



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 010 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 20 avril 2010

—
Président

M. Merv Tweed

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

Le mardi 20 avril 2010

•(0905)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour à tous et à toutes. Bienvenue à la dixième séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous poursuivons aujourd'hui notre étude des préoccupations en matière de sûreté et de sécurité aériennes.

Monsieur Jean, vous souhaitez faire un rappel au Règlement.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Monsieur le président, tous les partis en ont parlé de façon générale, mais je tiens à présenter des excuses à l'avance pour toute situation ou information dont j'aurais pu faire mention de façon inappropriée en ce qui concerne M. Kennedy et l'atteinte au privilège. Je ne sais pas s'il y a eu atteinte au privilège, ou si vous êtes arrivé à une conclusion à ce sujet, mais j'aimerais présenter des excuses à l'avance au cas où j'aurais commis une atteinte au privilège. J'ai péché par excès de prudence dans cette affaire, et je veux m'assurer que les autres membres du comité en sont conscients.

Le président: Merci. J'ai pris note de ces commentaires. Vos excuses sont acceptées. Si d'autres membres veulent s'exprimer à ce sujet, je propose d'attendre la fin de la séance pour que nous puissions passer tout de suite aux témoins.

Nous recevons aujourd'hui deux représentants de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien: M. Kevin McGarr, président et chef de la direction, et M. Ron McAdam, gestionnaire principal des nouvelles technologies.

Bienvenue à vous. Vous connaissez sans doute la procédure relative aux exposés. Nous vous écoutons, et ensuite nous passerons aux questions.

Merci.

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

Bonjour. Je m'appelle Kevin McGarr, et je suis président et chef de la direction de l'ACSTA. Je suis accompagné aujourd'hui de Ron McAdam, gestionnaire principal des nouvelles technologies de l'ACSTA. Nous sommes heureux d'être ici aujourd'hui pour discuter avec vous et répondre à vos questions.

L'attentat à la bombe raté du 25 décembre est un rappel saisissant de la façon dont les événements du 11 septembre ont créé une sensibilisation internationale sans précédent au lien entre le voyage aérien et le terrorisme. Au Canada, cette attaque contre notre voisin américain souligne le besoin d'une vigilance continue sur notre propre terrain.

Depuis le 11 septembre 2001, l'ACSTA travaille à protéger la population en portant une attention particulière aux éléments essentiels du système de transport aérien. Comme l'exige la Loi

sur l'ACSTA, nous remplissons notre mandat en assurant la prestation de services de contrôle de sécurité efficaces, efficients et uniformes qui sont dans l'intérêt de la population.

L'incident du 25 décembre, ainsi que d'autres tentatives récentes d'attentats terroristes, nous rappellent l'importance de la sécurité du transport aérien, du besoin continu de vigilance et de la préparation en vue de menaces imminentes.

J'aimerais prendre un moment pour vous parler des progrès récents que nous avons réalisés dans le domaine de la sécurité aérienne.

Dans le secteur du contrôle pré-embarquement, nous avons mis en place des appareils de radioscopie à plans multiples partout au pays, installé des scanners corporels dans tous les aéroports de classe 1, mis en réseau les portiques de détection de métal des aéroports canadiens afin de recueillir des données qui nous aideront à améliorer le débit des passagers, et engagé plus d'agents de surveillance afin de mieux surveiller la conformité et le rendement des agents de contrôle ainsi qu'assurer l'uniformité des services.

Pour le contrôle des bagages enregistrés, nous continuons d'évaluer le plus récent équipement en matière de détection d'explosifs dans notre nouveau laboratoire d'essai qui améliore grandement notre capacité à évaluer les technologies de dernier cri et nous aide à rester compatibles avec nos partenaires internationaux.

[Français]

Nous explorons d'autres façons de protéger davantage les zones critiques réglementées des aéroports, dont le contrôle des non-passagers, et nous terminons en ce moment la construction du point de contrôle des véhicules à l'Aéroport international de Vancouver.

Sur une plus grande échelle, nous avons amélioré nos communications avec les passagers grâce au lancement de notre nouveau site Web et d'un site mobile facile à utiliser ainsi que d'une campagne axée sur les passagers qui est le résultat d'une recherche approfondie. Cette recherche nous a aidés à cibler nos efforts sur les types particuliers de voyageurs et leurs besoins. Nous avons également uniformisé les affiches dans les aéroports partout au Canada.

[Traduction]

Nous pouvons être fiers de notre situation actuelle ainsi que de nos activités récentes et de celles à venir. Depuis huit ans, l'ACSTA a grandi énormément. Elle est passée de l'établissement des opérations à celles de l'entretien de ces opérations et, dernièrement, à leur amélioration. De plus, au lieu de réagir aux menaces, nous planifions et agissons de manière proactive parce que nous avons maintenant la stabilité et l'expertise nécessaire pour aller dans cette direction.

C'est un changement grâce auquel nos efforts continus visant à utiliser plus efficacement nos ressources nous mèneront à un débit accru de traitement des passagers. Cette efficacité, jumelée à l'amélioration du niveau de service à la clientèle, nous permettra d'atteindre des niveaux plus élevés de satisfaction des voyageurs. En outre, un plus grand respect des procédures d'utilisation normalisées produira des services uniformes partout au pays, et nos efforts continus visant à renforcer nos relations avec Transports Canada et nos fournisseurs de services de contrôle garantiront un respect, une confiance et une ouverture d'esprit constants.

• (0910)

[Français]

Nous sommes sur la bonne voie. Lors du récent déploiement des scanners corporels, nous avons ajouté un niveau additionnel de sûreté et bénéficié de capacités de détection accrues, tout en améliorant simultanément notre niveau de service à la clientèle grâce à une solution de rechange pour les voyageurs aériens qui ne veulent pas qu'on les touche lorsqu'ils sont sélectionnés pour un contrôle supplémentaire.

Nous avons aussi entrepris un nouveau projet pilote pour les voyageurs dignes de confiance, soit Nexus, en partenariat avec l'Agence des services frontaliers du Canada, Transports Canada et les administrations aéroportuaires. Le programme Nexus, une initiative conjointe de l'Agence des services frontaliers du Canada et de la U.S. Customs and Border Protection est conçu pour accélérer le passage des voyageurs à faible risque et préautorisés à la frontière du Canada et des États-Unis.

Un des avantages additionnels de la carte Nexus est que ses détenteurs peuvent maintenant utiliser une voie de contrôle désignée à Ottawa. Nous explorons la possibilité de répéter ce projet pilote dans d'autres aéroports. Cette initiative représente une étape concrète vers le contrôle axé sur les risques.

Transports Canada et l'ACSTA sont du même avis, à savoir qu'on peut atteindre une plus grande efficacité avec des ressources mieux ciblées lorsqu'on se concentre sur les voyageurs à risque élevé.

[Traduction]

Dans la même veine, nous en sommes à l'étape de la planification et du développement de notre programme d'observation du comportement des passagers. Il s'agit d'une initiative proactive qui se concentre sur des indicateurs de comportement visant à détecter des activités suspectes menées pour contourner les mesures de sûreté avant qu'une menace ne se matérialise. Notre grande priorité demeure l'établissement d'un bon équilibre entre la sécurité des appareils et la prestation du meilleur service possible à la clientèle.

À l'interne nous adoptons un modèle régional qui nous permettra d'améliorer la prestation des services et la surveillance. Pour ce faire, nous devons amener les responsables de la prestation des services plus près des opérations de première ligne et faire preuve de souplesse pour répondre aux besoins locaux.

Nous nous sommes engagés à mettre en œuvre un programme de gestion du rendement rigoureux afin d'assurer une plus grande efficacité de nos opérations. La seule vraie façon d'atteindre l'excellence en matière d'efficacité opérationnelle consiste à mesurer notre rendement, en nous concentrant sur nos forces et en apportant des améliorations.

Le financement à long terme de l'ACSTA, annoncé dans le dernier budget, nous aidera à aller dans cette direction. Grâce à ces fonds, nous pouvons maintenant planifier et investir à long terme, maintenir

nos activités principales prévues par la loi, et améliorer l'efficacité et l'efficience de nos programmes.

Par la même occasion, nous nous préparons à mettre en œuvre les recommandations découlant de notre examen stratégique. Ces recommandations prévoient notamment des options pour simplifier nos opérations et améliorer la rentabilité de nos activités afin que nous utilisions le mieux possible les ressources qui nous ont été allouées par les contribuables canadiens.

Si la crise découlant du 25 décembre nous a appris quelque chose, c'est que notre organisation doit être en mesure de mieux gérer le changement. À mesure que nous transformons la façon dont nous opérons, sachez que nous relevons ce défi avec une grande ouverture d'esprit et une grande volonté. Nous nous sommes engagés à changer parce que nous savons que cela nous amènera où nous voulons aller, ce qui est dans le meilleur intérêt des Canadiens, et parce que c'est essentiel au maintien de notre succès.

[Français]

Notre tout dernier défi — les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver — nous a donné l'occasion de vivre le changement à tous les niveaux tandis que nous sortions de notre arène habituelle pour montrer au monde entier que nous assurons les meilleurs services de contrôle du transport aérien.

Je suis fier du travail et des efforts remarquables des employés de l'ACSTA, de nos partenaires de l'industrie de l'aviation et des agents de contrôle qui ont travaillé sur les premières lignes pour s'assurer que tous les voyageurs aériens — partant ou revenant des Jeux et de partout ailleurs au Canada pendant cette période — ont vécu l'excellence de la sûreté aérienne.

• (0915)

[Traduction]

L'ACSTA poursuit sa lancée avec un engagement renouvelé à offrir aux Canadiens des services de contrôle de renommée mondiale de la manière la plus efficace et la plus efficiente possible.

Merci.

Le président: Merci beaucoup. Vous vous en êtes tenu au temps accordé.

Monsieur Volpe.

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

Merci, messieurs McGarr et McAdam.

J'aimerais aborder quelques thèmes.

Monsieur McGarr, le mandat de votre administration se limite-t-il aux aéroports proprement dit ou touche-t-il également d'autres sites?

M. Kevin McGarr: Notre mandat se restreint à la ligne de sécurité désignée dans les aéroports.

L'hon. Joseph Volpe: Donc, les politiques concernant les vérifications de sécurité avant que les voyageurs arrivent à l'aéroport sont la responsabilité de Transports Canada, et non la vôtre.

M. Kevin McGarr: À l'heure actuelle, les activités de l'ACSTA ne se déroulent pas à l'extérieur des aéroports.

L'hon. Joseph Volpe: Je vois que vous avez aussi une formation en droit.

Vous avez dit que les événements de Noël dernier vous avaient amené à vous recentrer, à rationaliser vos activités et à mieux évaluer le travail à faire. Comme résultat, vous avez acquis 44 scanners corporels au coût de 11 millions de dollars. Mais l'ACSTA n'avait-elle pas déjà prévu d'acheter ces appareils?

M. Kevin McGarr: L'ACSTA a collaboré avec Transports Canada pendant deux ans pour mettre cette technologie à l'essai. Des tests minutieux avaient été effectués bien avant les événements du 25 décembre, et nous avions prévu de faire l'acquisition de ces appareils. Les événements du 25 décembre nous ont amenés à aller plus vite que prévu.

L'hon. Joseph Volpe: Vous aviez donc reçu les soumissions de plusieurs entreprises prêtes à vous fournir le meilleur équipement disponible. C'est bien ce que vous me dites?

M. Kevin McGarr: Non, monsieur. Avant le 25 décembre, et en date du 25 décembre, une seule entreprise pouvait répondre aux exigences de l'ACSTA en matière de technologie d'imagerie.

L'hon. Joseph Volpe: Mais si vous ne faisiez que mettre à l'essai des systèmes, n'auriez-vous pas été capables de trouver d'autres entreprises en mesure de vous fournir le même type de technologie exigé par les circonstances qui existaient alors au Canada.

M. Kevin McGarr: Nous n'avons pas pu trouver d'autres entreprises qui pouvaient atteindre le niveau de rendement que nous recherchions.

L'hon. Joseph Volpe: Êtes-vous en train de me dire que, selon M. McAdam, il s'agit aussi de la seule entreprise qui peut atteindre les normes les plus élevées au monde?

M. Kevin McGarr: Je ne veux pas parler pour mon collègue, mais il n'y a aucun doute qu'il...

L'hon. Joseph Volpe: Il est l'expert technique, après tout.

M. Kevin McGarr: Oui, c'est lui, et je suis sûr qu'il vous répètera que L-3 était la seule entreprise qui répondait aux exigences de l'administration.

L'hon. Joseph Volpe: Vous avez donc fait affaire seulement avec L-3 depuis le début?

M. Kevin McGarr: Ce n'est pas tout à fait exact, monsieur, mais je vais demander à M. McAdam de vous donner la réponse technique.

L'hon. Joseph Volpe: D'autres entreprises vous ont montré leur technologie avant que vous décidiez de choisir L-3?

• (0920)

M. Kevin McGarr: Nous avons évalué le potentiel d'autres entreprises avant de choisir L-3. C'est exact.

L'hon. Joseph Volpe: Lorsque vous dites que vous avez évalué leur potentiel, l'avez-vous fait dans un environnement restreint ou avez-vous été voir le fonctionnement des appareils dans un contexte réel?

M. Kevin McGarr: Je vais demander à mon collègue de répondre à cette question. C'est lui qui a dirigé l'évaluation des technologies.

L'hon. Joseph Volpe: Je suppose qu'il y a une réponse simple à cette question.

M. Ron McAdam (gestionnaire principal, Nouvelles technologies, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien): Bonjour. Je m'appelle Ron McAdam. Je suis heureux d'être ici ce matin.

Si je vous parle un peu de mes fonctions à l'ACSTA, cela pourrait vous aider à comprendre comment nous examinons les technologies

et comment les nouvelles technologies sont intégrées à nos activités dans le...

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur McAdam, sauf votre respect, il m'est déjà arrivé d'aller observer des technologies en contexte réel, et je sais comment cela fonctionne. Je veux simplement savoir si vous avez été observer les technologies en contexte réel ou si vous avez fait votre évaluation en milieu fermé à Ottawa.

M. Ron McAdam: D'accord.

Pour répondre à votre question, toutefois, je dois apporter quelques précisions concernant la technologie d'imagerie, car certains de ces aspects sont mal compris. Il y a trois types de technologie. L'une est active...

L'hon. Joseph Volpe: Non. Les trois types de technologies sont celles que vous achetez, celles que vous pensez acheter, et celles que certains veulent vous faire acheter. Elles produisent toutes le résultat qu'on veut obtenir.

Je connais bien le processus. Je veux simplement savoir si vous êtes allés vérifier la technologie en contexte réel ou si des gens ont fait pression sur vous pour vous faire acheter un produit en particulier.

M. Ron McAdam: Non. Nous avons examiné toutes les technologies disponibles. Nous comprenons bien les fonctionnements des technologies...

L'hon. Joseph Volpe: Celle choisie était donc la meilleure?

M. Ron McAdam: Nous avons examiné les technologies qui correspondaient au modèle canadien de contrôle. La rétrodiffusion de rayons X...

L'hon. Joseph Volpe: Celle choisie était donc la meilleure?

M. Kevin McGarr: C'était la meilleure disponible sur le marché à ce moment-là. Nous en avons examiné d'autres...

L'hon. Joseph Volpe: Mais si je me rappelle les propos de M. McGarr, vous avez fait des essais pendant deux ans.

M. Kevin McGarr: Depuis 2008.

L'hon. Joseph Volpe: Donc, entre 2008 et 2009, c'est-à-dire seulement un an ou un an et demi, vous avez décidé que L-3 était la seule entreprise qui pouvait respecter les normes les plus strictes en place au Canada.

Je suppose — et je suis toujours positif dans mes suppositions — que nous avons le système de transport aérien le plus sûr. Quoi qu'on en dise, quiconque vient au Canada peut avoir l'assurance qu'il voyage dans un contexte sécuritaire.

Je répète donc ma question: L-3 est-elle la seule entreprise qui peut atteindre les normes les plus élevées en matière de contrôle?

M. Kevin McGarr: L-3 était la seule entreprise qui a pu atteindre les normes de contrôle que nous avons établies.

L'hon. Joseph Volpe: Aucune autre entreprise n'y est arrivée?

M. Kevin McGarr: À ce moment-là, aucune autre, monsieur.

Le président: Je dois vous arrêter ici.

Monsieur Laframboise.

[Français]

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

Je vous remercie, monsieur McGarr, de comparaître devant notre comité.

En ce qui me concerne, monsieur McGarr, je n'ai pas de félicitations à faire à l'ACSTA. Je m'explique. Parmi vos responsabilités, le préembarquement est l'une des plus importantes. En décembre, un incident a eu lieu aux États-Unis et on a tout de suite connu des délais interminables en termes de traitement des passagers. Votre responsabilité consiste à prévoir ces situations. Il est évident que si des terroristes veulent affecter le transport aérien, ils vont le faire pendant des périodes de pointe, donc durant le temps des Fêtes ou des vacances, notamment. Or, vous n'étiez pas prêts à cela.

Vous demandez des fonds supplémentaires, soit, mais il reste que votre obligation consiste à offrir le service et vous assurer que les passagers n'ont pas à faire la file interminablement avant de prendre l'avion. C'est votre responsabilité. Vous avez recours à la sous-traitance. Avez-vous prévu dans les contrats que vous avez négociés avec vos sous-traitants des dispositions relatives aux périodes qui sortent de l'ordinaire, où il faut fournir du personnel et s'assurer que les passagers reçoivent un service adéquat et peuvent prendre l'avion dans un délai raisonnable? Le fait que des organisations comme la vôtre mettent un temps énorme à dispenser les services aux passagers quand survient un pépin est ce qui tue l'industrie du transport aérien. Inévitablement, les gens critiquent le système aérien au Canada.

Êtes-vous prêts à faire face à ces situations?

• (0925)

M. Kevin McGarr: Oui, monsieur. Nous sommes plus prêts maintenant que nous ne l'étions auparavant.

Nous avons vécu une situation qui a exigé beaucoup de travail supplémentaire. Des nouvelles mesures de sûreté devaient être mises en place. Nous nous sommes vus dans l'obligation de faire appel aux ressources des services policiers et de l'Agence des douanes et du revenu du Canada. Nous avons eu un appui remarquable de la part de ces agences. Nous avons réussi à satisfaire les exigences de sûreté relatives aux mesures supplémentaires.

Cependant, je suis d'avis que nous avons dû faire face à plusieurs défis en répondant à ces exigences. Cela ne s'est pas fait sans pépin. Pendant une période de jours fériés au cours de laquelle il y avait un important volume de passagers et alors qu'une bonne partie de nos agents étaient déployés en Colombie-Britannique pour les Jeux olympiques, nous avons aussi réussi à satisfaire ces exigences et à veiller à la sûreté de tous les passagers voyageant au Canada.

M. Mario Laframboise: Toutefois, Monsieur McGarr, les passagers n'étaient pas contents. Ceux qui étaient pris dans cette tourmente n'étaient pas contents.

Mon problème, c'est que vous nous demandez des sommes d'argent supplémentaires. Le gouvernement a décidé d'augmenter les frais pour les passagers. Corrigez-moi si j'ai tort et rassurez-moi, mais j'ai l'impression qu'on va encore investir de l'argent, qu'il arrivera d'autres pépins et que les passagers subiront encore des délais d'attente énormes.

Le drame, monsieur McGarr, c'est que vous demandez de l'argent et que vous êtes en réaction. Plus tôt, vous avez dit que vous vouliez être proactif et que vous étiez proactif. Ce n'est pas vrai. Vous êtes en réaction et vous l'étiez en décembre. Vous demandez de l'argent. De son côté, le gouvernement augmente les frais. Je ne suis pas convaincu que si quelque chose se produit à nouveau, les passagers seront satisfaits. C'est ça, le problème.

M. Kevin McGarr: Si nous vivons à nouveau une expérience comme celle que nous avons vécue dans le temps des Fêtes, nous ferons sans doute face à de nouveaux défis. Toutefois, nous serons dans une meilleure position pour y faire face. Nous avons appris...

M. Mario Laframboise: Votre travail consiste à prévenir cela et non pas d'y réagir. Votre travail, c'est de prévenir ces situations.

Ce que vous me dites, c'est que vous serez mieux préparés pour faire face à une situation comme celle de décembre. Quand d'autres types de pépins surviendront, vous ne serez pas préparés et vous nous demanderez encore des sommes d'argent supplémentaires pour régler les problèmes.

C'est pour cela qu'on est dans une situation difficile. Votre travail, c'est de prévenir les problèmes.

M. Kevin McGarr: Nous avons accepté ce défi. Je crois que, et je veux vous rassurer à ce sujet, nous prévoyons beaucoup de possibilités.

Là où j'aimerais attirer votre attention, c'est sur certaines mesures que nous étions obligés de mettre en place. Pour ce faire, cela prenait malheureusement beaucoup de temps. On avait l'obligation de fouiller physiquement chaque personne et de vérifier tous les objets que ces gens avaient en leur possession. Ces fouilles devaient être bien faites et, malheureusement, cela prenait beaucoup de temps. Notre priorité, c'est que ce soit bien fait.

Nous avons dû relever d'importants défis relativement à l'espace et aux agents disponibles. C'est pour cela que depuis cet événement, nous devons nous préparer à faire face à ce genre de pépins.

M. Mario Laframboise: C'est ce que j'expliquais au départ, monsieur McGarr.

Le problème, c'est que vous faites affaire avec des agences privées et que vous manquez de personnel. Vous dites vous-même que le problème réside dans la disponibilité des agents. Procéder à des fouilles, c'est votre travail. S'il y a une difficulté supplémentaire, il faut davantage de personnel. Il faut être capable de faire cela, mais vous n'étiez pas prêts à le faire. Je ne suis pas sûr que vous allez être prêts si une autre situation comme celle-là surgissait. C'est là où j'ai un problème avec cette situation. Vous êtes aux prises avec des contrats d'agences privées. Probablement que ces contrats ont été mal négociés, puisque vous n'aviez pas prévu faire face à de telles situations. C'est ça le drame, monsieur McGarr.

• (0930)

M. Kevin McGarr: Je ne crois pas que les contrats actuels posent problème. Nous croyons que nous avons atteint un bon équilibre entre les ressources requises pour affronter de nouveaux défis et les ressources que nous voulons garder à l'emploi de nos contracteurs. Il faut des ressources qualifiées, entraînées, certifiées et désignées. Nous pensons aussi avoir un bon équilibre en ce qui a trait aux ressources requises pour l'environnement dans lequel nous devons opérer.

M. Mario Laframboise: Avec les retards qu'on voit...

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Laframboise.

Monsieur Bevington.

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

Merci aux témoins d'avoir accepté notre invitation.

Rétrospectivement, ce que nous ont enseigné les événements de décembre, c'est que les organismes de renseignements n'ont pas fait leur travail de communication concernant une personne en particulier. Il est clair, selon les preuves obtenues, que cette personne avait été identifiée. L'incident aurait pu être évité si les organismes en question avaient échangé leurs renseignements.

S'agit-il également de votre évaluation de la situation?

M. Kevin McGarr: Selon le peu que j'en sais, je ne suis pas en désaccord avec vous.

M. Dennis Bevington: On a donc décidé d'acheter de nouveaux appareils et de renforcer les méthodes de fouille physique lors du précontrôle dans les aéroports à la suite d'une menace qui aurait pu se régler grâce aux renseignements. On a décidé de protéger les gens à l'aide de la technologie, même si l'incident en question a véritablement été causé par un manque de communication.

J'aimerais comprendre comment on devrait dépenser les ressources afin d'assurer la sûreté et la sécurité dans les aéroports. En quoi votre processus d'évaluation des menaces consiste-t-il?

M. Kevin McGarr: Je tiens d'abord à préciser que l'essai et l'utilisation de la technologie d'imagerie, de même que son intégration au processus de contrôle de sécurité, ont commencé bien avant les événements du 25 décembre.

M. Dennis Bevington: Mais le ministre a déclaré après l'événement qu'il avait passé la nuit à se demander s'il fallait mettre en œuvre la technologie. Cela ne m'apparaît pas comme un processus bien planifié ou mûrement réfléchi. Cela me semble plutôt comme une décision prise à la dernière minute — on a décidé d'acheter l'équipement et de l'installer pendant la période des fêtes de Noël.

Quelle évaluation de la menace a été faite à la suite de cet incident? Une telle évaluation aurait permis aux décideurs de comprendre d'où venait la menace et de prendre une décision éclairée concernant la mise en œuvre d'une technologie très envahissante dans cette zone de sécurité en particulier.

M. Kevin McGarr: Je ne peux pas parler pour le ministre, mais je répète que nous avons mis cette technologie à l'essai avec Transports Canada dès 2008. Nous croyons... et les évaluations des menaces qui ont été effectuées permettent bien de détecter la présence d'objets non métalliques qui peuvent menacer la sécurité aérienne. Il existe deux façons différentes de détecter les objets non métalliques pouvant constituer une menace: la fouille manuelle du passager et l'utilisation de la technologie d'imagerie. Nous avons...

• (0935)

M. Dennis Bevington: Je vois. Des deux choix qui s'offraient à vous, lequel est le plus susceptible, au bout du compte, de montrer un objet non métallique sur une personne: une fouille personnelle ou le scanner corporel que vous avez choisi? Quelle option a le plus de chance de vous donner la réponse que vous cherchez?

M. Kevin McGarr: Personnellement, je pense que les deux méthodes ont une possibilité égale de détecter une menace causée par un objet non métallique sur le corps d'une personne. Le...

M. Dennis Bevington: Excusez-moi de vous interrompre, mais il ne nous reste qu'une minute, et j'ai beaucoup de questions. Je suis certain que nous pourrions passer des heures à discuter.

Revenons au 11 septembre, lorsque l'incident a eu lieu qui devait changer la nature de la sécurité aérienne. L'accès au cockpit a changé. Quand vous avez changé l'accès au cockpit, vous avez établi des règles très strictes au sujet de l'accès au cockpit. Avez-vous

réévalué ce que vous faites en sécurité aérienne en fonction du fait que l'accès au cockpit est restreint? Cela a-t-il été fait?

M. Kevin McGarr: Nous avons participé à des exercices d'évaluation des menaces avec Transports Canada et les organismes de sécurité du gouvernement; cela a été fait après le renforcement des portes de cockpit. C'est exact.

M. Dennis Bevington: Quelle a été la conclusion tirée à la suite de ces évaluations des risques? La menace liée au détournement d'un avion et au fait de faire d'un avion une arme a-t-elle changé à ce moment-là?

M. Kevin McGarr: La menace a changé une fois que les portes des cockpits ont été renforcées, mais il y a...

M. Dennis Bevington: Cet aspect a-t-il été pris en considération dans votre examen de la sécurité dès ce moment? Avez-vous dit: « Très bien, la situation a changé, alors comment devons-nous maintenant approcher la sécurité? Est-ce le processus que vous avez suivi? »

M. Kevin McGarr: Lorsque l'environnement change, cet environnement est pris en considération lorsque l'on réalise les analyses des risques, absolument, et nous avons changé notre approche. Chaque fois que de nouvelles technologies ou de nouvelles mesures de sécurité sont mises en place et que la dynamique change, notre réponse change en conséquence.

M. Dennis Bevington: Avez-vous donc pris en considération que les couteaux, les armes à feu et les petits objets de métal... Une fois qu'on renforce l'accès au cockpit, avez-vous changé la nature de la menace liée à ces petits objets métalliques en particulier? Si on ne peut pas détourner l'avion, on ne peut pas créer une situation comme celle du 11 septembre.

M. Kevin McGarr: Selon notre mandat, le contrôle de la sécurité réalisé par les agents de surveillance de l'ACSTA consiste à interdire des objets qui figurent sur la liste d'objets qu'il est interdit d'entrer dans la zone restreinte. Les couteaux et autres objets du genre figurent encore sur la liste et notre mandat consiste toujours à interdire à quiconque d'amener ces objets dans la zone restreinte.

M. Dennis Bevington: Ainsi, une paire de ciseaux est toujours un objet important à vos yeux du point de vue de l'évaluation des risques, une fois que les portes des cockpits ont été renforcées; est-ce exact? J'essaie simplement de comprendre la raison. Le 11 septembre, nous avons lancé un processus dans le cadre duquel nous avons eu une réaction automatique au sujet de la sécurité de l'aviation.

Ce que nous devons faire maintenant, c'est comprendre comment dépenser notre argent pour veiller à ce que le système soit sécuritaire; je veux simplement comprendre cette évaluation des risques. Lorsque vous changez certaines choses, examinez-vous ce que vous faites quelque temps après ce changement?

M. Kevin McGarr: Nous examinons certainement les impacts opérationnels de ces changements. Nous ne dressons pas la liste des objets interdits. C'est Transports Canada qui s'en charge. Nous évaluons dans le cadre de réglementation mis en place par Transports Canada; dans ce cadre, si l'ACSTA reçoit l'instruction d'interdire certains objets dans la zone restreinte...

M. Dennis Bevington: Vous n'êtes donc pas réellement responsable de l'évaluation des risques...

Le président: Merci. Je dois vous interrompre.

Monsieur Richards.

M. Blake Richards (Wild Rose, PCC): Merci beaucoup d'être ici aujourd'hui pour partager votre expertise dans ce domaine.

On sait bien que le trafic aérien au Canada a diminué considérablement au cours des 10 dernières années, environ. Ce n'est pas une coïncidence si la diminution la plus rapide de cette fréquence du trafic aérien s'est produite dans l'année suivant le 11 septembre 2001, en raison des attentats terroristes qui ont eu lieu ce jour-là.

Je pense que cette tendance a récemment commencé à montrer des signes de reprise, mais nous sommes encore très loin des chiffres d'avant 2001. Je suis certain que l'activité volcanique récente n'a rien fait pour améliorer la situation non plus; toutefois, le 11 septembre a vraiment changé le monde de nombreuses façons, y compris, bien entendu, notre système d'aviation et la sécurité qui l'entoure.

Pour rétablir la confiance des Canadiens à l'égard des voyages aériens, les gouvernements ont dû réagir avec de nouvelles mesures de sécurité exhaustives et d'autres mesures afin de faire face à la réalité des menaces terroristes. Je pense que les Canadiens ont deux préoccupations lorsqu'ils passent au point de contrôle de la sécurité dans les aéroports. L'une d'elles consiste à veiller à ce qu'ils se sentent et soient en sécurité dans l'avion qu'ils vont prendre. L'autre chose, c'est qu'il y a souvent de longues files à la sécurité, et ils veulent s'assurer de ne pas être retardés indûment, tout en garantissant leur sécurité.

Je pense que certaines des mesures les plus récentes prises pour faire face à ces deux problèmes incluent les scanners corporels installés dans les principaux aéroports et la création d'un programme d'observation du comportement des passagers afin de déceler les comportements suspects ou étranges. Je me demandais si vous pourriez nous parler de ces deux mesures.

Premièrement, selon vous, les scanners corporels et l'observation du comportement des individus sont-ils efficaces? Deuxièmement, ces deux mesures fonctionnent-elles mieux lorsqu'elles sont utilisées ensemble? Avez-vous constaté des faiblesses dans l'une des deux mesures qui pourraient être rattrapées suffisamment par les forces de l'autre?

• (0940)

M. Kevin McGarr: Merci.

Premièrement, en ce qui concerne les scanners corporels, on a prouvé qu'il s'agit d'une technologie extrêmement efficace pour détecter les objets sur une personne. L'autre méthode, la méthode principale pour détecter les menaces venant d'objets non métalliques a toujours été la fouille physique. L'avènement des scanners corporels permet aux passagers de choisir.

Le recours à ces scanners est entièrement volontaire. Les passagers ont le choix entre une fouille sommaire physique ou l'utilisation de cette technologie. Les voyageurs ont très bien reçu cette technologie.

La grande majorité des passagers canadiens préfèrent cet appareil à une fouille physique. Selon eux, c'est moins envahissant, en particulier, grâce à la façon dont nous avons intégré la technologie dans nos opérations de contrôle, étant donné que la personne qui voit l'image ne peut pas voir la personne en question; l'agent au portique d'un contrôle qui voit le passager n'a pas accès à l'image de ce passager, qui apparaît dans une salle séparée, hors de la vue du passager.

Nous estimons donc que cette technologie est très efficace et que la façon dont elle est utilisée est très bien reçue par les voyageurs; elle a accru le niveau de confort et d'efficacité de nos activités.

En ce qui a trait au programme d'observation du comportement des passagers, nous avons entrepris sa création avec une société qui

se spécialise dans ce domaine. Nous pensons que cela nous permettra d'identifier les passagers qui présentent des signes selon lesquels ils souhaitent tromper le processus de contrôle de sécurité, et le programme nous permettra de veiller à ce que ces passagers fassent l'objet d'un contrôle secondaire, grâce aux mesures en place présentement, que ce soit la fouille physique ou, s'ils le choisissent, le recours au scanner corporel. Ici aussi, ce sera à eux de décider.

L'utilisation de ces technologies de concert nous permet d'être beaucoup plus efficace dans l'attribution des ressources; cela nous permet également de ne rien sacrifier de l'efficacité des contrôles de sécurité. Selon moi, le scanner corporel est tout aussi efficace que la fouille physique réalisée par un agent de surveillance. La mise en commun de ces deux programmes nous permettra d'être plus efficaces tout en n'enlevant rien à notre performance — nous allons en fait accroître notre performance — et de favoriser le confort des Canadiens qui utilisent notre système de transport aérien pour voyager.

• (0945)

M. Blake Richards: Je suis heureux que vous ayez soulevé la question du choix entre les fouilles et le recours au scanner corporel, parce que c'est un élément important. Il s'agit sans aucun doute d'une mesure que notre gouvernement a proposée pour veiller à assurer la sécurité, mais également à diminuer les retards.

Toutefois, les scanners corporels posent manifestement des préoccupations concernant le respect de la vie privée, et je pense que vous en avez parlé suffisamment dans vos observations, du moins compte tenu du fait que les gens ont le choix entre cette méthode ou d'autres méthodes ainsi que les autres mécanismes de sécurité inclus dans le processus, comme vous l'avez indiqué, pour garantir le respect de la vie privée. C'est important. Je suis heureux que vous en ayez parlé.

Le président: Je vais vous interrompre ici.

Excusez-moi, monsieur Richards, mais vous venez de dépasser les sept minutes.

Madame Crombie.

Mme Bonnie Crombie (Mississauga—Streetsville, Lib.): Merci, monsieur le président.

Monsieur McGarr, vous avez dit qu'une fouille physique est tout aussi efficace qu'un scanner; pourquoi, alors, avoir dépensé 11 millions de dollars?

M. Kevin McGarr: Pour offrir une alternative à la fouille physique qui soit tout aussi efficace, plus efficiente, et qui permette un passage plus rapide des passagers aux points de vérification.

Mme Bonnie Crombie: Merci.

Vous évaluez L-3 depuis 2008, pourtant, vous vous êtes servi des événements du 25 décembre comme prétexte pour acquérir les scanners. Est-ce exact?

M. Kevin McGarr: Non. L'acquisition de technologie d'imagerie faisait partie du plan de l'ACSTA. Je dirais que les événements du 25 décembre ont accéléré le déroulement de ce plan.

Mme Bonnie Crombie: Était-ce alors le bon moment pour faire une annonce?

M. Kevin McGarr: C'est une situation qui a mis en lumière la nécessité d'acquérir cette technologie dès que possible.

Mme Bonnie Crombie: Je ne comprends pas non plus qui exactement est responsable de l'attribution du contrat à L-3. Était-ce l'ACSTA ou Transports Canada?

M. Kevin McGarr: Non, c'était l'ACSTA.

Mme Bonnie Crombie: C'est l'ACSTA.

Vous arrive-t-il souvent d'attribuer un contrat à un fournisseur unique, ou l'avez-vous déjà fait auparavant?

M. Kevin McGarr: Oui, nous l'avons fait.

Mme Bonnie Crombie: Dans quelle circonstance?

M. Kevin McGarr: Très souvent, la technologie dont nous avons besoin pour mener nos activités n'est offerte que par un seul fournisseur. Pour que cette technologie soit déployée dans les aéroports, il doit s'agir d'une technologie ayant été placée sur une liste de produits approuvés qui est gérée par Transports Canada.

Mme Bonnie Crombie: Y a-t-il des entreprises canadiennes sur cette liste de produits approuvés?

M. Kevin McGarr: Pour différentes technologies, oui, il y en a.

Mme Bonnie Crombie: Très bien.

Permettez-moi de changer d'approche un instant, si vous me le permettez. Est-ce que des employés de L-3 Communications ou leurs représentants ici à Ottawa vous ont rencontré avant l'attribution du contrat? Si oui, de qui s'agissait-il?

M. Kevin McGarr: L-3 fournit des technologies à l'ACSTA depuis longtemps. Nous achetons les technologies de cette organisation depuis sa création. Elle nous fournit une composante importante des systèmes de détection des explosifs que nous utilisons pour le contrôle des bagages enregistrés.

• (0950)

Mme Bonnie Crombie: Les rencontrez-vous régulièrement, eux ou leurs représentants; de plus, qui sont ces représentants?

M. Kevin McGarr: Le représentant local de L-3 à Ottawa est un homme qui s'appelle Ian McNaughton, je pense. Nous avons rencontré de nombreuses personnes travaillant pour cette entreprise.

Mme Bonnie Crombie: Avez-vous déjà rencontré David Angus de Capital Hill Group?

M. Kevin McGarr: Ai-je déjà rencontré David Angus? Oui.

Mme Bonnie Crombie: Pour discuter de la sécurité dans les aéroports?

M. Kevin McGarr: M. Angus représente des clients dans ce domaine. Oui, c'est exact.

Mme Bonnie Crombie: Quand avez-vous rencontré M. Angus pour discuter de la sécurité aéroportuaire?

M. Kevin McGarr: Je ne...

Mme Bonnie Crombie: Était-ce en 2008, 2009, 2010?

M. Kevin McGarr: J'imagine l'avoir rencontré en 2008 et 2009. Je ne pense pas... Je ne l'ai pas encore rencontré en 2010.

Mme Bonnie Crombie: Savez-vous qu'il ne s'est enregistré comme lobbyiste pour les systèmes de détection et de sécurité L-3 Communications qu'en février 2010?

M. Kevin McGarr: Cela ne me surprend pas du tout; j'ai rencontré M. Angus pour de nombreux clients à lui.

Mme Bonnie Crombie: Quels autres clients discutez-vous avec M. Angus?

M. Kevin McGarr: Son principal client, lorsque nous nous sommes rencontrés, a toujours été... Je ne me souviens pas du nom de l'entreprise, mais ils travaillent avec...

Mme Bonnie Crombie: Saviez-vous que...

M. Kevin McGarr: Excusez-moi. C'est RYCOM. C'est RYCOM qui a travaillé à la biométrie que nous avons dans le...

Mme Bonnie Crombie: Permettez-moi de passer à autre chose rapidement, parce que je pense que je vais bientôt manquer de temps.

Savez-vous que le *Ottawa Citizen* a décrit M. Angus et le Capital Hill Group — mais M. Angus en particulier, lui qui est ancien membre du personnel de Brian Mulroney — comme étant la firme de lobbying réussissant le mieux à établir des contrats avec des ministres au nom de ses clients? Est-ce vrai, selon vous?

M. Kevin McGarr: Je n'ai jamais entendu cette affirmation. Je ne connais pas du tout la portée de ses activités.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci, monsieur le président.

Monsieur McGarr, j'aimerais revenir aux services aux passagers. Vous avez demandé au gouvernement de l'argent supplémentaire et celui-ci vous a été accordé. On l'a dit plus tôt, il a décidé d'augmenter les frais aux passagers. Par conséquent, les frais des billets d'avion vont augmenter. Vous nous avez dit que l'un des problèmes en décembre était qu'on avait manqué de personnel. Vous l'avez avoué. Vous avez alors demandé de l'argent pour de l'équipement supplémentaire. Vous nous dites que, en ce qui a trait aux scanners corporels, les gens ont le choix entre que l'on procède sur eux à des fouilles corporelles ou qu'on utilise le scanner. Qu'est-ce qui va nous garantir que, advenant un autre événement, on ait un service adéquat et qu'il n'y ait pas de files d'attente interminables?

M. Kevin McGarr: Je crois que l'organisation que nous avons mise sur pied nous permet de répondre rapidement et de façon appropriée aux événements auxquels nous devons faire face. Nous avons renforcé notre structure régionale pour nous assurer que les gens directement impliqués dans la prestation de services sont le plus près possible des lieux où ces services seront dispensés. Selon moi, l'organisation que nous avons mise sur pied et la planification que nous avons effectuée nous permettent de bien répondre aux nouvelles menaces auxquelles nous pourrions faire face.

Est-ce que le jour même où il y aura une nouvelle obligation réglementaire nous aurons toutes les ressources requises? Probablement pas, mais je suis convaincu que nous allons pouvoir mettre en œuvre des mesures d'urgence qui vont nous permettre d'assumer nos responsabilités à l'égard du public voyageur.

M. Mario Laframboise: Vous dites que le jour même, vous ne pourrez probablement pas disposer de toutes les ressources requises. Quelle est la contrainte? Est-ce la disponibilité du personnel? Est-ce l'absence de marge de manœuvre?

M. Kevin McGarr: J'imagine qu'il pourrait s'agir de menaces auxquelles nous n'avons pas encore fait face. Cela pourrait exiger une technologie que nous ne possédons pas aujourd'hui. Alors, le temps de l'acquiescer...

• (0955)

M. Mario Laframboise: Il reste que la dernière fois, vous avez procédé à des fouilles personnelles et corporelles. Il ne s'agit pas là de nouvelles technologies. On fait des fouilles depuis que la sécurité existe.

M. Kevin McGarr: Par contre, cette mesure de sûreté exigeait qu'on consacre beaucoup de temps par passager. Dans certains cas, cela a donné lieu à des files d'attente qui dépassaient la capacité physique des lieux. En effet, nous avons manqué d'espace et de personnel, et ce, jusqu'à ce que nous soyons en mesure de travailler de concert avec les autorités aéroportuaires, les représentants des lignes aériennes et l'agence responsable des règlements pour trouver une solution qui fonctionne bien. Aujourd'hui, je peux vous dire que les mesures supplémentaires relativement aux vols vers les États-Unis fonctionnent très bien et que les files d'attente ne sont pas démesurées. Je crois que les Canadiens reçoivent le niveau de service auquel ils ont droit.

M. Mario Laframboise: Jusqu'au prochain événement.

M. Kevin McGarr: Nous allons mettre toutes nos ressources à contribution pour mettre en œuvre des solutions pour faire face à ces éventuels événements.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Laframboise.

Monsieur Mayes.

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

Messieurs, je représente les Canadiens; ce sont eux qui paient les factures. Je suis très curieux. Avez-vous réalisé une analyse des coûts par passager, et l'avez-vous comparée aux autres pays? Avez-vous examiné les modèles des autres pays qui obtiennent de bons résultats en sécurité aéroportuaire, comme Israël? Je pense que c'est à ces deux questions que l'on doit répondre ici.

De plus, avez-vous cherché des façons d'assurer la sécurité à moindre coût, de veiller à ce que vos processus soient efficaces, mais aussi efficaces?

M. Kevin McGarr: Oui, et si vous me le permettez, je répondrai à votre question sur l'efficacité en premier.

L'an dernier, l'ACSTA a réalisé un examen stratégique de ses activités. Nous avons cerné des possibilités d'efficacité que l'on retrouve dans le budget de 2010. Nous apporterons des changements à nos activités afin d'atteindre le niveau d'efficacité ayant été identifié dans le cadre du processus d'examen.

Il s'agit d'un engagement constant de notre organisation. Nous voulons constamment fournir nos services de la façon la plus efficace et efficiente possible.

Nous avons surveillé, et nous continuons de le faire très étroitement, notre coût par passager et notre structure de coût. Lorsque c'est possible, nous tentons également de valider l'efficacité de nos opérations avec des organisations partenaires partout dans le monde.

L'ACSTA a joué un rôle important dans la création du Forum international sur le contrôle de sûreté en aviation, qui regroupe des représentants des pays partout dans le monde. Je vous dirais qu'il s'agit probablement du premier point à l'ordre du jour de toutes nos réunions: échanger de l'information pour nous assurer que nous sommes aussi efficaces et efficaces que possible...

M. Colin Mayes: Excusez-moi. Puis-je vous interrompre un instant?

Seriez-vous en mesure d'envoyer au comité un graphique ou de l'information concernant les coûts par passager au Canada, par rapport à certains des autres pays qui sont actifs dans le transport aérien...

M. Kevin McGarr: Malheureusement non; nous ne sommes pas en mesure d'obtenir cette information de la part des autres pays. Ces renseignements sont très difficiles à trouver.

Ce que nous nous efforçons de faire... et nous avons actuellement une initiative en cours avec la Nouvelle-Zélande; nous tentons de créer des indicateurs de performance clés qui seront communs entre nos deux pays afin de pouvoir nous comparer à nos partenaires internationaux. Il y a également une initiative du côté américain visant à utiliser toutes nos technologies à cet effet. Ainsi, nous allons dans cette direction, mais il est trop tôt pour dire au comité que nous disposons réellement de ces chiffres aujourd'hui. Malheureusement, nous ne les avons pas.

• (1000)

M. Colin Mayes: Monsieur le président, ai-je encore du temps?

Le président: Oui, il vous reste une minute.

M. Colin Mayes: En ce qui concerne vos programmes d'observation du comportement des passagers, je considère qu'ils sont aussi importants, sinon plus, que les scanners corporels. Je n'ai jamais eu de problème à l'aéroport; je voyage assez souvent pour savoir ce que je dois enlever afin de passer dans le scanner traditionnel sans déclencher l'alarme.

Donc, à mon avis, ce sont les passagers eux-mêmes qui posent problème. A-t-on effectué des études ou recueilli des renseignements sur la façon de mieux déterminer ceux qui pourraient constituer une menace?

M. Kevin McGarr: Oui. Nous avons travaillé en étroite collaboration avec des représentants d'Israël et de Transports Canada, principalement, et nous avons également visité les installations de Ben Gurion. Nous sommes au courant de leurs programmes.

Nous avons déjà entamé l'élaboration d'un programme d'observation du comportement des passagers qui nous permettra de repérer les comportements devant mener à une inspection secondaire. Cela correspond tout à fait à ce qu'on appelle couramment l'approche israélienne, puisqu'on cesse de chercher des objets et qu'on se concentre plutôt sur les passagers qui montrent des signes d'intention malveillante.

Le président: Monsieur Volpe.

Oh, nous n'avons plus de temps. Merci beaucoup.

Là-dessus, je vais remercier nos invités d'aujourd'hui. J'ai perdu la notion du temps.

Je vous remercie pour ces renseignements. Je suis certain qu'on se reverra.

M. Kevin McGarr: Merci, monsieur le président.

Le président: Nous allons faire une brève pause de deux minutes, inviter notre prochain témoin à prendre place à la table, et continuer.

•

_____ (Pause) _____

•

• (1005)

Le président: Je vous souhaite de nouveau la bienvenue, alors que nous entamons la deuxième partie de notre séance. Nous avons avec nous des représentants de Transports Canada.

Il s'agit de M. Marc Grégoire, sous-ministre adjoint du Groupe de sécurité et sûreté, et de Laureen Kinney, directrice générale de la Direction générale de la sûreté aérienne. Je vous souhaite de nouveau la bienvenue à notre comité. Nous vous remercions de votre présence.

Monsieur Grégoire, si vous avez une déclaration préliminaire, allez-y. Nous passerons ensuite directement aux questions.

M. Marc Grégoire (sous-ministre adjoint, Groupe de sécurité et sûreté, ministère des Transports): Bonjour. Merci beaucoup de nous avoir invités de nouveau. C'est toujours un plaisir que d'être ici.

L'application d'un régime de sûreté aérienne sûr est un élément clé du mandat de Transports Canada, et pour y arriver nous travaillons avec nos partenaires, comme l'ACSTA.

Des rapports de renseignements intérieurs et internationaux actuels confirment que l'aviation civile est toujours une cible privilégiée des terroristes à l'échelle mondiale et que le Canada demeure une cible potentielle. La gravité de cette menace nous a été rappelée, ici dans le reste du monde, le 25 décembre 2009, lorsqu'un terroriste a tenté de déclencher une explosion à bord d'un vol Amsterdam-Detroit.

Le fait que cet incident se soit produit dans l'espace aérien canadien montre bien que le Canada n'est pas à l'abri d'un attentat terroriste. Cet événement récent démontre que la menace évolue, et que les terroristes continuent de chercher de nouveaux moyens pour contourner les mesures que nous avons mises en place.

Les efforts déployés par Transports Canada à cet égard remontent à plusieurs décennies, et en particulier à l'incident d'Air India. Les attaques de septembre 2001 ont été un autre jalon clé du programme de sûreté aérienne du Canada, et le gouvernement a effectué des investissements majeurs dans la sûreté aérienne à la suite de ces événements.

Au total, depuis le 11 septembre 2001, le gouvernement a consacré plus de 4 milliards de dollars à l'atteinte de cet objectif. Nous avons amélioré le réseau et corrigé des lacunes importantes en créant l'ACSTA, qui est chargée d'assurer un contrôle uniforme aux aéroports canadiens. Nous avons également renforcé les portes des postes de pilotage à bord des aéronefs commerciaux; établi un programme d'agents de sûreté à bord des aéronefs, géré par la GRC; instauré un programme de carte d'identité biométrique pour les zones réglementées aux aéroports; et renforcé notre régime de surveillance et d'inspection.

[Français]

Plus récemment, dans le budget de 2010, le gouvernement a annoncé l'affectation de 1,5 milliards de dollars à l'ACSTA et à Transports Canada pour assurer l'amélioration de la sûreté aérienne au Canada, grâce à l'acquisition de technologies de pointe, l'embauche d'agents de contrôle supplémentaires et l'amélioration des programmes. Le budget de 2010 a aussi prévu 37,9 millions de dollars sur deux ans afin de sécuriser un secteur clé du réseau de l'aviation au Canada en mettant en œuvre un programme complet de sûreté du fret aérien.

Nous avons travaillé sans relâche à accélérer la mise en œuvre de ces améliorations, compte tenu de l'incident du 25 décembre et des répercussions que les nouvelles exigences en matière de sûreté ont eu sur les voyageurs aériens et sur l'industrie, et ce, même si les mesures américaines ont été maintenant modifiées et que leur impact est moindre qu'après Noël.

Les files et les temps d'attente que nous avons vus aux aéroports, à la suite de l'incident du 25 décembre, montrent bien le défi auquel

nous sommes confrontés lorsqu'il s'agit d'établir un juste équilibre entre la sûreté et l'efficacité. En d'autres termes, le défi consiste à assurer la sûreté, tout en limitant les coûts socioéconomiques liés aux mesures de sûreté. C'est particulièrement vrai en temps de crise. Nous ne devons jamais perdre de vue que le réseau aérien est très largement intégré. C'est pourquoi nous devons, à tout le moins, continuer de respecter nos obligations internationales dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Cela est essentiel si nous voulons permettre à notre industrie de l'aviation d'affronter la concurrence à armes égales et maintenir un libre accès aux destinations importantes, comme les États-Unis.

Néanmoins, nous reconnaissons que pour les passagers qui font la file pendant des heures aux aéroports pour se soumettre aux contrôles, c'est une situation qui ne peut pas durer car cela est dommageable pour l'industrie du transport aérien. Cela entraîne également une perte de productivité et des inconvénients inacceptables pour les Canadiens et, en définitive, nuit à notre économie.

• (1010)

[Traduction]

La bonne nouvelle, c'est que l'ACSTA est en train de mettre en place une technologie de contrôle plus efficace et compatible à l'échelle internationale et qu'elle continue d'évaluer ses processus et d'élaborer de nouvelles méthodes, comme on en a parlé ce matin. Je pense entre autres au projet pilote des voyageurs dignes de confiance en cours à l'aéroport d'Ottawa ou à l'installation de scanners corporels dans les principaux aéroports canadiens, ce dont on a également discuté en long et en large.

Nous travaillons aussi activement à concevoir de nouvelles façons d'améliorer le réseau et de réduire les coûts. Un très bon exemple de cela est la possibilité d'intégrer l'observation du comportement des passagers dans les processus de contrôle. En concentrant nos efforts sur les passagers potentiellement à plus haut risque, nous prévoyons améliorer l'efficacité du contrôle et, par le fait même, affecter nos ressources là où les avantages seront les plus importants.

[Français]

Toutefois, même si nous rendons le processus de contrôle plus sûr, nous reconnaissons que les terroristes pourraient diriger leur attention sur d'autres cibles moins protégées dans les aéroports. C'est pourquoi nous sommes en train d'établir des exigences réglementaires en vertu desquelles les aéroports devront élaborer un plan de sûreté tenant compte de l'ensemble des risques qui pèsent sur leurs activités, y compris à l'extérieur des zones réglementées, là où le public et les passagers peuvent se rassembler.

Nous participons aussi activement avec nos partenaires internationaux à améliorer la sûreté du réseau à l'échelle mondiale. Au cours des quatre derniers mois, Transports Canada et le ministère de la Sécurité publique ont participé à de nombreuses réunions ministérielles régionales sur la sûreté aérienne, au Mexique, au Japon et au Nigéria. Nous accordons aussi notre soutien financier aux pays qui ont besoin d'aide pour mettre en place ces importantes exigences en matière de sûreté.

[Traduction]

Comme j'ai tenté de l'illustrer, l'approche de Transports Canada à l'égard de la sûreté aérienne repose sur l'amélioration continue. Nous accueillons favorablement les observations et les suggestions de nos partenaires internationaux et nationaux, et nous en sommes reconnaissants. Nous avons aussi, dans la mesure du possible, mis en œuvre des recommandations de diverses études au cours des dernières années.

Nous serons tout particulièrement heureux de recevoir les commentaires et les suggestions du comité qui pourraient découler de son étude sur la sûreté aérienne, alors que nous allons de l'avant sur divers fronts, et que de nombreux défis nous attendent. Nous allons continuer de veiller à assurer la sécurité et la sûreté des passagers, tout en maintenant l'efficacité et la compétitivité de l'industrie canadienne du transport aérien.

Merci.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Volpe.

[Français]

L'hon. Joseph Volpe: Merci, monsieur Grégoire et madame Kinney.

[Traduction]

Monsieur Grégoire, depuis l'annonce des 25 et 26 décembre, presque toutes les nouvelles mesures de sécurité ont été levées; qu'il s'agisse des inspections secondaires, ou des restrictions sur les bagages à main, toutes ces mesures ont été éliminées. Est-ce que cela veut que la seule promesse de l'installation de 44 nouveaux scanners corporels aura suffi?

M. Marc Grégoire: Une seule mesure ne suffira jamais. En matière de sécurité, nous adoptons une approche à plusieurs niveaux, ce qu'on se plaît parfois à comparer aux pelures d'un oignon. On peut donc compter sur la technologie, la mise en commun des renseignements, et les processus en place...

L'hon. Joseph Volpe: Donc, ce que vous nous dites, c'est que toutes ces mesures ont contribué à la réussite.

Si vous me le permettez, j'aimerais revenir à l'une des questions que j'ai posées au représentant de l'ACSTA —qui sont tous partis, n'est-ce pas?

D'après ce que M. McGarr a dit, et ce que vous venez de dire, j'en conclus que vous surveillez l'ACSTA de très près. Est-il juste de dire que l'échange réciproque de renseignements et la supervision continue favorisent le déroulement sans heurt des opérations?

M. Marc Grégoire: Oui.

L'hon. Joseph Volpe: Saviez-vous qu'il existait d'autres systèmes d'imagerie et que d'autres entreprises auraient pu respecter la norme exigée par les Canadiens, comme Smiths Detection, Brijot Imaging Systems, Farran Technology Ltd., Intellifit et ThruVision? Pourtant, aucune de ces entreprises n'a été consultée à cet égard.

M. Marc Grégoire: Nous laissons l'ACSTA se charger de l'acquisition de la technologie. Nous approuvons le niveau de rendement. L'ACSTA choisit un fabricant, et nous ne participons pas...

•(1015)

L'hon. Joseph Volpe: Vous ne saviez pas que l'organisation ne faisait affaire qu'avec un seul fournisseur?

M. Marc Grégoire: Nous savons qu'il existe d'autres fournisseurs de matériel; toutefois, leur effet sur la santé n'a peut-être pas été aussi bien éprouvé. Par exemple, le matériel de rétrodiffusion émet davantage d'ondes que l'équipement choisi, mais je le répète, nous ne participons pas directement au choix de l'équipement. L'ACSTA est une société d'État dont le mandat comprend l'achat de matériel. Nous n'avons aucune influence dans ce domaine.

L'hon. Joseph Volpe: Vous considérez que les 44 scanners et les 11 millions qu'ils ont coûté suffiront à répondre aux besoins du Canada. Quarante-quatre scanners, c'est beaucoup.

M. Marc Grégoire: Oui, mais comme il y a encore plus de points de contrôle de sécurité au Canada, il est possible qu'à l'avenir nous voulions acquérir d'autres scanners.

L'hon. Joseph Volpe: Bien, peut-on s'attarder là-dessus un moment? Il y a quelques instants, vous avez dit que nous voulions veiller à assurer la sécurité nationale en matière d'aviation, et que le gouvernement avait dépensé environ 4 milliards de dollars en quelque neuf ans.

Or, maintenant, nous allons investir 1,5 milliard de dollars supplémentaires. C'est ce qui est prévu. C'est une augmentation de 37 p. 100, alors que ça fonctionne déjà. Vous allez devoir m'expliquer, monsieur Grégoire, parce que 1,5 milliard de dollars, cela représente 60 000 scanners additionnels.

M. Marc Grégoire: Non, je ne pense pas que l'ACSTA... en fait, elle est en train d'élaborer son plan d'entreprise.

L'hon. Joseph Volpe: Alors, si on ne va pas acheter 60 000 scanners supplémentaires, parce qu'on ne sait pas où les mettre...

M. Marc Grégoire: Non. Il s'agit là en grande partie de fonds d'exploitation. Les budgets de l'ACSTA...

L'hon. Joseph Volpe: Un instant, monsieur Grégoire. Si on ne doit pas s'en servir pour acheter des scanners... Au cours de la dernière heure, on nous a décrit en long et en large les mérites de ceux-ci, qui représentent une des minces pelures de l'oignon. Si cela ne servira pas à se procurer des scanners... Supposons qu'on utilise seulement la moitié de ce montant pour payer le personnel et investir dans la recherche, les gens qui sont sur le terrain.

En ce moment, l'ACSTA compte environ 6 000 agents de contrôle, je pense, ce qui veut dire qu'annuellement, on pourrait engager encore 7 500 personnes, à 40 000 \$ la tête, ou 3 750 personnes, à 80 000 \$ la tête. Que va-t-on faire de cet argent? Vous a-t-on mis au courant?

M. Marc Grégoire: Oh, oui.

L'hon. Joseph Volpe: Ah, d'accord.

M. Marc Grégoire: Ce montant ne s'ajoute pas nécessairement aux dépenses actuelles. Par exemple, l'année dernière le budget de l'organisation s'élevait à environ 600 millions de dollars, mais leur budget de services votés, leur budget base zéro dans le cadre financier se situe à 234 millions de dollars, il me semble.

Or, comme l'organisation ne peut survivre avec 234 millions de dollars, les montants supplémentaires lui permettront de poursuivre ses opérations pendant cinq ans, et même plus. Ces montants ne lui serviront pas à acquérir des tas d'équipements. Les dépenses en immobilisations ne représentent qu'une fraction de ce montant.

L'hon. Joseph Volpe: On s'est engagé, en théorie, à verser environ 300 millions de dollars par année au cours des cinq prochaines années. Ce sont les Canadiens qui devront payer la note, puisqu'on leur imposera une taxe. Il s'agira d'un nouveau droit pour la sécurité dans les aéroports, ce qui veut dire que ce sont les voyageurs qui paieront. Si vous ne voyagez pas, vous ne payez pas.

À votre avis, est-ce que ces revenus seront réinvestis directement dans les opérations de l'ACSTA, ou seront-ils versés au Trésor?

M. Marc Grégoire: Ils seront versés au Trésor, mais chaque année, le ministère des Finances demande au BVG d'analyser les revenus tirés de cette source et de les comparer aux dépenses. On nous a promis que sur cinq ans, on équilibrerait les revenus et les dépenses. Toutefois, certaines de ces dernières ne seront pas engagées par l'ACSTA; en effet, une partie de notre propre budget sera couvert. Le...

L'hon. Joseph Volpe: Rien ne prouve donc que les fonds versés au Trésor serviront effectivement à accroître la sécurité nationale. Il me semble que M. McGarr et vous-même nous avez dit que tout allait bien jusqu'à maintenant et qu'on avait un plan, découlant de deux ans d'études, dont les objectifs auraient été atteints grâce à un investissement de 11 millions de dollars dans l'acquisition de 44 machines.

Or, vous me dites maintenant que les 1,5 milliard de dollars seront versés au Trésor, mais qu'on a « promis » de les redistribuer. Il me semble que c'est bien ce que vous avez dit.

• (1020)

[Français]

En français, je crois que vous avez parlé d'une promesse. Une promesse vaut beaucoup plus qu'une taxe. La taxe, c'est la réalité. La promesse, c'est la philosophie pour le futur.

[Traduction]

Êtes-vous en train de me dire que l'ACSTA devra négocier chaque année avec Transports Canada, et que le ministre des Transports devra quant à lui négocier chaque année avec le ministre des Finances, pour toucher une partie du 1,5 milliard de dollars accumulés aux dépens des voyageurs? Est-ce bien ce que vous me dites?

M. Marc Grégoire: Non, ce n'est pas ce que je dis...

Le président: M. Jean invoque le Règlement.

M. Brian Jean: Oui. Je suis suspendu aux lèvres de M. Volpe et je l'écoute en retenant mon souffle, mais on entend continuellement la réaction acoustique d'un BlackBerry. Je pense que ça provient peut-être de celui qui se trouve tout près du micro de M. Volpe. Cela crée beaucoup d'interférence — du moins, pour moi.

Il pourrait peut-être le mettre de côté.

L'hon. Joseph Volpe: [Note de la rédaction: inaudible]... source unique. Je vais le mettre de côté.

Le président: Merci.

L'hon. Joseph Volpe: [Note de la rédaction: inaudible]... un lien de dépendance.

Le président: Monsieur Grégoire, vous étiez en train de répondre. Pourrais-je vous demander d'être bref?

Nous allons ensuite passer à M. Gaudet.

M. Marc Grégoire: Oui, je serai très bref.

L'hon. Joseph Volpe: Je pense qu'il a déjà répondu non.

M. Marc Grégoire: Non, non... mais, monsieur Volpe, permettez-moi d'expliquer. Je le ferai très rapidement. Les revenus sont versés au Trésor. On prévoit des revenus — au ministère des Finances —, au cours des cinq prochaines années, de 3,2 milliards de dollars. Or, on prévoit, au cours des cinq prochaines années, que les dépenses s'élèvent à 3,2 milliards de dollars. Par conséquent, au cours de cette période, les revenus et les dépenses prévus s'équilibrent.

La plus grande part de ce montant servira...

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur Grégoire...

Le président: Nous devons passer à M. Gaudet. Je suis désolé.

[Français]

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

Bonjour, madame et messieurs.

Je me pose de drôles de questions. Vous dites que vous avez fait un examen du fonctionnement de l'ACSTA. S'acquitte-t-elle de son mandat?

M. Marc Grégoire: Il y a quelques années, l'ACSTA a fait l'objet d'une revue complète effectuée par un groupe d'experts. Le ministre de l'époque avait mandaté un groupe d'experts pour d'abord revoir entièrement la Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et le fonctionnement de l'ACSTA afin de proposer des recommandations. Ce groupe d'experts a fait un grand nombre de recommandations dont plusieurs ont été mises en œuvre. D'autres sont en cours de mise en œuvre.

Malgré cela, le ministre a dit qu'il voulait revoir à nouveau l'efficacité de l'ACSTA et faire des consultations pour voir ce qu'on pourrait faire pour en améliorer le fonctionnement. Le ministre a annoncé cela le mois dernier.

M. Roger Gaudet: Plus tôt, M. McGarr a dit: « Nous agissons dans le cadre réglementaire. » Que signifie le cadre réglementaire?

M. Marc Grégoire: Les règlements sont promulgués par Transports Canada. Il y a la Loi sur l'aéronautique qui donne le pouvoir au ministre d'établir des règlements et des mesures de sûreté qui demeurent secrètes. L'ACSTA doit se conformer à cet ensemble de règlements que nous établissons et qui sont basés sur des normes internationales promulguées par l'OACI à Montréal.

M. Roger Gaudet: D'accord.

Ma question est plus politique que ça. Par rapport à ce qui est arrivé au mois de décembre dernier, la faute doit-elle être attribuée à vous, à Transports Canada, ou est-ce que c'est l'ACSTA qui doit être tenue responsable?

M. Marc Grégoire: Non. Ce qui est arrivé...

M. Roger Gaudet: Vous me dites que l'ACSTA respecte le cadre établi par Transports Canada. Si ce sont les gens de Transports Canada qui sont responsables, ce sont eux qu'on va réprimander. Si ce sont les gens de l'ACSTA, ce sont eux qu'on va réprimander.

Je veux savoir qui est responsable de quoi.

M. Marc Grégoire: Dans ce cas-ci, celle qui est responsable — et je ne suis pas sûr que vous pourrez la réprimander —, c'est la Transportation Security Administration aux États-Unis. C'est cette administration qui fait partie du portefeuille du Department of Homeland Security aux États-Unis. C'est elle qui, suite à l'incident terroriste du 25 décembre, a décidé qu'à partir du 25 décembre en soirée, pour tous les vols à destination des États-Unis, peu importe leur provenance, 100 p. 100 des passagers devaient faire l'objet d'une fouille secondaire. Les Américains ont modifié cette mesure à quelques reprises. Ils l'ont modifiée au début de janvier. Alors nous, on devait se conformer, lorsque la TSA...

•(1025)

M. Roger Gaudet: Toutefois, est-ce que c'est Transports Canada ou l'ACSTA qui doit se conformer? Précédemment, M. McGarr disait que la responsabilité en matière de sécurité relevait de son organisation. Il n'a jamais parlé de Transports Canada. Je vais être franc avec vous. Si vous prenez le blâme, vous aurez également le pot.

M. Marc Grégoire: Je ne veux pas le pot, mais je suis obligé d'assumer une partie du blâme. En effet, lorsque la TSA impose des mesures aux autres pays, nous devons, en tant qu'État, faire en sorte que les vols vers les États-Unis fassent l'objet de mesures de filtrage imposées par les Américains.

Dans ce cas-ci, nous avons traduit la mesure de sûreté américaine en une mesure canadienne, ce qui a généré du travail supplémentaire pour l'ACSTA dans le cas des vols vers les États-Unis. Il a très vite été évident que l'ACSTA n'était pas en mesure d'assumer cette charge de travail supplémentaire. Pour faciliter la gestion du volume en matière de trafic de passagers, nous avons émis une restriction sur les bagages de cabine. En fait, nous avons complètement interdit les bagages de cabine pendant environ deux semaines. Vers la mi-janvier, les Américains avaient changé la mesure et permettaient un peu plus de flexibilité, mais pas suffisamment pour éliminer la restriction sur les bagages de cabine. Par la suite, pour gérer le trafic de passagers et nous conformer encore une fois aux demandes des Américains, nous avons assoupli la restriction de façon à permettre une pièce de bagage par personne à l'intérieur de l'avion. Enfin, il y a deux semaines, soit le mercredi après Pâques, les Américains ont de nouveau assoupli la mesure, ce qui nous a permis d'éliminer complètement la restriction sur les bagages de cabine. Les conditions sont maintenant les mêmes que pour les autres vols, qu'ils soient à l'intérieur du pays ou internationaux.

M. Roger Gaudet: Dans ce cas, monsieur Grégoire, pourquoi Transports Canada n'avertit-il pas les agences de voyage, Air Canada, qui vend des billets directement, Air Transat ou d'autres compagnies? Comment se fait-il qu'on n'informe pas les passagers au sujet des consignes spéciales au moment où ils achètent leur billet d'avion? Ce serait pourtant facile à faire. Il faudrait que les clients sachent ce qu'ils ont le droit de faire ou l'obligation de ne pas faire. Même des ministres se font quelquefois intercepter parce qu'ils transportent une bouteille ou autre chose. Je ne dis pas ça pour offenser le ministre. Ça m'est déjà arrivé et ça arrive à tout le monde.

M. Marc Grégoire: Tous les jours, cet hiver, à compter du 26 décembre, nous avions...

M. Roger Gaudet: Il ne faut pas que ce soit dans les journaux. Il y a des gens qui voyagent une fois par année. Dans certains cas, il y a des gens pour qui c'est un premier voyage et ils ne savent pas quoi emporter.

M. Marc Grégoire: Tous les jours, nous tenions des téléconférences avec les gens des compagnies aériennes et des aéroports pour les mettre au fait des changements...

M. Roger Gaudet: Je ne vous parle pas de KLM, d'Air Canada, d'Air Transat ou d'autres compagnies. Je vous parle des agences de voyage, donc des entreprises qui vendent des billets à des personnes qui partent pour la Floride, Puerto Rico ou ailleurs.

M. Marc Grégoire: À l'heure actuelle, Internet est l'outil qu'on favorise pour indiquer quels sont les objets prohibés. Sur le site Web de Transports Canada, vous pouvez trouver cette liste.

M. Roger Gaudet: Ce sont des réponses faciles, monsieur Grégoire. Est-ce que tout le monde a accès à Internet? Dans notre

région, même si nous ne sommes pas si loin de Montréal, 70 p. 100 des gens n'ont pas Internet. Arrêtez de me parler d'Internet. Internet ne rejoint pas tout le monde

M. Marc Grégoire: Je pense que les agents de voyage sont bien au fait et...

M. Roger Gaudet: Vous devriez imposer des amendes aux agents de voyage qui ne fournissent pas cette information. Pour ma part, je fais des voyages mais je n'ai jamais reçu la liste des objets prohibés. C'est mon épouse qui planifie les voyages.

M. Marc Grégoire: Monsieur Gaudet, on conseille aux passagers de vérifier auprès de l'ACSTA, qui publie ces renseignements sur son site Web. Nous le faisons aussi, de même que les compagnies aériennes. Si vous faites une recherche rapide sur n'importe quel site Web — pour ma part, j'en ai consulté plusieurs —, vous constaterez que toutes les compagnies aériennes importantes publient cette liste d'objets prohibés. Pendant le temps des Fêtes, au moment où les consignes changeaient, l'information était modifiée au jour le jour.

Le président: Merci, monsieur Gaudet.

•(1030)

M. Marc Grégoire: S'il y a autre chose que nous pouvons faire pour améliorer la communication, nous allons certainement prendre en compte vos recommandations.

[Traduction]

Le président: Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: Merci, monsieur le président.

Merci également aux témoins.

Monsieur Grégoire, vous avez comparu devant nous déjà à quelques reprises, et j'ai toujours bien apprécié vos exposés.

Les témoins précédents nous ont dit que l'ACSTA ne s'occupe pas de l'évaluation des menaces. Dans ce cas, est-ce que Transports Canada est seul responsable de déterminer quelles sont les menaces et les meilleures façons d'y réagir? Ou est-ce que cela relève d'une organisation internationale? La décision vous incombe-t-elle?

M. Marc Grégoire: Nous ne sommes pas responsables de l'ensemble du processus en tant que tel, mais nous jouons certainement un rôle important dans l'évaluation des menaces et des risques.

M. Dennis Bevington: Il y a donc d'autres parties intéressées?

M. Marc Grégoire: Oui; par exemple, le ministère de la Sécurité publique, la GRC, le SCRS et l'ACSTA, puisqu'elle participe à nos exercices.

M. Dennis Bevington: Nous avons organisé un forum sur la sécurité de l'aviation en février dernier. Je me dois de remercier notre collègue libéral d'avoir collaboré avec nous. Je pense que cela a été couronné de succès.

Toutefois, l'une des choses qui est ressortie, et qui me semble importante, c'est que les témoins ont dit que le système était trop fragmenté. Je crains que, étant donné ce que vous nous avez dit jusqu'à maintenant, on risque d'augmenter cette fragmentation.

Vous dites maintenant que les autorités aéroportuaires assument la responsabilité de la sécurité dans les aéroports. Puis il y a l'ACSTA qui est en première ligne et qui s'occupe des précontrôles. Ensuite, il y a différents intervenants qui déterminent diverses choses au sujet des passagers, qu'il s'agisse de la GRC ou du SCRS, notamment à l'égard de la liste de passagers autorisés. Même au sein du gouvernement, ce n'est pas vous qui êtes responsable, c'est Sécurité publique Canada.

Est-il vrai que toutes ces organisations contribuent à assurer la sécurité aéroportuaire?

M. Marc Grégoire: Je dirais que nous travaillons extrêmement bien ensemble. J'ai beaucoup voyagé, partout dans le monde, pour discuter de sécurité en matière d'aviation. Je n'ai vu aucun pays...

M. Dennis Bevington: À votre niveau, peut-être, mais sur le terrain, dans les aéroports, lorsque diverses personnes rendent des comptes à des supérieurs différents, comment maintenir la cohésion au sein du système de sécurité? C'est ce qui nous intéresse le plus.

Transports Canada ne s'occupe pas directement de la sécurité. C'est le personnel dans les aéroports qui le fait. La responsabilité partagée de la sécurité sème une confusion, laquelle a été considérée par les experts qui ont participé au forum comme étant l'un des principaux problèmes en matière de sécurité qui se pose au Canada, et également l'une des principales raisons de l'accroissement des dépenses dans ce domaine. Est-ce une évaluation juste de la situation?

M. Marc Grégoire: Je ne suis pas certain que cela soit tout à fait vrai, mais je dois vous concéder que c'est ce que pensent certaines personnes, et que nous aimerions certainement leur faire changer d'avis. Selon nous, ce qui pourrait aider à cet égard serait d'adopter ce règlement sur un plan de sécurité des aéroports qui obligerait la création d'un comité de sécurité officiel à l'échelle de l'aéroport pour officialiser en quelque sorte certains des liens non officiels que nous avons actuellement et faire en sorte que tous les intervenants se parlent et soient collectivement...

M. Dennis Bevington: Mais j'aimerais donner un autre exemple de ce que vous avez fait tout récemment. Vous avez fait en sorte de ne plus fournir les services de policiers dans les aéroports. Vous dites que vous n'assurez plus la présence de policiers dans les aéroports individuels. Alors maintenant que va-t-il se passer? Allons-nous avoir toute une gamme de services de police travaillant dans nos aéroports? Qui en sera responsable? Une entreprise de sécurité privée? Va-t-on avoir différents services de police d'un bout à l'autre du pays?

À l'heure actuelle, au moins nous avons la GRC dans tous les points où des policiers sont nécessaires dans ces aéroports: n'est-ce pas bien que ça continue ainsi? En fait, ce que vous avez fait c'est de mettre ce système particulier encore une fois en péril en le subdivisant.

M. Marc Grégoire: Dès 1996, la GRC a été retirée des aéroports en sa qualité de police aéroportuaire. Ce retrait variait d'un aéroport à l'autre et s'est effectué sur plusieurs années. Je travaillais pour les bureaux de la région de Québec lorsqu'ils ont été retirés de l'aéroport de Montréal. Les policiers armés qui sont actuellement en poste à l'aéroport de Montréal ne sont pas des agents de la GRC, il s'agit de la police de Montréal. Les policiers armés à l'aéroport de Toronto proviennent du service de police Peel de Toronto. Certains aéroports ont décidé de retenir les services de la GRC.

Ce qui a été annoncé est tout à fait différent. En 2002, des subventions ont été accordées aux aéroports pour les aider dans la suite des événements de 2001. On les a aidés à payer les services de policiers armés supplémentaires dans les aéroports, mais ils étaient déjà, comme je l'ai dit...

• (1035)

M. Dennis Bevington: Ce que vous me dites, c'est que les services policiers dans nos aéroports ne sont pas uniformes d'un bout à l'autre du pays?

M. Marc Grégoire: Les services sont assurés par différents corps policiers, mais ça ne pose pas de problème particulier.

M. Dennis Bevington: Eh bien, en ce qui concerne la police de Montréal, est-elle bien intégrée dans le système? Parce que, comme vous l'avez vu la sécurité dans les aéroports nécessite un système intégré. Il requiert des gens qui comprennent la nature du problème. Dans quelle mesure la police de Montréal est-elle intégrée au SCRS? Y a-t-il une meilleure relation entre eux et, disons, la GRC qui a des liens directs avec le SCRS?

M. Marc Grégoire: Je pense qu'ils sont bien intégrés en tant que source d'information avec toutes ces organisations. À l'échelle locale, à Montréal par exemple, il y a des communications quotidiennes, je dirais, entre la police de Montréal et l'administration aéroportuaire, surtout avec le directeur de la sécurité de l'aéroport de Montréal.

Il en serait de même partout. Ces policiers ne travaillent pas isolément. Ils travaillent en tant que groupe. Ils se réunissent régulièrement et partagent de l'information de façon régulière y compris, par exemple, lorsqu'ils font des contrôles de référence relativement aux employés de l'aéroport. Ces corps policiers sont consultés.

Le président: Merci.

Madame Brown.

Mme Lois Brown (Newmarket—Aurora, PCC): Merci, monsieur le président.

Bonjour, monsieur Grégoire. Merci de votre présentation de ce matin. Voilà à quoi se limite mon français.

Merci d'être venus. Merci pour la discussion de ce matin.

Je suis constamment étonnée par la créativité que l'on déploie pour toujours chercher de nouvelles façons de blesser ou de détruire des personnes. Il y a un certain nombre d'années, un économiste autrichien du nom de Schumpeter, parlait de la théorie de la « destruction créative » et de la façon dont les nouvelles technologies font toujours en sorte que nous n'ayons plus besoin de la vieille technologie. Je pense que son principal exemple était que l'automobile avait remplacé le besoin que nous avions pour des chevaux et des carrosses.

Je pense à l'évolution constante de la technologie qui a eu lieu dans nos aéroports pour assurer la sécurité des Canadiens et comment, de bien des façons, une bonne partie des dépenses d'équipement que vous avez peut-être faites il y a peu de temps ont maintenant été dépassées par de nouvelles technologies en raison de l'esprit destructeur de certaines personnes qui vous obligent d'agir ainsi en réalité. Or, ça m'intéresse beaucoup parce que nous avons discuté beaucoup des coûts des investissements dans la technologie mécanique que vous devez vous procurer, mais nous n'avons pas vraiment parlé beaucoup de la nouvelle étude comportementale que nous allons appliquer dans les aéroports.

Je me demande si on peut en parler davantage ce matin. Pouvez-vous nous parler de ce programme de profilage du comportement et où nous en sommes dans son développement? Quand pensez-vous pouvoir mettre ce programme en œuvre? Avons-nous une idée des coûts anticipés? L'analyse du comportement est un secteur très complexe de la psychologie. Est-ce une nouvelle voie de carrière pour les psychologues? Est-ce un type de savoir que les universités vont devoir proposer dans leur programme de cours? Pouvez-vous nous en parler?

M. Marc Grégoire: Malheureusement je ne peux pas répondre à toutes vos questions et il y a en eu beaucoup.

Transports Canada s'occupe de la sécurité depuis bon nombre d'années, mais surtout depuis l'attentat d'Air India. Pendant un très grand nombre d'années, la méthode adoptée à l'échelle internationale était de traiter tout le monde de la même façon et de soumettre chacun au même processus de vérification. Mais, parce que notre équipement est évolué et que nos processus sont complexes, et parce que les terroristes s'intéressent toujours à l'aviation et qu'ils essaient toujours d'être extrêmement créatifs dans leur recherche des lacunes du système, nous estimons qu'il vaudrait mieux mettre l'accent sur les gens qui pourraient représenter un risque plus élevé.

Reste à savoir, comment sélectionner les gens qui devraient alors être soumis à un examen plus rigoureux. On peut procéder par analyse du comportement ou, comme on dit dans certains autres pays, par la caractérisation des passagers. Mais il faut procéder de telle manière — et il en ira de même dans tous les pays dont nous discutons — qui ne sera jamais perçue comme étant du profilage.

Par exemple, en Israël, ils analysent le comportement des passagers, et Israël lui-même doit être prudent du point de vue politique. Ce pays compte plus de 2 millions de personnes d'origine arabe, et il ne peut pas être perçu comme visant uniquement les Arabes et non pas les Juifs. Ainsi, si jamais on établit un tel programme au Canada, il devra se fonder strictement sur le comportement.

Mais, on peut faire un certain nombre de choses pour déterminer si quelqu'un doit subir des vérifications supplémentaires. Habituellement, il suffit d'examiner les gens et d'analyser leur comportement, mais on peut également leur poser quelques questions, soit où ils vont et ce qu'ils font. Également, l'analyse des documents peu en dire long sur la façon de procéder.

Il y a quelques années, aux États-Unis, l'administration pour la sécurité des transports a mis sur pied un projet pilote à l'aéroport Logan de Boston. Comme le projet a été une réussite, les responsables ont décidé de former un grand nombre d'agents de détection du comportement. Je pense qu'ils en ont entre 600 à 900 en place — disons que c'est un chiffre à peu près exact — qui se déplacent autour des points de vérification pour voir qui il faudrait sélectionner pour faire l'objet de vérifications plus approfondies. Ça fonctionne selon le principe que tout le monde doit passer par le premier point de vérification, mais que ce sont les agents de détection du comportement qui contribuent à déceler les personnes qui doivent faire l'objet d'une fouille secondaire.

Aujourd'hui, dans la plupart des pays, les fouilles secondaires sont tout à fait aléatoires. À Ottawa, par exemple, vous vous déplacez sur un tapis et si une flèche indique à gauche, vous avez été sélectionné pour une fouille supplémentaire. Mais nous pensons qu'il y a des façons plus intelligentes de procéder et ça passe par l'analyse de la détection du comportement. C'est pour cette raison que le gouvernement a décidé d'investir dans l'élaboration du programme et la conception du programme de formation, mais le gouvernement n'a toujours pas décidé de financer l'établissement d'un tel programme.

• (1040)

Mme Lois Brown: Combien d'autres pays y ont recours à l'heure actuelle?

M. Marc Grégoire: Peu de pays utilisent ce système à l'heure actuelle, mais beaucoup envisagent d'y avoir recours.

Mme Lois Brown: Combien d'aéroports au Canada mettraient en œuvre un programme d'analyse du comportement?

M. Marc Grégoire: Eh bien, c'est trop tôt pour le dire parce que ce programme n'existe pas actuellement. Mais chaque fois que nous prenons différentes mesures, nous mettons toujours l'accent d'abord sur les huit principaux aéroports du Canada. Ils reçoivent plus de 85 p. 100 du trafic passagers au Canada. Nous les appelons les aéroports de catégorie un. D'est en ouest, il y a: Halifax, Montréal, Ottawa, Toronto, Calgary, Edmonton, Vancouver et, je pense en avoir oublié un, Winnipeg.

Mme Lois Brown: Oui, Winnipeg.

Merci beaucoup.

Le président: Merci.

Madame Crombie.

Mme Bonnie Crombie: Merci, monsieur le président.

Monsieur Grégoire, vous répondiez à la question de mon collègue M. Volpe, et j'aimerais des explications à ce sujet. L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien recevra 1,5 milliard de dollars sur une période de cinq ans provenant du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, mais vous avez dit qu'il y aurait 3,2 milliards de dollars sur deux ans. Pourriez-vous me dire quel est le bon chiffre?

• (1045)

M. Marc Grégoire: Oui, certainement. L'ACSTA dispose déjà de 234 millions de dollars dans le cadre financier, alors si on prolonge ça sur cinq ans on obtient le montant que j'ai cité. L'ACSTA a reçu une somme supplémentaire de 1,5 million de dollars en produits à recevoir. Tous les montants dans le budget sont en produits à recevoir.

Mme Bonnie Crombie: Il s'agit de milliards, n'est-ce pas?

M. Marc Grégoire: Oui, de milliards, excusez-moi.

Transports Canada reçoit une petite partie de ce montant, tout comme la GRC. Si on en fait l'addition, on obtient 3,2 milliards de dollars sur cinq ans. Pour ce qui est de l'augmentation du DSPTA annoncée par le ministère des Finances, si on fait les calculs basés sur les prévisions du nombre de passagers au cours des cinq prochaines années, on obtient 3,2 milliards de dollars pour le cadre financier. Ainsi, ce que le gouvernement dit, c'est que les dépenses prévues correspondront aux recettes prévues, de sorte qu'aucun fonds provenant des recettes du DSPTA ne servira à autre chose qu'à assurer la sûreté de l'aviation.

Mme Bonnie Crombie: C'est exact.

Monsieur Grégoire. Comment les passagers et les consommateurs réagiront-ils à cette nouvelle taxe qui leur est imposée?

M. Marc Grégoire: Je ne suis pas certain d'avoir bien compris la question.

Mme Bonnie Crombie: Eh bien, cela sera perçu comme une nouvelle taxe pour les voyageurs, et quel sera le montant par personne? Combien cette nouvelle taxe coûtera-t-elle à chaque personne?

M. Marc Grégoire: Eh bien, je crois comprendre que pour un billet aller simple sur un vol interne ce serait de 7,48 \$, y compris...

Mme Bonnie Crombie: Dans tous les aéroports? Ou tout simplement dans certains aéroports? Un impôt uniforme?

M. Marc Grégoire: C'est une taxe sur le transport aérien pour les activités de vérification. Pour les vols intérieurs il s'agit de 7,48 \$. Pour un aller-retour, c'est de 14,96 \$. Pour un vol transfrontalier, si vous allez aux États-Unis c'est de 12,71 \$.

Mme Bonnie Crombie: Et qu'obtiendront les consommateurs pour cette nouvelle taxe?

M. Marc Grégoire: Ils obtiendront une bonne vérification à l'aéroport et leurs bagages...

Mme Bonnie Crombie: Vous faites de bonnes vérifications, non?

Des voix: Oh, oh!

Mme Bonnie Crombie: Très bien, je vais changer d'orientation un instant parce que je veux poser un grand nombre de questions.

Quel est le niveau de radiation auquel sont exposés les consommateurs lorsqu'ils passent dans un scanner?

M. Marc Grégoire: On m'a dit que l'exposition à la radiation était environ 50 fois moindre que celle émanant d'un téléphone cellulaire.

Mme Bonnie Crombie: Cinquante fois moins que pour un téléphone cellulaire?

M. Marc Grégoire: Cinquante fois moins que pour un téléphone cellulaire et c'est pour cette raison que je garde mon BlackBerry...

Mme Bonnie Crombie: C'est 500 fois plus gros qu'un téléphone cellulaire.

Alors pour des gens comme nous qui voyagent de 50 à 60 fois par année, allez-retour, pensez-vous qu'il s'agit d'une exposition minimale?

M. Marc Grégoire: Eh bien, je ne suis pas médecin, mais Santé Canada estime que ça ne représente aucun problème de santé...

Mme Bonnie Crombie: Par contre, si vous étiez malade et que vous suiviez déjà des traitements de chimiothérapie ou de radiation...

M. Marc Grégoire: Il n'y a pas de rayons X.

Mme Bonnie Crombie: Non, je comprends, mais y aurait-il davantage d'incidence sur disons une femme qui subit des traitements pour le cancer du sein? Est-ce que cela augmenterait ses risques? Est-ce que ça modifierait les risques?

M. Marc Grégoire: Encore une fois, je ne peux que parler de la machine sélectionnée par l'ACSTA. C'est celle qui a fait l'objet d'analyse de la part de Santé Canada. Il n'y a aucune incidence sur la santé liée à l'utilisation de cette machine. Elle ne produit pas de rayons X. Je dois insister là-dessus, parce que dans le cas de certains fabricants mentionnés par M. Volpe, les machines émettent des rayons X, mais ce n'est pas le cas de celle-ci.

Mme Bonnie Crombie: J'aimerais revenir au processus de sélection de l'entrepreneur dans une seconde, mais d'abord je veux savoir si vous avez tenu compte des sensibilités culturelles dans le processus de prise de décisions. Manifestement certaines cultures se font une fierté de leur modestie, et pour ces cultures l'obligation de passer dans un scanner corporel est perçue comme une atteinte à la vie privée.

M. Marc Grégoire: C'est en raison de ces sensibilités qu'on donne le choix de passer dans le scanner comme solution de rechange; si vous êtes sélectionné pour une vérification secondaire vous avez le choix d'opter pour la machine ou pour la fouille par palpation.

Mme Bonnie Crombie: En fait, je voyageais avec mes trois enfants et nous avons été sélectionnés pour une vérification secondaire...

Le président: Je dois vous arrêter là.

Mme Bonnie Crombie: ... je ne suis pas sûre si dans ce cas, les ressources étaient bien utilisées.

Merci.

Le président: M. Gaudet ou M. Desnoyers.

[Français]

M. Roger Gaudet: Merci, monsieur le président.

Monsieur Grégoire, un peu plus tôt, vous ne m'avez pas éclairé comme il faut et je veux que vous m'éclairiez comme il faut.

Le ministère des Transports du Canada est-il responsable de l'ACSTA?

•(1050)

M. Marc Grégoire: L'ACSTA se rapporte au Parlement par l'entremise du ministre des Transports. Le ministre des Transports, M. Baird, a délégué cette responsabilité au ministre Merrifield.

M. Roger Gaudet: Un peu plus tôt, vous disiez que vous aviez des responsabilités envers l'ACSTA. Transports Canada n'a donc pas de responsabilités envers l'ACSTA?

M. Marc Grégoire: Oui. C'est nous qui réglementons la façon dont opèrent les gens de l'ACSTA. C'est nous qui promulguons les règlements qu'ils doivent respecter.

Par exemple, si nous décidons aujourd'hui qu'ils doivent inspecter 100 p. 100 des passagers par des fouilles secondaires, ils doivent s'y conformer. En ce sens, oui, bien sûr, on a une responsabilité très importante.

M. Roger Gaudet: Je vais donc vous poser ma question directement: les gens de l'ACSTA font-ils leur travail?

M. Marc Grégoire: Je crois qu'ils font leur travail.

Ce que je n'ai pas encore dit, c'est que nous avons aussi des inspecteurs qui font des tests d'infiltration dans le système un peu partout au pays. Cela peut être à des points de fouilles, avec des bagages ou encore ailleurs dans les aéroports pour vérifier les points d'accès.

En ce qui concerne le travail des gens de l'ACSTA, nous avons donc des inspecteurs qui tentent, de façon anonyme, de faire passer des objets interdits et qui vérifient s'ils seront détectés par les agents de fouille de l'ACSTA.

M. Roger Gaudet: Avez-vous les résultats de ces inspections?

M. Marc Grégoire: Oui, nous avons fréquemment des résultats.

M. Roger Gaudet: Sont-ils positifs ou négatifs?

M. Marc Grégoire: Pour des raisons de sécurité, nous ne discutons jamais de ces résultats sur la place publique.

M. Roger Gaudet: Ne pourriez-vous pas nous les envoyer par écrit?

M. Marc Grégoire: Non. Ce sont des documents secrets et on ne peut pas en discuter sur la place publique.

M. Roger Gaudet: Alors, ce qui s'est passé le 25 décembre dernier...

M. Marc Grégoire: Le 25 décembre, il y a...

M. Roger Gaudet: Attendez, laissez-moi finir, je sais ce qui s'est passé.

S'il arrivait un autre attentat semblable, adopterait-on la même stratégie au Canada? Ma question est simple. On connaît les problèmes mais on n'a jamais de solution. On trouve la solution quand ça nous éclate à la face.

M. Marc Grégoire: Écoutez, il y a plusieurs années qu'on...

M. Roger Gaudet: Il y a longtemps qu'on parle de cette question. Il y a eu les attentats de septembre 2001. Il y a eu beaucoup de choses de cette nature qui se sont passées dans les avions. Comment se fait-il qu'on n'ait pas encore trouvé de solution depuis 2001? Il y aura de cela 10 ans en septembre 2011.

M. Marc Grégoire: Ici, il serait important de dire deux choses.

Premièrement, c'était une mesure exceptionnelle mise en place par les autorités américaines, dont l'application s'est étirée sur plusieurs mois à partir du début de janvier jusqu'à il y a deux semaines, le mercredi après Pâques, soit le 6 ou le 7 avril — j'ai oublié la date exacte. Il était impossible de prévoir que les Américains mettraient en place une mesure comme celle-ci.

Par ailleurs, ce n'est pas que le Canada qui en a souffert. Le Canada a souffert davantage à cause de l'énorme volume de passagers qui voyagent entre ces deux pays. Chaque jour, on a de 500 à 550 vols en partance du Canada pour les États-Unis. On parle de 1 100 vols pour les deux destinations. On parle de 21 millions de passagers par année qui se rendent aux États-Unis.

Par contre, ceux qui sont allés dans les pays européens, en Angleterre, en France, en Allemagne ou encore au Mexique, ont constaté que c'était le chaos. À tous ces endroits, il y avait des files interminables parce qu'à aucun de ces endroits, les gens n'étaient prêts à soumettre 100 p. 100 des passagers à des fouilles secondaires et à fouiller les bagages à main. Personne n'était prêt pour cela. Partout, les gens des lignes aériennes et les autorités des différents États ont dû prendre des mesures exceptionnelles pour absorber cette charge de travail supplémentaire. Tous les pays ont signifié aux États-Unis la difficulté que cela représentait.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Gaudet.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur Grégoire et madame Kinney d'être venus aujourd'hui.

Je n'ai que deux minutes, donc je vais passer directement à ce qui m'intéresse, c'est-à-dire la productivité. Je sais que...

• (1055)

M. Dennis Bevington: Rappel au Règlement, monsieur le président?

Le président: M. Bevington invoque le Règlement.

M. Dennis Bevington: Monsieur le président, aurez-vous le temps de nous donner un rapport sur vos délibérations?

Le président: Je l'ai fait dès le départ.

M. Dennis Bevington: Je ne l'ai pas entendu. Je vous ai entendu dire que vous acceptiez des excuses. Je n'ai pas en fait entendu ce sur quoi portaient les excuses...

Le président: Essentiellement...

Je vous prie de nous excuser.

J'en ai pris connaissance, et j'ai demandé à M. Jean de présenter des excuses officielles, conformément à ce que vous aviez demandé lors de la dernière réunion, et je...

M. Dennis Bevington: Alors, vous convenez qu'il y a eu un manquement.

Le président: J'ai accepté que c'était assez nébuleux et que ça nécessitait les excuses que vous aviez demandées.

M. Dennis Bevington: Eh bien oui, parce que les excuses que j'ai entendues c'étaient « Si j'ai fait quelque chose je souhaite m'en

excuser. » Je n'ai pas entendu de quoi il s'agissait... alors, il y a en effet eu manquement...

Le président: Oui tout à fait, il y aurait eu remise en question.

M. Dennis Bevington: Très bien. Nous comprenons ce qui s'est produit. Écoutez, je fais cette observation et j'ai demandé des excuses car je pense que parfois, dans le feu de l'action, nous pouvons agir de manière inappropriée et en fait, à la suite de pressions politiques également, nous agissons de manière inappropriée.

Monsieur le président, je pense que vous pouvez en témoigner également.

Ce que je voulais qui ressorte de cet incident, qui a accaparé une bonne partie du temps du comité pour ce privilège en particulier, c'est que nous devons clairement dire ce qui est acceptable et ce qui ne l'est pas, et que nous devons travailler ensemble afin de nous assurer que ce genre de choses ne se reproduise pas à l'avenir.

Le président: Je pense que nous devons tous être très prudents quant à la façon dont nous traitons l'information.

Monsieur Watson, sur le même rappel au Règlement.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Très brièvement, monsieur le président, je voudrais dire deux choses.

Premièrement, naturellement vous avez conclu que puisqu'on ne pouvait être certain que quelque chose s'était produit, il était préférable de pécher par excès de prudence et d'exiger des excuses. Je veux que cela soit clair aux fins du compte rendu.

Deuxièmement, cela peut nous servir de leçon. Je ne sais pas si nous pourrions développer un processus afin de discuter d'un mémoire éventuel qui nous permettrait d'éviter de commettre d'autres atteintes au privilège. C'est peut-être quelque chose que vous pourriez envisager en tenant compte des suggestions du comité, ou peut-être que le comité pourrait examiner la question plus tard, mais il pourrait nous être utile de créer un processus qui nous permettrait de faire cela sans causer d'autres problèmes ou même éviter que l'on ne soulève des points un peu obscurs.

Le président: Je vous remercie pour cette intervention.

Monsieur Volpe, au sujet du même rappel au Règlement?

L'hon. Joseph Volpe: Oui.

J'étais ici pour les excuses. Je croyais que nous avions réglé cette question. Cela montre bien cependant dans quel pétrin nous nous retrouvons, car nous arrivons à la dernière série de questions au sujet de certains problèmes très graves relatifs aux dépenses de l'aviation et de la façon dont ces dépenses ont été faites. Nous étions en train d'examiner le processus de marché en source unique qui, à notre avis, compromet tout le programme en ce qui a trait à la sécurité nationale, et nous voici maintenant en train d'utiliser le temps qui nous est alloué pour parler d'une question de privilège.

Je suis désolé que nous en soyons là, monsieur le président, mais j'ai l'impression que nous devons renoncer à profiter de cette occasion d'entendre les fonctionnaires sur ces questions très importantes pour nous.

Une voix: [Note de la rédaction: inaudible]... J'invoque le Règlement.

Le président: Merci beaucoup.

Cela dit, je vais lever la séance et remercier nos invités d'être venus.

Je suis certain que nous vous reverrons ici sous peu.

La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

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

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

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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