans un contrat qu'elles ont signé. Si une telle situation se produisait, ce serait signalé. Nous en discuterions et nous prendrions les mesures requises mais, normalement, cela ne passerait pas inaperçu, surtout aux yeux des aéroports qui sont plus directement...

• (1150)

M. Ken Hardie: Il semble y avoir une lacune.

Mme Laureen Kinney: Eh bien, si jamais cela se produisait... Je n'ai jamais rien entendu de tel. Peut-être que si...

Mme Jennifer Sullivan: Je n'ai jamais entendu parler d'un sous-traitant qui engage des employés à qui une habilitation de sécurité est systématiquement refusée. C'est vraiment du cas par cas.

M. Ken Hardie: Qui encadre les activités des titulaires d'habilitations de sécurité TVA, par exemple la prise de photos ou les communications par téléphone cellulaire à l'intérieur et à l'extérieur des zones vulnérables?

Mme Jennifer Sullivan: Ce travail relève des responsables de la sécurité des aéroports. Nous avons un comité de sécurité des aéroports auquel siègent la GRC, les autorités policières compétentes, le SCRS, l'ACSTA et Transports Canada.

Notre système de gestion de la sécurité est très rigoureux. Vous avez sans doute entendu parler du système de gestion de la sûreté. Il en existe un semblable en matière de sécurité. Nous mettons au point des programmes de sensibilisation à la sécurité et des programmes globaux. Nous avons instauré un programme du type « Identifier. Signaler. Enrayer. », qui confère aux 49 000 employés des aéroports la responsabilité de surveiller, de signaler et d'évaluer les risques pour la sécurité venant par exemple de la prise de photos ou de la présence de personnes à des endroits qui leur sont interdits d'accès.

Nous recevons les rapports et si nous trouvons des renseignements défavorables, nous les transmettons à Transports Canada et à la GRC afin de les informer de ce que nous avons découvert.

M. Ken Hardie: La plupart des zones vulnérables sont surveillées en continu par des systèmes de vidéosurveillance, n'est-ce pas?

Mme Jennifer Sullivan: Oui, c'est exact.

M. Ken Hardie: Merci.

La présidente: Il vous reste une minute.

M. Ken Hardie: Une autre minute? Extraordinaire!

Commissaire Oliver, vous nous avez dit que dans certains cas, vous devez attendre des autorisations avant d'aller de l'avant. Pouvez-vous nous expliquer ce que sont ces autorisations et de qui elles émanent?

Comm. adj. Joe Oliver: Pour soutenir Transports Canada, la GRC compte énormément sur l'appui de l'ensemble des milieux policiers canadiens. Il existe notamment des protocoles qui permettent à la GRC d'effectuer, en quelque sorte, une inspection des fichiers des répertoires de 187 autres organismes d'application de la loi.

Si nous trouvons des renseignements intéressants, étant donné qu'ils leur appartiennent et qu'il existe des protocoles connexes concernant la communication par un tiers, nous devons demander l'autorisation du service de police compétent pour les communiquer à Transports Canada. Cette étape explique en partie certains délais.

Si une enquête en cours a une nature particulière, les responsables peuvent être réticents à divulguer des renseignements qui risqueraient de les entraîner dans une procédure civile et de compromettre la sécurité de témoins, d'agents d'infiltration ou une technique policière de nature délicate. Nous devons demander le concours du service de police d'où émane le renseignement pour qu'il soit vérifié. Une fois qu'il a été vérifié, nous pouvons le communiquer à Transports Canada.

La présidente: Je vous remercie.

Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Merci à tous nos témoins de s'être déplacés. Mes questions s'adresseront surtout à Mme Kinney, mais les autres pourront ajouter leur grain de sel.

Les enregistrements de TVA à l'aéroport de Montréal ont fait parler, c'est le moins qu'on puisse dire. Il est difficile d'avoir une conversation dans laquelle les mots « terrorisme » et « aéroport » se retrouvent dans la même phrase sans provoquer une espèce d'hystérie. Je suis d'accord avec M. Aubin quand il dit que la situation est préoccupante, mais qu'il faut attendre avant de paniquer.

Ce que j'ai entendu aujourd'hui me rassure un peu, mais j'aimerais confirmer certains points. Si j'ai bien compris, après la mise en oeuvre du système — comme cela aurait dû se faire avant, si vous voulez mon avis —, les habilitations de sécurité des individus concernés ont été révoquées. Ceux qui travaillaient pour des sous-traitants ont quitté les lieux, de même que ceux qui étaient présumément des employés de l'aéroport. Est-ce un bon exemple de l'efficacité du système pour écarter les personnes qui ne devraient pas recevoir une habilitation de sécurité?

Mme Laureen Kinney: Je pense que dans la situation précise que vous évoquez, le processus est toujours en cours. Selon ce processus, des employés peuvent se trouver dans une situation susceptible d'entraîner la suspension d'une habilitation. Il est essentiel que le processus soit respecté et que les renseignements personnels soient protégés.

C'est une situation qui s'est déjà produite dans d'autres cas. Quelque chose se passe — il s'en passe beaucoup dans un contexte opérationnel où les acteurs sont nombreux. Un événement négligeable peut déclencher une alerte à l'échelon local. Ces événements nous sont signalés et, selon la gravité — c'est ce qui est arrivé dans d'autres cas —, nous suspendons l'habilitation de sécurité jusqu'à ce que nous recevions les renseignements de nos partenaires. Il peut arriver que nous ne suspendions pas l'habilitation pour un événement de faible gravité, mais c'est une procédure normale.

M. Sean Fraser: Je comprends. Depuis combien de temps ces procédures de sécurité sont-elles considérées comme normales à Transports Canada? Je crois qu'elles ont peu changé dans les 20 ou 30 années, n'est-ce pas?

• (1155)

Mme Laureen Kinney: C'est exact. Le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport a été créé après l'écrasement de l'avion d'Air India, vers 1985. Je crois que nous avons été les premiers dans le monde à adopter pareille mesure.

Évidemment, le processus a connu des améliorations successives au fil des années, mais il est très bien conçu. C'est tout un outil. Je ne crois pas que les pratiques ont changé pour la peine depuis une dizaine d'années, depuis en fait que nous utilisons la technologie biométrique. S'il le faut, nous pouvons suspendre une habilitation de sécurité de manière efficace en moins d'une demi-heure ou d'une heure.

M. Sean Fraser: Bravo, c'est excellent.

Dans votre réponse à une question précédente, vous avez mentionné que des quantités impressionnantes de casiers judiciaires sont vérifiées chaque jour, ce que j'arrive mal à concevoir. De toute évidence, la précision des recherches dans les casiers judiciaires dépend de la qualité du système. D'après des témoignages entendus devant d'autres comités, il semble qu'il y ait des problèmes, en particulier avec les dossiers du CIPC. Il peut y avoir des délais d'enregistrement de l'information liée aux casiers judiciaires. Si je ne m'abuse, des efforts sont déployés sous la gouverne du ministre de la Sécurité publique pour assurer une meilleure tenue à jour des dossiers.

Devrions-nous nous pencher sur la qualité de votre processus pour nous assurer qu'il donne les résultats que les Canadiens méritent?

Mme Lauren Kinney: Pour ce qui est de Transports Canada, je n'ai jamais entendu parler de problème particulier.

M. Sean Fraser: M. Oliver est peut-être mieux placé pour répondre à cette question.

Comm. adj. Joe Oliver: Je vais vous donner une petite explication. Il existe deux processus. Le premier est lié au répertoire des casiers judiciaires, qui contient les fichiers d'empreintes digitales nous permettant de contrôler les antécédents criminels d'un individu.

Le CIPC représente l'infrastructure, le système informatisé d'accès aux casiers judiciaires, et il donne également accès à des renseignements téléchargés quotidiennement par les autorités compétentes. Par exemple, si un véhicule est volé, l'information est saisie à l'échelon local. Si une accusation est portée contre quelqu'un, l'information est également saisie localement. Un casier judiciaire est créé après qu'un tribunal pénal a rendu une décision.

Chaque jour, les fichiers du CIPC sont mis à jour afin de faire le suivi des accusations portées. L'information saisie peut indiquer qu'un individu est sous surveillance, entre autres choses. Les données auxquelles Transports Canada a accès sont ses mises à jour quotidiennes, ou tout ce qui est nouveau dans le système.

Il peut y avoir un délai entre le moment où une enquête est lancée contre un individu, celui où il fait l'objet d'une accusation ou celui où un dossier est créé dans le CIPC. Tout dépend de la vitesse à laquelle l'enquête se déroule.

Quant aux casiers judiciaires, il y a un arriéré lié aux dossiers papier qui sont dans le système depuis longtemps. Nous utilisons maintenant la technologie Live-Scan, qui nous permet de télécharger les données en temps réel. Pour ce qui est des vieux dossiers, un processus a été mis en place pour repérer et trier ceux qui doivent être versés en priorité au répertoire des casiers judiciaires pour qu'ils puissent être traités et consultés.

M. Sean Fraser: D'accord. Merci pour ces précisions.

Je ne sais plus qui d'entre vous a parlé de quelque 80 000 demandes de rapports de sécurité soumises annuellement par Transports Canada. Avez-vous vraiment la capacité de traiter de tels volumes? Selon mon calcul rapide, on parle de quelques centaines de demandes par jour. C'est énorme. Vos ressources sont-elles suffisantes pour faire efficacement ce travail?

M. Brian Rumig: Oui, nous avons les ressources suffisantes. Nous avons établi des mécanismes et des procédures qui nous permettent de traiter l'ensemble des données du programme de filtrage du gouvernement. Je souligne en passant que Transports Canada fait partie des ministères et des organismes gouvernementaux auxquels nous offrons ce service, et qu'il faut probablement multiplier le chiffre de 80 000 par 4.

Nous recourons à des technologies évoluées. Bien évidemment, nous mettons à contribution l'expertise acquise dans notre domaine, mais la véritable révolution vient des technologies évoluées de vérification rapide et efficace de l'information.

La présidente: Merci beaucoup.

Madame Block, c'est à vous.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Je vous remercie, madame la présidente.

Je me fais l'écho de mes collègues pour vous souhaiter la bienvenue. Vous contribuez à un volet déterminant d'une étude d'une grande importance, et je suis ravie d'avoir pu entendre une aussi grande variété de témoins.

J'aimerais donner suite aux commentaires de M. Gooch, et notamment vous demander de nous parler un peu plus en détail de vos préoccupations concernant le budget de 2017.

Nous savons que le budget de Transports Canada a beaucoup diminué par rapport à celui de 2015-2016. Mardi, nous avons reçu le ministre, qui nous a présenté un plan très ambitieux pour l'industrie du transport, qui va jusqu'à 2030. Je lui ai demandé s'il pensait avoir les ressources voulues pour remplir ses obligations, mais aussi pour mettre en œuvre sa stratégie. Selon lui, il ne fait aucun doute que les ressources sont suffisantes. Quand j'entends dire qu'un budget est insuffisamment approvisionné, j'essaie toujours de savoir si le manque touche seulement les ressources humaines ou si certaines initiatives auraient également besoin de financement supplémentaire.

Pouvez-vous enchaîner là-dessus?

● (1200)

M. Daniel-Robert Gooch: Oui. Mes collègues de l'ACSTA ici présents pourront certainement parler un peu plus de financement.

Le ministre Garneau a pris des engagements importants dans sa stratégie Transports 2030, et nous lui en sommes vraiment reconnaissants. Les engagements concernant les normes en matière de niveaux de service de filtrage et notre compétitivité par rapport à d'autres pays sont un pas dans la bonne direction.

Malheureusement, le financement prévu dans le budget ne permet même pas à l'ACSTA d'offrir les niveaux de service de l'exercice précédent. Nous continuons de collaborer avec le ministre Garneau et son équipe afin d'opérer des réformes structurelles qui assureront le fonctionnement de l'ACSTA sans changer l'organisation et le financement actuels. Ce travail est primordial, mais nous avons hâte de le voir aboutir.

Chaque année, c'est à recommencer. Nous devons nous présenter devant des gens comme vous et vos collègues d'autres comités pour obtenir de l'argent pour l'ACSTA. Les voyageurs paient un droit, mais les revenus ne vont pas directement au service pour lequel ils pensent payer. Nous gaspillons beaucoup de temps et d'argent pour venir à Ottawa et tenter de vous convaincre, vous et vos collègues, de verser à l'ACSTA les fonds requis pour accomplir le travail crucial qui lui est demandé.

Il est grand temps de passer à une formule qui permettra de moduler les ressources en fonction des hausses et des baisses du trafic. Notre pays connaît une croissance extraordinaire, qui atteint 5 ou 6 % juste pour cette année. Dans les grands aéroports, la croissance est encore plus marquée. Des améliorations s'imposent, surtout quand on pense à ce qui nous attend dans les 10 prochaines années.

Mme Kelly Block: Merci.

Ma prochaine question s'adresse à Mme Kinney.

Combien d'employés sont affectés aux activités de filtrage de sécurité à Transports Canada?

Mme Lauren Kinney: Je vais laisser Marie-France répondre à cette question.

Mme Marie-France Paquet: Entre 70 et 80 employés. Cela varie.

Mme Kelly Block: D'autre part, il en a peut-être déjà été question dans les autres discussions que nous avons eues, mais pouvez-vous me dire d'où proviennent les fonds consacrés au contrôle de sécurité des non-passagers?

Mme Lauren Kinney: L'ACSTA est financée par l'entremise de crédits parlementaires. Ces crédits couvrent les coûts de contrôle des passagers, ainsi que celui des non-passagers ou des travailleurs. Ces fonds proviennent d'un crédit parlementaire. Le budget de 2017 prévoit le financement de ces deux types de contrôle. L'ACSTA est une société d'État financée de cette manière, c'est-à-dire par l'entremise d'un crédit parlementaire.

Mme Kelly Block: J'aimerais revenir aux 70 ou 80 personnes qui supervisent les activités de contrôle de sécurité à Transports Canada.

Pouvez-vous me dire si ce personnel est suffisant, étant donné que la procédure de contrôle peut prendre de trois à cinq mois? À moins que ce délai s'explique par la rigueur du processus? Est-ce qu'il y a des arriérés?

Mme Lauren Kinney: Je pense que le traitement accuse certains retards, mais nous y travaillons. Au cours de l'année écoulée, Transports Canada a alloué des fonds supplémentaires pour tenter de réduire ces retards et nous avons maintenu ce même plan au cours de l'exercice actuel. Nous disposons donc de ressources supplémentaires, mais le système est composé de divers éléments.

Le programme est très lourd et nous réfléchissons en ce moment, en collaboration avec nos partenaires à l'interne et à l'externe, à la manière de repenser et de moderniser ce programme et d'imaginer d'autres façons de l'appliquer. Le processus est très long. Nous avons adopté des applications en ligne pour certains éléments, mais nous pensons que nous pouvons encore améliorer le processus.

Mme Kelly Block: J'aimerais savoir quels sont les éléments qui peuvent éveiller un soupçon. J'ai entendu dire qu'en cas de soupçon ou si quelque chose change et que l'on soupçonne que le statut d'une personne a changé... Qu'est-ce qui déclenche un soupçon?

• (1205)

Mme Lauren Kinney: Je peux peut-être commencer. Étant donné que les exemples sont nombreux, je pourrais tout simplement ajouter qu'il s'agit d'un programme préventif. Le ministre des Transports ayant des pouvoirs très étendus qui lui permettent d'empêcher certaines choses de se produire, ce programme est extrêmement souple. Ce pouvoir a été réaffirmé par les tribunaux et nous y prêtons une grande attention et nous le respectons.

Lorsqu'un incident se produit, il est immédiatement signalé. Il peut s'agir d'un incident qui se passe sur les lieux de travail, lorsque quelqu'un n'est pas content et fait des commentaires inappropriés ou soulève certaines questions. Nous suivons ces incidents. Cela peut être aussi une activité à laquelle se livre une personne sur les lieux de travail, activité qui peut donner l'impression que cette personne pourrait avoir des liens avec des milieux criminels ou extrémistes. Des choses comme ça se sont produites et nous avons fait enquête. Là encore, ces informations peuvent nous être communiquées par nos partenaires. Nous avons de nombreuses sources d'information, mais...

La présidente: Merci beaucoup, madame Kinney. Si vous avez d'autres éléments d'information à nous fournir, vous pourrez peut-être les donner dans une réponse à une autre question.

Monsieur Iacono.

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

Ma question est destinée à M. Oliver ou à Transports Canada.

Les employés doivent-ils subir des contrôles avant d'accéder aux zones sécurisées?

Mme Lauren Kinney: Oui, l'ACSTA dispose d'équipements de contrôle de sécurité. C'est un contrôle semblable à celui que subissent les passagers, mais pas exactement le même.

M. Angelo Iacono: Chaque fois qu'une personne se rend dans un secteur particulier, une zone sécurisée, ses déplacements sont toujours notés, n'est-ce pas?

Mme Lauren Kinney: Il y a deux types de contrôle. Le premier, au point d'accès à une zone sécurisée et aussi le contrôle d'accès à l'aéroport. Les membres du personnel doivent montrer leur preuve d'identité. Ils doivent fournir leurs informations biométriques au système — de façon électronique dans les plus grands aéroports — et ils doivent subir un contrôle physique, et une fouille, si vous voulez, mais cette fois de manière aléatoire.

M. Angelo Iacono: On note toujours le nombre de fois qu'ils accèdent à une zone sécurisée.

Mme Lauren Kinney: Oui, tout est enregistré.

M. Angelo Iacono: Est-ce qu'il existe des exceptions? Certaines personnes sont-elles exemptées de ce contrôle ou est-ce que c'est obligatoire pour tous les employés qui se déplacent dans n'importe quel aéroport, y compris vous-même?

Mme Lauren Kinney: Les seules exceptions seraient pour laisser passer des premiers intervenants en uniforme en cas d'urgence. S'il arrive que la police ou les pompiers de la région se présentent et demandent l'accès, il est prévu de leur accorder un accès rapide, compte tenu des circonstances. Mais si le directeur de la sécurité... si je vais inspecter une zone sécurisée, je dois me soumettre au même processus.

M. Angelo Iacono: J'aimerais savoir combien de fois les employés qui ont déjà une habilitation de sécurité doivent se soumettre à des contrôles supplémentaires au cours de leur carrière. Supposons par exemple que je sois un employé depuis cinq ans et que je dispose d'une habilitation de sécurité. Que se passe-t-il dans un tel cas ou dans le cas d'un employé qui a deux ans, 10 ans ou 15 ans de service? Est-ce qu'il y a des contrôles?

Mme Laureen Kinney: Nous avons une procédure de revalidation tous les cinq ans. Toute personne qui dispose d'une habilitation de sécurité en matière de transport doit se soumettre à une revalidation complète tous les cinq ans. Par ailleurs, on vérifie chaque jour le dossier de chaque individu dans la base de données de la police, afin de détecter les nouvelles accusations ou activités criminelles.

M. Angelo Iacono: Pouvez-vous nous expliquer la différence entre la validation quinquennale et la vérification quotidienne?

Mme Laureen Kinney: C'est la GRC qui se charge de la vérification quotidienne. Elle vérifie la base de données dont M. Oliver vient de parler, qui est mise à jour quotidiennement. Si nous détectons quelque chose, nous agissons et nous déclençons une enquête. Par ailleurs, la revalidation quinquennale consiste à refaire entièrement le processus, ce qui nous amène à communiquer avec le SCRS ainsi qu'avec d'autres organismes.

M. Angelo Iacono: Parfait.

J'aimerais partager mon temps avec Ken.

M. Ken Hardie: Merci, Angelo.

On a mentionné à plusieurs reprises que l'ensemble des mesures actuelles ont été mises en place à la suite de l'attentat visant le vol d'Air India. On peut se demander évidemment si le partage d'informations entre la GRC et le SCRS n'était pas aussi solide qu'il aurait dû l'être, comme l'ont montré les conclusions.

J'aimerais savoir, messieurs, comment vous évaluer la situation actuelle.

Comm. adj. Joe Oliver: Au fil des années, nous avons appris de nombreuses leçons et les deux organismes ont adopté une vision stratégique commune. Les échanges d'informations sont en fait très intenses, en temps réel, au cours d'initiatives et de contacts quotidiens. Le service et la GRC travaillent en étroite collaboration, se réunissent et travaillent au même endroit dans certains cas.

M. Brian Rumig: J'aimerais ajouter quelques informations aux commentaires formulés par le commissaire adjoint. Comme vous pouvez l'imaginer et comme cela a été dit ce matin, la sécurité des Canadiens est l'objectif premier de tous nos organismes. Les événements catastrophiques du vol d'Air India ont été un déclencheur, non seulement pour les services de renseignement de sécurité, mais aussi pour l'ensemble de la population canadienne. Désormais, nous consacrons énormément de temps et d'efforts pour nous assurer que cette grande priorité soit traitée de manière efficace et efficiente.

Comme l'a dit le commissaire adjoint Oliver, la GRC et le SCRS ont tiré la leçon de ces événements qui se sont déroulés il y a 30 ans et ont mis en place des systèmes de partage des informations plus solides et plus efficaces. Les deux services travaillent en étroite collaboration.

• (1210)

M. Ken Hardie: La motion de M. Aubin, qui survient à point nommé découle, bien évidemment, de ce qui s'est produit à Montréal. Est-ce qu'il arrive assez régulièrement qu'à la suite de certaines informations, des habilitations de sécurité soient retirées?

Est-ce que certains chiffres ont révélé des anomalies à Montréal ou est-ce que c'est une procédure régulière?

Mme Laureen Kinney: Dans mes observations préliminaires, j'ai parlé d'un grand nombre, mais au cours de l'année passée, par exemple, 48 habilitations de sécurité en matière de transport ont été suspendues, à la suite des procédures de filtrage qui sont effectuées constamment. Nous avons supprimé 20 habilitations et 448 ont été refusées, soit en raison de renseignements défavorables jugés importants, soit en raison du manque d'informations à cause de l'impossibilité de vérifier les antécédents. Alors oui, cela arrive.

M. Ken Hardie: Que se passe-t-il après le retrait de ces habilitations de sécurité? Est-ce que l'on cherche à savoir si la sûreté ou la sécurité ont été compromises à la suite des activités de certaines personnes dans les zones sécurisées?

Mme Marie-France Paquet: Nous collaborons avec les aéroports, les services de sécurité aéroportuaires et les organismes locaux d'application de la loi pour effectuer toutes les vérifications afin d'obtenir le plus d'informations possible. Ensuite, nous confions ces informations à un organe consultatif afin de les prendre en considération et d'aboutir à une décision qui se traduit par la révocation, l'annulation ou le rétablissement de l'habilitation, selon le cas.

M. Ken Hardie: Je pensais à ce que vous faites après coup, une fois que vous avez retiré...

La présidente: Monsieur Hardie, vous pourrez peut-être garder ces questions pour le prochain tour.

Monsieur Berthold.

[Français]

M. Luc Berthold: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je n'ai que cinq minutes et j'ai beaucoup de questions. Je vais y aller rapidement.

Monsieur Rumig, un élément d'un reportage de TVA a créé beaucoup d'inquiétude dans la population. On y a appris que des employés soupçonnés de radicalisation continuaient de travailler dans la zone aéroportuaire, mais pas dans les zones sécurisées.

Les Canadiens doivent-ils s'inquiéter du fait que des personnes soupçonnées de radicalisation continuent de travailler dans des zones sensibles, d'autant plus qu'on sait que plusieurs attentats terroristes dans le monde avaient pour cible des endroits non sécurisés dans des aéroports?

[Traduction]

M. Brian Rumig: Évidemment, les révélations faites par les médias nous ont tous inquiétés — aussi bien les services de renseignement de sécurité que la population canadienne en général. Comme nous l'avons dit ce matin, nous nous sommes mobilisés très rapidement afin de nous assurer de bien comprendre la menace potentielle et de prendre des mesures pour contenir cette menace. Quant au fait que certaines personnes continuent de travailler dans des zones aéroportuaires, je laisserai au ministère responsable le soin de répondre à cette question.

Deuxièmement, les Canadiens devraient-ils s'inquiéter? Il est certain que le terrorisme devrait être une source d'inquiétude pour eux. En revanche, les Canadiens ne doivent absolument pas penser que la GRC, Transports Canada, l'ACSTA et les autorités aéroportuaires ignorent cette menace. Nous considérons au contraire qu'il s'agit là de notre plus grande priorité en matière de sûreté des Canadiens, au point où, lorsque les informations ont été diffusées, nous nous sommes mobilisés très rapidement pour contenir la menace. Et c'est ce que nous continuerons à faire si d'autres informations de ce type font encore surface.

[Français]

M. Luc Berthold: Merci, monsieur Rumig.

Ma deuxième question concerne le budget. On est confrontés à l'efficacité versus sécurité. Les aéroports veulent qu'on aille plus vite, et l'ACSTA veut assurer une bonne sécurité. De plus, on apprend qu'il y a moins d'argent pour faire tout cela.

Monsieur Parry, de combien d'argent de plus l'ACSTA aurait-elle besoin pour assurer à la fois la sécurité des passagers et l'accès efficace à ces zones?

• (1215)

[Traduction]

M. Neil Parry: Comme l'a noté Mme Kinney, le financement de l'ACSTA provient d'un crédit parlementaire. En vertu de la Loi sur la gestion des finances publiques, nous devons nous contenter de ce crédit parlementaire. Nous continuons à fonctionner de cette manière. En vertu de la loi, nous avons pour mandat de fournir un contrôle efficace et efficient. Le budget de 2017 nous a fourni le financement nécessaire pour nous permettre de continuer à mettre en oeuvre, gérer et administrer à 100 % le programme de contrôle qui s'applique aux non-passagers. Du point de vue de l'efficacité de la sécurité, c'est là que sont concentrés tous nos efforts.

L'autre référence au budget se rapporte à un secteur qui ne relève pas de notre mandat, à savoir le niveau de service, qui se traduit par un temps d'attente plus long pour les passagers. Là encore, nous ne faisons aucun compromis sur l'efficacité en matière de sécurité. Cependant, nous devons fonctionner avec les crédits dont nous disposons. Les crédits qui nous ont été alloués nous permettront d'atteindre notre objectif en matière de service et de conserver un niveau identique à celui dont les passagers ont bénéficié au cours de l'exercice écoulé. Nous estimons qu'environ 85 % des passagers de toutes les régions du Canada auront un délai d'attente de 15 minutes ou moins au point de contrôle. Il s'agit là d'une moyenne annualisée.

Encore une fois, notre mandat ne fait pas état de cet objectif en matière de niveau de service, mais c'est ce que nous estimons pouvoir offrir en matière d'efficacité.

[Français]

M. Luc Berthold: Monsieur Gooch, que pensez-vous de cette perception?

M. Daniel-Robert Gooch: Merci de votre question. Je vais essayer d'y répondre en anglais.

[Traduction]

Nous ne remettons pas en question l'engagement ou la capacité de l'ACSTA à effectuer efficacement les contrôles de sécurité, mais en périodes de pointe, les délais d'attente sont de plus d'une heure pour les voyageurs. Les passagers paient des droits assez élevés pour la sécurité du transport aérien. Ces droits ont une incidence sur la capacité à faire face à la concurrence et à inciter des voyageurs à faire escale au Canada, en route vers d'autres destinations.

Par conséquent, c'est vraiment un problème sur le plan du service au consommateur. Nous ne remettons pas en doute l'approche professionnelle de l'ACSTA en matière de sécurité aérienne.

[Français]

M. Luc Berthold: Vous dites que chaque passager paie un montant pour le dépistage. Combien d'argent par passager est collecté ainsi par les aéroports, et combien en reste-t-il qui n'est pas retourné à l'ACSTA?

[Traduction]

M. Daniel-Robert Gooch: Les informations que nous avons se rapportent à l'exercice précédent. D'après ce que nous comprenons, la différence est d'environ 110 millions de dollars et ce montant varie, mais le nombre de voyageurs est en hausse. En conséquence, les recettes provenant des droits pour la sécurité des passagers du transport aérien augmentent, mais le financement ne suit pas cette croissance.

La présidente: Merci.

Vous avez utilisé tout votre temps et même plus, monsieur Berthold.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Madame Kinney, la discussion que nous avons ce matin sur la sécurité dans les aéroports s'inscrit dans une étude plus vaste que celle que le Comité a entreprise sur la sécurité aérienne. Il m'apparaîtrait important d'avoir accès à un certain nombre de documents qui ne sont pas nécessairement d'ordre public et qui ne sont pas non plus déposés au Parlement.

Vous serait-il possible de nous faire parvenir une copie de tous les bulletins internes de procédure en matière de sécurité aérienne publiés depuis 2015, afin que nous sachions quelles modifications ont été apportées depuis 2015?

[Traduction]

Mme Laureen Kinney: Madame la présidente, la question porte sur les bulletins internes de procédure en matière de sûreté ou de sécurité aérienne publiés depuis 2015, ou les deux, et dans les aéroports.

Je ne sais pas s'il y a beaucoup d'aéroports particuliers... Il y a des instructions pour les aéroports. Il y a des règlements. Certaines instructions sont destinées à notre personnel. Peut-être pourriez-vous donner un peu plus de précisions afin que nous sachions quelles sont les données que vous voulez et à quels aéroports elles se rapportent?

[Français]

M. Robert Aubin: Je souhaiterais avoir l'ensemble des bulletins internes de procédure qui ont été envoyés par Transports Canada au personnel et qui touchent de près ou de loin la sécurité aérienne ou la sécurité dans les aéroports, puisque ces deux sujets sont liés.

[Traduction]

Mme Laureen Kinney: Si vous le permettez, madame la présidente, j'aimerais vérifier quels sont les types de documents dont nous disposons, quelle est leur classification sécuritaire et comment fonctionnerait ce mécanisme. Nous pourrions peut-être en parler avec la greffière afin de préciser tout cela.

La présidente: Oui.

[Français]

M. Robert Aubin: Parfait, je vous remercie.

Je vais maintenant m'adresser aux représentants du Conseil des aéroports du Canada. Vous parlez d'un manque de financement quant aux mesures de sécurité, financement qui permettrait de rendre l'expérience des passagers plus rapide et intéressante dans les aéroports.

Pour l'ensemble des membres de votre organisation, l'idée qui consiste à privatiser des aéroports est-elle perçue comme un avantage, comme un désavantage ou comme une notion totalement neutre qui n'aurait aucune incidence?

• (1220)

[Traduction]

M. Daniel-Robert Gooch: En matière de privatisation des aéroports, nos membres ont des opinions différentes. Ils communiquent directement avec le gouvernement et avec le public afin de faire connaître leur point de vue à ce sujet. En conséquence, le conseil ne s'est pas prononcé dans ce dossier particulier.

[Français]

M. Robert Aubin: Revenons plus précisément à des questions de sécurité.

[Traduction]

La présidente: Je regrette, monsieur Aubin, vous devrez attendre jusqu'au prochain tour.

Madame Block.

Mme Kelly Block: Merci, madame la présidente.

J'aimerais continuer dans la même direction que mes questions précédentes.

Je vous remercie, madame Kinney, d'avoir répondu à ma question concernant ce qui déclenche un soupçon. Vous avez mentionné un incident sur les lieux de travail, ainsi que plusieurs autres choses.

Faute d'un meilleur terme, quelle est la culture au sein de Transports Canada et peut-être même quel est le processus qui permet de déclencher une alerte. Est-ce un mécanisme de signalement ou un autre processus? Lorsque quelqu'un observe ou entend quelque chose, comment cet incident observé à l'aéroport vous est-il signalé à vous et à la GRC?

Mme Laureen Kinney: Veuillez m'excuser de ne pas paraître aussi claire qu'il serait souhaitable, mais ce type d'information provient de nombreuses sources différentes.

Un aéroport ne présente pas un environnement très homogène. De nombreux employés et de nombreux lieux de travail sont souvent assez isolés. Certains ne sont pas situés dans le terminal principal, etc.

Il peut arriver qu'un groupe d'employés soulève une question dans un lieu de travail ou dans une de ces zones. Les employés peuvent décider de s'adresser à l'inspecteur de la sécurité du travail et de lui soumettre la question. C'est déjà arrivé et une telle démarche peut s'avérer très efficace.

Ils peuvent aussi s'adresser au personnel de sécurité aéroportuaire, puisque, comme on l'a mentionné, ils ont l'obligation de signaler tout incident préoccupant qu'ils peuvent avoir observé, ou ils peuvent s'adresser à leur employeur qui se tournera vers nous.

Par ailleurs, d'autres secteurs nous font parvenir des renseignements concernant un employé. Par exemple, disons que cette personne a un compte Facebook sur lequel elle déclare travailler à l'aéroport et que quelque chose d'anormal se produit. N'importe qui peut signaler cette anomalie à la GRC ou à quelqu'un d'autre.

Il y a de nombreuses façons différentes de procéder et Transports Canada prend très au sérieux les informations qui lui sont fournies. Toutes les questions de ce type sont retournées immédiatement à notre groupe de sécurité des transports. Comme je l'ai dit, si nous avons la moindre réserve à propos de ce que nous entendons, l'habilitation est suspendue pendant que nous enquêtons.

Mme Kelly Block: Je suis certaine que nous avons tous vu dans les aéroports des panneaux disant: « Si vous voyez quelque chose, dites-le-nous ». La même recommandation s'applique aux employés et l'approche relative à ce genre de signalement est ouverte et non punitive.

Mme Laureen Kinney: C'est certainement ce que nous encourageons et cela fait partie des systèmes de gestion de la sécurité dont il a été question un peu plus tôt. Ces systèmes considèrent qu'il est vraiment important de signaler les faits observés.

Prenons par exemple le cas d'un employé qui aurait l'habitude de laisser une porte ouverte. Je me mets à la place des autorités aéroportuaires. Nous nous penchons sur cette situation et l'inspecteur des transports en fait de même. Il est important de comprendre ce qui se passe. La porte a-t-elle été mal installée? Ou alors, si l'employé est tout simplement négligent, qu'il refuse de suivre les règles ou qu'il ne fait pas l'effort de fermer la porte, il est possible de prendre d'autres mesures.

Mme Kelly Block: Merci.

J'aimerais donner le temps qu'il me reste à mon collègue, M. Berthold.

[Français]

M. Luc Berthold: Merci beaucoup, madame Block.

Nous avons abondamment parlé de prévention. Une autre inquiétude a été soulevée dans l'article, à savoir la capacité d'intervention dans les aéroports. C'est d'ailleurs pourquoi nous avons demandé que le Service de police de la Ville de Montréal soit présent. Je crois en effet que c'est lui, techniquement, qui doit se charger des interventions dans les aéroports. Il en va probablement de même à Toronto. Les corps de police locaux sont chargés des interventions.

Monsieur Oliver, je ne sais pas si vous serez en mesure de répondre à cette question, mais j'aimerais savoir si les aéroports ont les ressources nécessaires, sur place, pour intervenir si une personne ayant franchi toutes les étapes est en possession d'éléments constituant un danger pour les citoyens.

• (1225)

[Traduction]

Comm. adj. Joe Oliver: Je ne peux parler que des secteurs qui relèvent de la responsabilité de la GRC.

Je sais que dans certains cas, Transports Canada applique des normes fixant le délai de réponse de la police pour certains types d'alertes. C'est la même chose dans les situations qui exigent une présence continue, par exemple dans les installations de prédédouanement pour les États-Unis. Dans certains cas, il faut faire appel aux services de police compétents.

Les autorités aéroportuaires pourront peut-être vous fournir plus d'informations à ce sujet.

[Français]

M. Luc Berthold: Monsieur Rumig, les aéroports sont-ils considérés comme des endroits sensibles par le Service canadien du renseignement de sécurité?

Je suppose que c'est le cas.

[Traduction]

M. Brian Rumig: Vous avez raison. C'est tout à fait le cas.

[Français]

M. Luc Berthold: Madame la présidente, plutôt que de déposer une motion, ce qui pourrait prendre du temps, j'aimerais solliciter le consentement unanime des membres du Comité. Je propose que nous recevions des représentants du Service de police de la Ville de Montréal et des responsables de l'aéroport Montréal-Trudeau afin qu'ils répondent à notre préoccupation concernant la sécurité et la capacité d'intervention.

Je crois que ce serait important. Nous pourrions consacrer une heure à cela. Il avait été question de deux rencontres pour couvrir cette question. Or nous n'avons pas besoin d'entendre d'autres témoins. Nous avons obtenu beaucoup de réponses aujourd'hui.

Toutefois, si les membres du Comité sont d'accord, nous pourrions inviter des représentants du Service de police de la Ville de Montréal et des responsables de l'aéroport Montréal-Trudeau pour qu'ils nous décrivent le processus de sécurité. L'objectif est également de rassurer les citoyens qui se rendent à cet aéroport au sujet des mesures qui sont prises.

[Traduction]

La présidente: Nous devons encore consacrer une autre réunion à la sécurité aérienne.

M. Berthold vient de dire qu'il souhaiterait inviter des représentants de l'aéroport de Montréal. Je crains que nous soyons tenus d'inviter aussi les représentants d'autres aéroports, étant donné que nous sommes un organe du gouvernement fédéral.

Que souhaitent faire les membres du comité?

Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Avons-nous déjà prévu d'autres témoins pour l'autre réunion?

La présidente: Oui, le vérificateur général.

M. Luc Berthold: Nous avons du temps.

M. Sean Fraser: Est-ce que vous pensez pouvoir les regrouper dans la même réunion?

M. Luc Berthold: Oui.

La présidente: Nous pourrions leur consacrer une partie de la séance de deux heures.

M. Sean Fraser: Je n'y verrais pas d'inconvénient.

La présidente: Tel est le souhait du comité? Très bien.

[Français]

M. Luc Berthold: Merci beaucoup, madame la présidente.

Merci beaucoup aux membres du Comité.

Je veux seulement pouvoir faire le tour de la question et obtenir de bonnes réponses.

Mon temps est-il écoulé, madame la présidente?

[Traduction]

La présidente: Il vous reste 15 secondes.

[Français]

M. Luc Berthold: D'accord.

Je remercie tous les témoins de leurs réponses.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Iacono.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

Je ne sais pas à qui adresser ma question, mais je pense que la personne concernée saura y répondre.

Dans les reportages sur l'événement survenu à Montréal, le porte-parole de l'aéroport Montréal-Trudeau disait ne pas connaître l'identité des employés dont le droit d'accès avait été révoqué.

Comment se fait-il que l'aéroport lui-même ne connaisse pas l'identité des gens qui ne peuvent pas accéder aux zones sécurisées? Qui a cette information? A-t-on rencontré le porte-parole en question? Y a-t-il eu une formation supplémentaire? Après ce genre de commentaires, quelle procédure suivez-vous?

[Traduction]

Mme Laureen Kinney: Madame la présidente, notre processus normal consiste à retourner à l'aéroport où nous avons suspendu l'habilitation de sécurité de certains employés. L'aéroport communique ensuite avec le responsable régional de l'ACSTA afin de s'assurer que la connexion avec la base de données est immédiatement débranchée pour que le laissez-passer ne soit pas reconnu si l'employé visé cherche à pénétrer dans un secteur sécurisé. Deuxièmement, l'ACSTA prend des mesures pour récupérer le laissez-passer de l'employé et s'assurer qu'il lui a bien été retiré.

Je ne peux pas entrer dans les détails. Vous pourrez peut-être obtenir plus d'informations à ce sujet au cours de la prochaine réunion. Ce sont des éléments que les responsables du groupe de la sécurité aéroportuaire sont normalement en mesure de vous fournir. En revanche, la direction de l'aéroport ne vous fournira pas nécessairement les noms des employés concernés.

M. Angelo Iacono: Dans le cas de cet incident, il y avait quatre personnes concernées. Je crois que deux ont été suspendues. Leur laissez-passer a été révoqué. Les deux autres travaillent toujours, mais dans différents départements. Est-ce bien exact?

• (1230)

Mme Laureen Kinney: Depuis le 1^{er} janvier, nous avons retiré ou suspendu cinq habilitations à l'aéroport, pour des raisons variées. Je ne sais pas exactement où ces personnes travaillent en ce moment. Mon personnel est peut-être au courant.

M. Angelo Iacono: Disons que deux d'entre elles travaillaient dans le même service ou dans des secteurs différents, quel que soit le nom que vous leur donnez. Qu'arrive-t-il à ce secteur ou à ce service? Est-ce qu'il est examiné? Est-ce qu'il y a de grands changements parmi les personnes qui travaillent à cet endroit? Que se passe-t-il?

Mme Laureen Kinney: La première étape consiste à recueillir les renseignements et, encore une fois pour rester dans les généralités, les circonstances individuelles peuvent varier. Mais généralement, les informations sont déroutantes, sans nécessairement être factuelles. Il peut s'agir d'un oui-dire et les paroles rapportées ne sont peut-être pas exactement celles qui ont été prononcées. Quand ces renseignements vous sont rapportés, vous commencez par les vérifier afin d'obtenir plus de précisions à ce sujet.

À partir du moment où vos inquiétudes sont confirmées ou que vous avez des doutes quant à la capacité de la personne en question, vous procédez à la suspension de l'habilitation. Si l'on décide alors de poursuivre l'enquête, on revient à la question précédente. Si c'est le cas, est-ce que le lieu de travail est en cause ou est-ce qu'il y a d'autres risques potentiels pour la sécurité? Nous en parlons avec nos collègues au moment où nous évaluons le comportement de la personne concernée. Ensuite, nous remettons généralement le dossier à l'aéroport lui-même ou à nos collègues chargés de l'application de la loi, le corps de police compétent.

Voilà ce qui se passerait dans de telles circonstances, mais on ne peut pas en tirer des conclusions générales. On ne peut pas généraliser à l'ensemble des lieux de travail le problème rencontré par un seul employé.

M. Angelo Iacono: Quelqu'un d'autre souhaiterait-il ajouter d'autres commentaires?

M. Brian Rumig: J'aimerais ajouter une autre chose. À la suite de la diffusion du reportage dans les médias, notre service a bien évidemment pris note des graves conséquences qu'une telle situation pouvait avoir et nous avons procédé, de manière proactive, au contrôle des noms et des personnes qu'avait identifiés Transports Canada pour nous. Il y en avait 80 000. Nous avons entamé un autre processus de filtrage afin de nous assurer que rien n'avait été oublié et je suis heureux de vous dire que le résultat a été concluant.

M. Angelo Iacono: Merci.

J'aimerais avoir le point de vue de toutes les organisations présentes ici aujourd'hui à propos des mesures actuellement en place pour empêcher les employés ayant des intentions quelque peu radicalisées d'accéder à des secteurs sécurisés de l'aéroport. Ces mesures sont-elles suffisantes? D'après vous, quelles sont les améliorations qui devraient être apportées et pourquoi? Quelles sont les mesures qui devraient être prises dans l'immédiat?

Comm. adj. Joe Oliver: Dans le cas où des renseignements portés à notre attention soulèveraient des inquiétudes, en particulier auprès des services de police et qu'il y aurait chez la personne visée un potentiel de radicalisation, je suis confiant qu'avec le processus que nous avons en place — qui nous offre la possibilité de communiquer ces renseignements à Transports Canada qui sera alors en mesure d'exécuter rapidement un examen de l'habilitation de sécurité de la personne concernée — que ces mesures nous permettront d'effectuer en temps voulu l'évaluation nécessaire.

M. Brian Rumig: Permettez-moi d'ajouter quelques précisions. Tout d'abord, je partage le point de vue du commissaire adjoint Oliver et j'estime que nous avons atteint une grande maturité dans ce domaine et dans le partage des renseignements. D'autre part, la rapidité et l'efficacité de ce partage de renseignements ont été prouvées.

Par ailleurs, ce qui nous trouble au SCRS, c'est la possibilité des autres services, notamment la GRC, d'utiliser nos renseignements dans un processus juridictionnel. Comme vous pouvez l'imaginer, les renseignements que nous détenons sont généralement de nature classifiée. Le fait qu'ils puissent être utilisés dans le cadre du système judiciaire ou d'un système d'arbitrage est très troublant dans notre pays. C'est un aspect que les gouvernements successifs ont tenté de régler et pour lequel ils ont imaginé diverses solutions. De fait, les consultations sur la sécurité nationale qui se sont déroulées au cours de l'année écoulée ont également soulevé cette question. Le gouvernement actuel tente de trouver un mécanisme pour remédier à cet inconvénient.

Toutefois, pour revenir à la question...

La présidente: Monsieur Rumig, pourriez-vous donner une partie de votre réponse à notre prochain intervenant, pour que nous puissions progresser dans la liste?

M. Brian Rumig: Certainement.

La présidente: Je regrette de vous couper la parole, car ce sont là des informations importantes.

Monsieur Aubin, vous disposez de six minutes.

● (1235)

M. Robert Aubin: Six minutes, quelle chance!

[Français]

Je vais commencer par vous, monsieur Oliver.

Pourriez-vous me faire un portrait succinct comparatif des effectifs à l'aéroport Montréal-Trudeau et à l'aéroport Pearson?

[Traduction]

Comm. adj. Joe Oliver: Je n'ai pas ce genre de données et je ne peux pas faire ce type de comparaison.

[Français]

M. Robert Aubin: D'accord.

Êtes-vous capable de nous assurer que vous avez les ressources nécessaires pour suivre la croissance du trafic aérien à l'un ou à l'autre de ces aéroports?

[Traduction]

Comm. adj. Joe Oliver: C'est une question ouverte que vous me posez là. Évidemment, nous sommes toujours prêts à recevoir des ressources nouvelles ou supplémentaires, mais la réalité fait que nous avons à travailler dans un environnement où la demande dépasse parfois la capacité. Nous mettons en place des stratégies visant à établir les priorités de nos diverses activités, à identifier le risque et éliminer le plus vite possible les activités qui présentent de faibles risques, afin de nous concentrer sur celles qui ont un risque élevé.

Néanmoins, le rôle de la police n'est jamais aisé. Nous sommes quotidiennement confrontés à cette réalité, mais nous cherchons toujours à développer ces outils et ces relations et à obtenir les informations qui nous donnent la capacité d'évaluer rapidement le risque et de déterminer quels sont les secteurs particuliers qui nécessitent une certaine attention.

J'ai fait de mon mieux pour répondre à votre question.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Si nous voulions faire notre propre comparaison, serait-il possible d'obtenir des chiffres sur les effectifs?

[Traduction]

Comm. adj. Joe Oliver: Dans certains cas, selon le type d'opération, nous ne divulguons pas normalement de renseignements concernant les effectifs dont nous disposons à certains endroits particuliers. Il faudrait que je vérifie le niveau de classification de sécurité qui s'applique à ce genre de renseignements.

À titre de précision, le rôle de la GRC à Montréal et à Toronto est défini par son mandat de police fédérale. Les services de police compétents ont pour rôle principal de lutter contre la criminalité — c'est principalement le rôle de la police locale et de la police provinciale — et exercent également d'autres responsabilités en fonction des arrangements qu'ils ont conclus avec les autorités aéroportuaires pour les interventions et les normes de service concernant la sécurité aéroportuaire. Cependant, le rôle de la GRC est axé essentiellement sur ses mandats fédéraux qui portent entre autres sur le trafic international de drogue, les complots et ce type d'activités.

[Français]

M. Robert Aubin: Est-ce que je peux en conclure que l'entente que vous avez avec la police de Montréal ou celle de Toronto est du même genre dans les deux aéroports pour ce qui est du partage des responsabilités?

[Traduction]

Comm. adj. Joe Oliver: Oui, je pense qu'il faut reconnaître aux autorités portuaires le mérite d'avoir constitué le comité interorganisme et d'avoir évalué les risques pour la sécurité, ainsi que les réactions à des risques plus importants au sein de l'environnement aéroportuaire. Nous sommes toujours à l'affût de complots internes dans les aéroports, qu'ils soient ourdis par une personne impliquée dans le trafic de drogue international ou quelqu'un qui cherche à interférer illégalement avec un aéronef.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Je reviens à vous, madame Sullivan et monsieur Gooch.

Dans une rencontre précédente sur la sécurité aérienne, il a beaucoup été question du service incendie dans les aéroports. Pouvez-vous me confirmer que chacun de vos membres possède son propre service incendie? Sinon, certains aéroports doivent-ils avoir recours au service incendie de la municipalité où ils sont situés?

[Traduction]

M. Daniel-Robert Gooch: Cela varie d'un endroit à l'autre et selon la taille des aéroports. Je serais certainement prêt à fournir au comité des informations plus précises à ce sujet.

[Français]

M. Robert Aubin: Je suis peut-être un néophyte dans ce domaine, qui ne travaille pas dans l'administration quotidienne des aéroports, et un amateur de cinéma où l'on voit des camions de pompier sur une piste d'atterrissage chaque fois qu'un avion est près de s'écraser afin de provoquer quelques frissons chez les spectateurs, mais le rôle des pompiers dans les aéroports a-t-il beaucoup changé? Maintenant, on doit faire face à un certain nombre de menaces qui sont à l'intérieur de l'aéroport et qui exigent que des services soient disponibles.

Y a-t-il eu une augmentation des effectifs ou a-t-on simplement augmenté le mandat avec les mêmes effectifs?

M. Daniel-Robert Gooch: Je vais demander à ma collègue, Mme Sullivan, de vous répondre.

[Traduction]

Mme Jennifer Sullivan: Je pense qu'il s'agit de deux services de lutte contre les incendies différents. Les pompiers qui participent aux interventions de sauvetage et de lutte contre les incendies des aéronefs doivent disposer de compétences très spécialisées et utiliser un équipement tout aussi spécialisé. Le mandat de ces services, la

quantité et la durée des services offerts, relèvent de la réglementation établie par Transports Canada.

Comment les aéroports choisissent-ils d'offrir ce service? Ils peuvent le sous-traiter au service de lutte contre les incendies compétent. Dans le cas de l'aéroport de Vancouver, qui est situé dans la ville de Richmond, l'aéroport peut sous-traiter ces services ou avoir son propre service, comme c'est le cas à l'aéroport Pearson.

Par contre, lorsqu'il s'agit d'intervenir dans l'aérogare, il faut faire appel aux services de lutte contre les incendies des bâtiments qui nécessitent des compétences différentes. Là encore, les aéroports peuvent choisir d'avoir leur propre service de lutte contre les incendies ou de sous-traiter cette activité au service d'incendie compétent.

En vertu de notre mandat, nous devons bien sûr poursuivre continuellement la formation au cours d'exercices d'urgence avec les organismes qui offrent ce service et c'est la même chose pour les services d'ambulance et les services de police compétents.

• (1240)

[Français]

M. Robert Aubin: Merci beaucoup.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Je ne savais pas que j'aurais droit à un autre tour. J'aime toujours avoir la possibilité d'en obtenir plus de la part des témoins.

Monsieur Gooch et peut-être madame Sullivan, je vais commencer par vous.

Il y a quelques thèmes que j'aimerais explorer dans le domaine de l'innovation en matière de formation. Monsieur Gooch, je pense que vous avez mentionné dans vos observations qu'il y avait un besoin de formation chez les responsables de la sécurité. Je crois, madame Sullivan, que vous y avez fait également allusion lorsque vous avez parlé des intervenants en cas d'urgence. Je ne peux pas m'empêcher de noter que l'automatisation se répand dans les aéroports canadiens, aussi bien dans la manutention des bagages qu'avec l'obligation pour les passagers de passer eux-mêmes leurs sacs au scanner. Pour suivre le progrès, est-ce que nous devons consacrer des ressources dans certains secteurs afin de former le personnel qui exécutera ce genre de tâches dans les aéroports au cours de la prochaine génération?

Il s'agit plus précisément du personnel qui joue un rôle en matière de sécurité et pas simplement du personnel d'un aéroport en général.

M. Daniel-Robert Gooch: Est-ce que vous voulez parler de la main-d'oeuvre qualifiée? Il en a été question...

M. Sean Fraser: Absolument. Je m'inquiète des technologies perturbatrices qui ont une incidence sur la sécurité des Canadiens dans les aéroports. Je veux m'assurer que les employés des aéroports aient les aptitudes nécessaires pour ne pas négliger la sécurité au profit de l'efficacité. Est-ce que nous devrions former les employés des aéroports dans certains domaines afin de ne pas nous laisser dépasser et de faire en sorte que, malgré l'adoption de ces nouvelles technologies, nous continuions à offrir l'expérience la plus sûre possible?

M. Daniel-Robert Gooch: Dans tous les aéroports du pays, la formation met avant tout l'accent sur la sûreté et la sécurité. Je ne suis pas certain de comprendre le lien avec l'innovation. En effet, l'innovation et la technologie nous aident à mieux faire notre travail. À ce propos, l'ACSTA avait en projet de faire appel à la technologie pour nous aider à mieux faire notre travail — je veux parler ici de l'ACSTA Plus — mais malheureusement, le budget ne lui a pas accordé le financement de cette initiative. De manière générale, nous considérons que l'innovation et la technologie sont des bons moyens d'améliorer la sûreté et la sécurité. Cela nous permet d'en faire plus avec moins, d'être plus précis et de concentrer nos ressources et notre temps sur les secteurs qui présentent les plus grands éléments de risque.

M. Sean Fraser: Je me suis peut-être exprimé de manière un peu maladroite. C'était deux choses que je voulais explorer séparément et je pense que j'ai malheureusement combiné les deux concepts.

En matière d'innovation et pas seulement de formation, vous avez mentionné l'ACSTA Plus, mais existe-t-il certaines technologies utilisées ailleurs dans le monde que nous pourrions adopter au Canada, si elles étaient financées?

M. Daniel-Robert Gooch: Je pense que les aéroports s'inspirent mutuellement et que nous regardons ce qui se fait ailleurs afin d'améliorer notre façon de faire. Notre organisation fait partie d'un réseau international. Nous travaillons en étroite collaboration avec des collègues aux États-Unis et partout dans le monde. Nous sommes donc à la fine pointe des technologies et des innovations qui sont élaborées ailleurs. Nous cherchons toujours à trouver des moyens de mieux faire les choses.

De par la façon dont nous sommes structurés, les aéroports ont été en mesure d'investir 22 milliards de dollars dans leurs propres infrastructures grâce aux frais d'utilisation qui s'appliquent dans les aéroports depuis qu'ils ont été transférés, au début des années 1990. Les aéroports sont en mesure de tirer parti des technologies et des innovations. Nos partenaires au sein du gouvernement trouvent parfois cela un peu plus difficile en raison de la pression que cela exerce sur les ressources, comme nous l'avons vu aujourd'hui, mais je pense que c'est certainement une priorité pour tous dans l'industrie de faire en sorte que nous ayons accès aux outils les plus récents et les plus efficaces pour permettre à tous les membres du personnel de faire leur travail.

M. Sean Fraser: Je suis également intrigué par le contrôle automatisé des bagages. Lorsque j'ai commencé à prendre l'avion, quand j'étais plus jeune, la procédure était différente. Maintenant, il semble que les gens se soient habitués. Que se passe-t-il véritablement désormais dans la machine de contrôle automatique? Notre bagage disparaît dans la petite ouverture et on ne le revoit que lorsqu'il arrive sur le carrousel. Pouvez-vous nous expliquer le processus de contrôle auquel sont soumis les sacs que nous déposons sur le tapis roulant, à l'aéroport?

• (1245)

M. Daniel-Robert Gooch: Il est sans doute préférable que mes collègues de l'ACSTA répondent à cette question.

M. Sean Fraser: Certainement.

M. Neil Parry: Tous les bagages enregistrés ou bagages de soute des passagers sont entièrement contrôlés. Au cours du processus dont vous avez parlé, surtout dans les plus grands aéroports, le sac est, la plupart du temps, déposé dans le système de bandes transporteuses. On peut le voir descendre dans le sous-sol. C'est là que ça se passe. La technologie de contrôle de l'ACSTA permet de vérifier le contenu du sac. Nous utilisons diverses technologies qui

comptent parmi les meilleures disponibles actuellement. Ces technologies sont réglementées par Transports Canada puis testées et essayées par nous en laboratoire. Ensuite, elles font l'objet d'essais et de tests en situation réelle avant d'être installées dans un aéroport, afin de s'assurer que le matériel répond à nos exigences réglementaires et à nos normes opérationnelles.

Une fois que nous avons intégré l'équipement au système de bandes transporteuses de l'aéroport, nous sommes prêts à contrôler les bagages. Nous effectuons différents types de contrôle. Les bagages qui sont signalés peuvent être fouillés à la main par des agents de contrôle et subir des procédures de contrôle supplémentaires. Une fois que le bagage est vérifié, il est rendu au passager ou il poursuit son chemin sur le système de tapis roulant de l'aéroport. Ils peuvent mieux expliquer comment les bagages sont chargés dans l'aéronef. Si le bagage n'est pas autorisé, il est retiré du tapis roulant.

M. Sean Fraser: Pour changer un peu de vitesse, j'aimerais...

La présidente: Il vous reste 20 secondes...

M. Sean Fraser: Alors ça ira. Je pense que je ne vais pas utiliser mes 20 dernières secondes. Merci beaucoup.

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Premièrement, il y a quelque chose que nous devons établir. La question provient de diverses sources, mais la réponse est la suivante. Le gouvernement n'a pas l'intention de privatiser les aéroports. Monsieur Iacono, pouvez-vous dire cela en français, s'il vous plaît?

[Français]

M. Angelo Iacono: Nous n'avons pas l'intention de privatiser les aéroports. Chers collègues, soyez-en assurés.

[Traduction]

M. Ken Hardie: Voilà. Cela étant dit...

M. Luc Berthold: Qui a dit ça?

M. Ken Hardie: C'est moi, juste maintenant.

La question des systèmes de gestion de la sécurité a été soulevée à plusieurs reprises dans nos études sur les divers modes de transport. L'efficacité de ces systèmes soulève certaines méfiances gênantes, en particulier dans le cas des audits de Transports Canada par opposition aux inspections sur le terrain. C'est un réel problème dans le secteur ferroviaire, par exemple.

Pouvez-vous nous parler de votre système de gestion de la sécurité, par exemple à Toronto? Faites-vous l'objet d'audits et d'inspections sur le terrain et, dans l'affirmative, quelles en sont à peu près les fréquences?

Mme Jennifer Sullivan: Oui, nous sommes soumis aux deux types de contrôle. Dans le domaine de la sécurité, nous avons plusieurs inspecteurs de Transports Canada qui effectuent des inspections sur place 24 heures par jour et sept jours sur sept. Ces inspections se font sur une base spéciale et aléatoire. Il y a aussi les inspections annuelles planifiées dont Mme Kinney serait mieux en mesure de vous parler. En plus de ces inspections aléatoires, il y a aussi les audits annuels réguliers.

M. Ken Hardie: Avec ça, est-ce que vous disposez d'une bonne politique de protection des personnes qui signalent des irrégularités?

Mme Jennifer Sullivan: Tout à fait. L'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto dispose d'une politique de déclaration non punitive. Tous les aéroports doivent en avoir une.

M. Ken Hardie: Madame Kinney, voici une question qui s'adresse sans doute à vous deux. Nous avons parlé de radicalisation, l'exemple le plus récent à avoir attiré notre attention, mais il doit y en avoir d'autres. Je pense par exemple aux employés qui ont fait l'objet de mesures disciplinaires parfois sévères ou aux questions de harcèlement au travail. Avez-vous reçu d'autres signaux d'alerte qui vous ont amenés à revenir sur le dossier d'un employé et à vérifier à nouveau le bien-fondé de sa présence dans une zone sécurisée?

Mme Lauren Kinney: C'est exactement le cas. De nombreuses situations peuvent se présenter et découler de divers incidents sur les lieux de travail, que ce soient des mesures disciplinaires imposées par un superviseur ou des débats et incidents entre les employés. Il y a eu des cas de dispute et/ou des incidents qui nous ont amenés par exemple à nous interroger sur ce qui avait été dit par les employés dans le feu de l'action. Dans certains cas, cela déclenche un signal d'alerte qui arrive jusqu'à nous. Il est arrivé qu'un employé soit perturbé et pas nécessairement capable d'appliquer les dispositions de sécurité et que l'on ne pouvait pas le laisser en toute confiance accéder à la zone de sécurité. C'est très rare, mais c'est arrivé une ou deux fois.

Certains incidents mineurs sur les lieux de travail peuvent soulever des questions. Quelqu'un peut avoir dit ou écrit quelque chose. C'était peut-être une plaisanterie, mais on peut se poser des questions. Tous ces incidents sont rapportés et vérifiés. Ensuite, nous avons un comité consultatif composé de plusieurs experts— dans certains cas, il peut comprendre des membres de la GRC et d'autres organismes — afin de déterminer s'il s'agit d'un incident grave ou s'il fait partie du cours normal des activités.

• (1250)

M. Ken Hardie: Madame Sullivan, est-ce que vous proposez un programme d'aide aux employés? Prenons le cas par exemple d'un employé sujet à des épisodes de dépression ou à des troubles qui pourraient nuire à sa capacité à exécuter son travail, sans nécessairement présenter un risque sur le plan de la sécurité, mais qui l'amèneraient peut-être à être moins vigilant au travail.

Mme Jennifer Sullivan: Les programmes d'aide aux employés relèvent de chaque employeur. À l'aéroport Pearson de Toronto, plus de 400 entreprises différentes ont des employés munis d'habilitations de sécurité en matière de transport. Un employé qui aurait besoin d'aide devrait s'adresser à Air Canada, à WestJet ou à l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto.

M. Ken Hardie: Est-ce que vous évaluez la capacité d'un entrepreneur potentiel à exécuter une tâche en fonction de critères tels que l'existence d'un programme d'aide aux employés?

Mme Jennifer Sullivan: Encore une fois, beaucoup d'employeurs ne sont pas directement engagés par l'administration aéroportuaire, mais par d'autres organismes. Par conséquent, nous n'avons aucun contrôle sur ce genre de choses.

M. Ken Hardie: Je vois.

Comme l'a mentionné le représentant de l'ACSTA, les recettes ne sont pas égales au financement. Est-ce que cela a toujours été le cas?

M. Neil Parry: Permettez-moi de rectifier. Je n'ai jamais dit cela.

Des députés: Oh, oh!

M. Ken Hardie: Excusez-moi.

M. Neil Parry: C'est le comité qui l'a mentionné.

M. Ken Hardie: Je vous prie de m'excuser, monsieur Parry.

Nous allons donc poser la question de manière générale et nous allons voir qui se sentira suffisamment à l'aise pour pouvoir y répondre.

M. Neil Parry: Je peux répondre à la question, mais je n'ai jamais rien dit de tel.

M. Ken Hardie: Les recettes générées sont-elles généralement excédentaires par rapport au financement fourni? Est-ce habituellement le cas, année après année?

M. Neil Parry: C'est une bonne question. En tant que société d'État, l'ACSTA n'a pas une connaissance directe des flux de rentrées. Étant donné que nous sommes financés par l'entremise de crédits parlementaires, nous n'avons connaissance que des crédits qui nous sont fournis. Je ne serais donc pas en mesure de répondre à des questions concernant des écarts entre les recettes et les dépenses.

M. Ken Hardie: Nous pouvons nous renseigner ailleurs.

Enfin, ma dernière question concerne...

La présidente: Vous avez pratiquement utilisé tout votre temps de parole. Je dois m'assurer que M. Berthold dispose lui aussi de ses six dernières minutes.

Allez-y.

[Français]

M. Luc Berthold: Merci beaucoup, madame la présidente.

J'aimerais revenir à la privatisation des aéroports. Ce n'est pas parce que le premier ministre affirme que ce n'est pas dans l'air que je vais automatiquement croire ce qu'il dit. Rappelons-nous qu'il nous avait promis des petits déficits; or nous avons de très grands déficits en ce moment. Soyons donc prudents et restons sur nos gardes relativement à cette question.

Madame Kinney, au chapitre du budget, que fait Transports Canada avec le montant de 110 millions de dollars qui pourrait permettre à l'ACSTA d'améliorer l'efficacité du traitement et d'accélérer le passage des gens qui arrivent et qui ont accès aux zones sécurisées dans les aéroports?

[Traduction]

Mme Lauren Kinney: Madame la présidente, il faut tenir compte de plusieurs éléments différents. En matière d'efficacité, l'élément principal est l'ACSTA Plus, c'est-à-dire la méthodologie que l'ACSTA a mise au point en s'inspirant de systèmes élaborés ailleurs dans le monde pour assurer le transit le plus efficace possible des voyageurs dans les aéroports. Cela fait quelque temps que ce système a été élaboré. L'ACSTA commence à l'appliquer dans certains aéroports à l'aide des ressources existantes. C'est la clé, je pense, en matière d'augmentation de l'efficacité, mais l'ACSTA a fait continuellement des investissements et des changements au cours de l'année écoulée.

[Français]

M. Luc Berthold: Je veux revenir à la différence entre ce que les passagers paient pour les mesures de sécurité et ce qui est retourné à l'ACSTA.

Selon les chiffres qui ont été dévoilés par le Conseil des aéroports du Canada, il y a un trou d'environ 110 millions de dollars.

Où sont affectées ces sommes chez Transports Canada?

[Traduction]

Mme Lauren Kinney: Une précision, si j'ai bien compris votre question, le droit pour la sécurité des passagers est encaissé par les transporteurs aériens.

M. Luc Berthold: C'est exact, cela entre dans le coût des billets.

Mme Laureen Kinney: Les transporteurs aériens remettent ces droits au ministère des Finances. Par conséquent, toutes les questions concernant le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien telles que les écarts éventuels doivent être soumises au ministère des Finances. Je n'ai pas ce genre d'information.

[Français]

M. Luc Berthold: D'accord.

Dans ses différentes déclarations, le ministre a affirmé sa volonté d'améliorer la rapidité du traitement des passagers.

D'ailleurs, on prévoit encore une augmentation importante de passagers dans les aéroports cet été.

J'ai eu l'occasion de parler avec des gens de l'aéroport Montréal-Trudeau. Il disaient qu'ils étaient un peu sceptiques quant à leur capacité de traitement des passagers venant de l'extérieur, cet été, pour éviter les grandes files d'attente de l'année dernière.

Je ne parle pas, ici, de l'Agence des services frontaliers du Canada, mais de l'ACSTA et du traitement du volume de gens qui partiront.

Compte tenu de la volonté du ministre d'accélérer le service à la clientèle, Transports Canada estime-t-il que l'ACSTA a les ressources suffisantes pour faire son travail efficacement?

J'ai cru comprendre que l'ACSTA a ce qu'il faut pour appliquer les mesures de sécurité, mais que ce n'est pas son mandat d'assurer l'efficacité et la rapidité du traitement des passagers. Je crois qu'il s'agit du mandat de Transports Canada d'améliorer cet aspect des choses.

Qu'en pensez-vous?

• (1255)

[Traduction]

Mme Laureen Kinney: Dans la perspective de l'ACSTA, les hauts dirigeants ont défini les ressources qui seraient nécessaires pour offrir un service équivalent à celui l'an dernier, qui a permis le traitement de 85 % des passagers dans les aéroports dans un délai de 15 minutes. C'est une estimation qu'ils ont faite après avoir analysé des évaluations très rigoureuses.

Il s'agit de la gestion d'un processus annuel qui subit d'énormes fluctuations. L'ACSTA fait beaucoup d'efforts pour analyser l'efficacité du traitement des passagers sur une base quotidienne, mensuelle, ainsi que pendant les week-ends et à l'occasion des diverses périodes de grande affluence à différents moments de l'année. C'est un processus extrêmement complexe. Je suis convaincue que l'ACSTA sera en mesure de respecter ses engagements, mais c'est une moyenne. Il pourra arriver, comme on

l'a déjà mentionné, que des passagers devront attendre plus longtemps.

[Français]

M. Luc Berthold: Merci beaucoup.

Je veux revenir au Conseil des aéroports du Canada.

Il est certain que lorsqu'on prend un avion tôt le matin, il n'y a pas beaucoup de gens. Quand il n'y a pas de vols nolisés, parce qu'on n'est pas dans une période de vacances, il n'y a pas beaucoup de gens non plus et cela va bien. Ces 15 minutes aident beaucoup.

Il faut parfois cinq minutes et d'autre fois plus d'une heure pour passer la sécurité aux aéroports. Lorsque qu'on a à transférer d'un terminal à l'autre, comme à Montréal, on est obligé de repasser par la sécurité, ce qui peut parfois faire manquer des vols.

Selon vous, qu'est-ce que l'ACSTA devrait faire pour améliorer l'efficacité du traitement des passagers tout en ne négligeant jamais la sécurité? Je pose ces questions car je crains beaucoup que la pression des utilisateurs sur l'efficacité vienne un jour nuire aux efforts de sécurité.

Comment pourrait-on améliorer le processus?

[Traduction]

M. Daniel-Robert Gooch: Je pense que nous avons déjà parlé des solutions envisagées. Le programme ACSTA Plus est en cours de déploiement dans les quatre premiers aéroports et on prévoit l'appliquer dans d'autres grands aéroports et aux points de contrôle qui traitent un grand volume de passagers. Le déploiement est toutefois retardé puisque l'ACSTA attend les ressources financières nécessaires pour poursuivre la mise en oeuvre.

Je pense que le problème tient aussi au fait que nous devons chaque année justifier les demandes de fonds nécessaires à l'ACSTA pour respecter son mandat. Cette façon de faire manque d'efficacité et nuit également à la capacité de l'organisation et à la nôtre en tant qu'industrie, de planifier à plus long terme et de préparer l'avenir. Il est fondamental de mettre en oeuvre un modèle de financement qui tienne mieux compte des ressources et des recettes qui proviennent de l'augmentation du nombre de passagers. Je ne pense pas qu'il soit possible d'améliorer la situation tant que rien n'aura été fait dans ce domaine. C'est un élément essentiel du problème.

La présidente: Merci beaucoup.

Je remercie tous nos témoins. Ce fut une longue séance de deux heures, mais je pense que ces deux heures ont été bien remplies et très utiles pour le Comité.

Merci beaucoup. Bonne journée.

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>