



Chambre des communes  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 011 • 3<sup>e</sup> SESSION • 40<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le jeudi 22 avril 2010**

**Président**

**M. Merv Tweed**



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

Le jeudi 22 avril 2010

•(0905)

[Traduction]

**Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)):** Bonjour à tous et soyez les bienvenus au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément à l'article 108(2) du Règlement, le comité reprend son étude de la sûreté et sécurité aérienne — préoccupations en matière de sécurité.

Nous recevons aujourd'hui M. Mark Salter, professeur agrégé à l'École d'études politiques de l'Université d'Ottawa

Nous entendrons aussi, par vidéoconférence, l'exposé de M. Rafi Sela.

La traduction accusera un certain délai.

[Français]

**M. Roger Gaudet (Montcalm, BQ):** Le système de traduction ne fonctionne qu'en anglais, il ne fonctionne pas en français.

Je vous remercie, monsieur le président.

[Traduction]

**Le président:** Pour ce qui est du format, nous entendrons une déclaration préliminaire et l'exposé, ensuite nous passerons à la période de questions et réponses.

Je tiens à informer le comité qu'étant donné l'endroit où se trouve M. Sela, la traduction et le temps de réponse accuseront un certain retard. Je vous demanderai donc de permettre aux interprètes de faire leur travail et à M. Sela de répondre, parce qu'il devra attendre quelques instants pour entendre la question.

Nous commençons par M. Salter, puis nous donnerons la parole à M. Sela.

Allez-y, je vous en prie.

**M. Mark Salter (professeur agrégé, École d'études politiques, Université d'Ottawa):** Merci.

Je tiens à remercier votre comité de m'avoir invité à prendre la parole aujourd'hui.

[Français]

Je ferai ma présentation uniquement en anglais, mais je pourrai répondre aux questions en français.

[Traduction]

J'ai deux préoccupations importantes concernant le système canadien de sûreté aérienne qui n'ont rien à voir avec le bon travail qui se fait à l'avant-plan.

Permettez-moi d'être aussi clair que possible concernant les quatre points que je veux faire valoir.

Premièrement, la sûreté aérienne est une question de sécurité publique. Le public doit être engagé dans une discussion honnête et franche sur les risques, les responsabilités et les incertitudes de la sûreté aérienne. Selon moi, il est tout simplement inacceptable

d'avoir une large portion de la politique publique qui ne puisse faire l'objet d'une discussion ouverte.

Deuxièmement, je ne vois aucune preuve probante que la gestion du risque soit le modèle approprié pour gérer la sûreté aérienne. J'y reviendrai, mais permettez-moi de dire qu'il est essentiel d'insister sur le fait que la sûreté aérienne et la sécurité aérienne sont des questions fondamentalement différentes et qu'elles exigent des approches de gestion très différentes. La sûreté est un domaine dans lequel quelqu'un peut acquérir des connaissances qui lui permettront de juger du risque. Si un boulon fait défaut 800 fois, nous pouvons supposer qu'il fera aussi défaut la 801<sup>e</sup> fois. Toutefois, en matière de sûreté aérienne, étant donné qu'il s'agit d'un élément mené par des personnes, l'approche est fondamentalement différente. Le fait que 800 personnes sont passées par un point de contrôle de sécurité ne signifie pas, en termes absolus, que le caractère sécuritaire de la 801<sup>e</sup> personne sera assuré. Ironiquement, plus nous en savons au sujet de la sûreté arienne, plus nous avons tort.

Troisièmement, étant donné cette incertitude sous-jacente, les systèmes de gestion de la sûreté et les systèmes de gestion de la sécurité sont fondamentalement différents. Je voudrais mettre en évidence la structure de gestion qui place l'ACSTA, en particulier, dans une situation impossible. Transports Canada a défini une structure de réglementation prescriptive, alors que les pratiques exemplaires et les règles du Secrétariat du Conseil du Trésor concernant la gestion de la sécurité exigent de l'ACSTA qu'elle fasse preuve de souplesse. Par conséquent, l'organisme est coincé entre les meilleures pratiques internationales et la réglementation prescriptive de Transports Canada. Selon moi, cela devrait être un des éléments de base de la discussion.

Finalement, je crois que le profilage est une avenue voie très dangereuse. Le profilage par nationalité, par origine, par race, par ethnicité et par langue donne des résultats forts trompeurs.

Il y a certains problèmes et je ferai de mon mieux pour les aborder de manière succincte.

Premièrement, la menace ne vise pas que le secteur de l'aviation canadienne, mais plutôt l'ensemble de la société canadienne. La façon dont nous protégeons le secteur de l'aviation canadienne doit refléter les besoins et les exigences plus larges de la société canadienne. Il me semble essentiel que la façon dont nous surveillons l'aviation reflète les valeurs du Canada. Il me semble que nous devons être très prudents, par exemple concernant l'adoption du profilage.

Deuxièmement, et avec tout le respect que je dois à mon collègue M. Sela, d'Israël, je soutiendrais qu'il est très dangereux de suivre la voie empruntée par Israël comme modèle doré pour la sûreté de l'aviation internationale. Je comprends qu'il s'agit là du discours tenu dans la majorité des discussions publiques concernant la sûreté de l'aviation. Mais je pense que la position des Israéliens, aux plans géopolitique, juridique et stratégique, en ce qui a trait aux risques et aux menaces est si fondamentalement différente de ce qu'elle est au Canada, que nous irions un peu trop loin si nous adoptions ou même si nous pensions adopter le modèle israélien. Je suis sûr que M. Sela et moi pouvons avoir une discussion franche et robuste sur ce sujet au cours des deux prochaines heures.

Pour vous donner un exemple clair, nous savons tous que nous pouvons être cambriolés ou assaillis dans notre propre maison et pourtant nous investissons dans les forces policières et nous investissons peut-être aussi pour l'achat de verrous pour nos portes. Si nous ne déployons pas de barbelés à lames ni de mines antipersonnelles, c'est parce que nous avons une compréhension différente de ce qu'est le risque pour nos domiciles et pour nous-mêmes et de ce qu'il peut être pour le pays ou pour la frontière qui sépare la Corée du Nord de la Corée du Sud. Si nous voulons bien comprendre les mesures à prendre, nous devons aussi comprendre quel est le risque, plus particulièrement pour le Canada.

● (0910)

Troisièmement, je suis de plus en plus préoccupé par le fait que les Américains exercent un contrôle sur le chien de garde de la sûreté de l'aviation canadienne. Pour le moment, il semble — et je dis bien, « il semble » parce que le public n'a pas accès à des renseignements transparents à ce sujet — que les exigences américaines en matière de sûreté influencent les contrôles mis en place dans les aéroports canadiens. Cela concerne les services de prédédouanement, mais aussi d'autres services où cela est plus visible. Le gouvernement américain exige des contrôles supplémentaires pour les passagers à destination des États-Unis.

Ma question est de savoir comment on y parvient. Je ne le sais tout simplement pas. Je suis une personne sérieuse. Ce n'est pas parce que je suis paresseux et ce n'est pas parce que je ne pose pas de questions. Nous ne savons tout simplement pas quelles sont les règles. Nous ne savons pas dans quelle mesure la réglementation américaine influence la sûreté canadienne.

Finalement, une des questions clés, du moins pour moi, est de savoir quel est le niveau de fiabilité de notre système de sûreté aérienne.

Permettez-moi de soulever deux questions: premièrement, il n'est pas possible de le savoir. Il n'est pas possible de le savoir parce que nous ne savons pas ce que sera la prochaine menace. Je le répète, il ne s'agit pas de quelque chose qui fait partie du processus ou qui se rapporte à nos agences de renseignements. C'est tout simplement que le système de sûreté aérienne en est un qui comporte une forte dose d'incertitude.

Nous pouvons formuler des généralités concernant la sécurité routière et dire que 3 000 personnes se tueront sur les routes canadiennes au cours de l'année qui vient, mais nous ne pouvons dire quel accident se produira ni quel accident sera fatal. Nous ne pouvons que formuler des règles générales et imposer une limite de vitesse ou dire ce que nous faisons dans le cas des feux de circulation.

De la même manière, nous ne savons pas — et je dirais que dans une certaine mesure, nous ne pouvons le savoir — quel est le niveau de sécurité de notre système de sûreté aérienne parce qu'il n'y a pas

moyen d'incorporer dans un modèle quelconque des événements qui ont une forte incidence et qui se produisent suivant une faible fréquence. Il n'y a tout simplement pas suffisamment de données qui nous permettent de dire que le Canada a un taux de sûreté de 90 p. 100 alors qu'en Israël il est de 99 p. 100, et que celui du Burkina Faso est de 95 p. 100. Nous devons donc fonctionner dans ce climat d'incertitude, ce qui signifie que nous devons chercher à apporter des améliorations supplémentaires plutôt que de nous fier à des nombres ou à des mesures quelconques.

Chose certaine, le scanner corporel constitue un véritable pas en avant en matière de technologie de contrôle de la sûreté aérienne. À n'en pas douter, cette technologie permet de mieux détecter non seulement les menaces courantes auxquelles nous faisons face en matière d'explosifs liquides et d'articles prohibés, mais elle permet aussi de détecter la génération suivante de menaces beaucoup mieux qu'avant, par exemple les couteaux en céramique ou d'autres types de dispositifs qui ne peuvent être observés lors du passage dans les arceaux de détection des métaux. La technologie du scanner à ondes millimétriques n'est doute pas la solution magique, mais c'est le meilleur dispositif que nous ayons pour le moment. Par conséquent, je crois que ce dispositif devrait être mis en place partout au pays.

Une des raisons pour lesquelles je pense que ce dispositif est meilleur est que, malgré l'hésitation du public face à la perspective d'être nu — ou d'être vu nu, bien que les images elles-mêmes ne soient jamais associées à une personne réelle —, la technologie est beaucoup moins intrusive que la fouille par palpation par un agent.

Permettez-moi de formuler des recommandations à l'intention de votre comité. Je serai aussi clair que possible.

Premièrement, je pense que nous devons parler de manière claire et franche au public canadien au sujet du risque et de l'incertitude du système de sûreté aérienne. Il faut notamment lui parler des aspects négatifs concernant l'incertitude tout autant que des aspects positifs associés aux succès enregistrés. Nous ne pouvons minimiser la vitesse à laquelle la sûreté aérienne au Canada s'est adaptée au cours des 10 dernières années pour offrir un bien meilleur niveau de sûreté, particulièrement avec le renouvellement de la technologie à tous les trois ou quatre ans.

Deuxièmement, je crois que nous devons dire clairement à nos partenaires internationaux que nous traiterons les passagers au Canada selon les mêmes normes que nous appliquons pour les citoyens canadiens. Il y a, selon moi, un très bon exemple de la façon dont cela a fonctionné à l'avantage du Canada et c'est l'entente UE-Canada sur le dossier du passager ou DP — et non les renseignements préalables sur les passagers, c'est-à-dire la nationalité, mais concernant tous les autres renseignements inscrits sur le formulaire de réservation. Cette entente, contrairement à celle qui existe entre l'Union européenne et les États-Unis, a été largement acceptée et approuvée par les responsables de la protection de la vie privée. Voilà donc un exemple concret où le Canada a été un chef de file mondial en faisant en sorte que la sûreté aérienne soit meilleure.

● (0915)

Troisièmement, je voudrais dire que la technologie du scanner à ondes millimétriques est une meilleure souricière et qu'elle devrait être mise en place partout au Canada. Même s'il y a un coût à cela, et qu'il faut mener une campagne publique pour démontrer son utilité, je pense qu'il s'agit là d'une meilleure souricière, moins invasive, et qui nous permettra de faire un meilleur contrôle de sécurité et, moins de profilage.

Je suis prêt à entendre vos questions. J'apprécie la possibilité d'être parmi vous aujourd'hui.

Merci.

**Le président:** Merci beaucoup.

Monsieur Sela, bienvenue à notre comité. Je vous demanderai de faire votre exposé, puis nous passerons à la période de questions et réponses.

**M. Rafi Sela (président, A.R. Challenges):** Bonjour.

Je vous prie de m'excuser, car j'ai un léger rhume de cerveau. J'essayerai de rester concentré le plus possible.

Premièrement, c'est un honneur et un plaisir pour moi que d'être ici aujourd'hui. Je fais bon accueil au point de vue exprimé par le professeur Salter. Je l'ai entendu à plusieurs reprises. De toute évidence, nous avons des points de vue divergents.

Je ne vous livrerai pas mon exposé au complet, mais j'aborderai neuf points qui, selon moi, correspondent à ce qui est mauvais et qui précisent la façon de corriger des problèmes qui ne relèvent pas de la sécurité aérienne — parce que je n'y crois pas — mais plutôt de la sûreté des aéroports. À elle seule, la sûreté aérienne aviation ne peut rassurer les Canadiens. S'il m'est possible de faire exploser un terminal dans quelque pays que ce soit, toute la notion de sûreté aérienne en souffrira. Je propose plutôt d'envisager la sûreté aéroportuaire dans le cadre d'un système de sûreté pour le transport national et les frontières. Il ne faut pas s'attarder uniquement à la sûreté de l'aviation.

Un organisme indépendant en vertu de la loi, qui se situe au-dessus des procédures politiques et bureaucratiques du gouvernement devrait être mandaté pour ce travail. Dans le système israélien, qui est l'exemple idéal, l'Agence de sûreté israélienne, qui relève du Premier ministre d'Israël, est le seul organisme qui puisse mettre en place un système et le contrôler pour protéger les Israéliens et toute personne qui visite le pays en provenance de tout, et je répète de *tout* pays, contre un acte terroriste au pays.

Permettez-moi d'insister posément sur une chose en particulier. Vous ne pouvez adopter une partie du système israélien, ce que plusieurs pays tentent de faire, à tort. La façon israélienne de protéger ses frontières, ses aéroports, ses ports de mer et ses réseaux de transport est un système complet qui ne peut être fragmenté. Si vous le fragmentez et que vous ne prenez qu'un ou deux éléments que vous aimez, vous pourriez causer plus de tort que de bien. Le principal problème concernant le système israélien, et le professeur Salter a fait un excellent travail pour le combattre, est ce que vous appelez le profilage. Nous ne faisons pas de profilage racial ni ne faisons d'autres observations concernant la religion des gens, mais nous faisons beaucoup de profilage comportemental. J'y reviendrai lorsque vous poserez des questions.

À sa base, le système est fondé sur un partage à 90 p. 100 de renseignements en temps réel. Si vous ne faites pas cela, vous pourrez utiliser les meilleurs systèmes au monde et vous n'arriverez à rien. Si vous ne savez pas ce qui se dirige vers vous, comment pouvez-vous vous protéger?

Sûreté et intervention — et je le répète, sûreté et intervention, ensemble — [*Note de la rédaction: inaudible*]... la résilience nationale. Je n'ai pas encore vu de plans d'intervention ayant reçu l'approbation de l'ACSTA pour appliquer la soi-disant sûreté aérienne comme l'organisme est mandaté pour le faire.

La technologie et les humains ne sont pas interchangeables. Vous ne pouvez mettre en place des machines et des renifleurs automatiques, et je ne sais quoi encore, plutôt que des personnes et vice versa. Il y a une très fine frontière en ce qui a trait aux

décisions qui doivent être prises, à savoir si vous utilisez des humains ou si vous utilisez la technologie.

En Israël, nous avons un système, le SAFE, que je décris dans mes documents et qui s'applique à la sécurité, à l'architecture, à la planification préalable et à l'ingénierie. Essentiellement, il s'agit d'un système de protection des infrastructures critiques, y compris des aéroports, des ports de mer et des postes frontaliers.

La sûreté aéroportuaire n'est pas la sûreté aérienne ni vice versa. La sûreté des aéroports est un système engagé. J'ai démontré ce fait à plusieurs reprises auparavant. Le système qu'utilise l'Amérique du Nord — et j'ai tendance à être d'accord avec le professeur Salter qui dit que les Américains sont ceux qui fixent les normes de sécurité et non les Canadiens — prévoit essentiellement un endroit dans l'aérogare où se fait le contrôle des passagers, un point c'est tout. Peu m'importe le genre d'équipement que vous avez en place. C'est l'approche qui est mauvaise quand il s'agit de sûreté aéroportuaire. Mais si je puis franchir ce point, j'ai toute liberté pour faire tout ce que je veux dans un aéroport, et cela est très dangereux.

• (0920)

J'aurais une dernière chose à dire au sujet des scanners corporels. Je ne vois vraiment pas pourquoi tout le monde s'empresse d'acheter ces appareils coûteux, mais essentiellement inutiles. C'est parce que... mais je ne peux pas, non, désolé, je ne peux pas; je ne pourrais le dire qu'en face à face, à des personnes ayant les habilitations de sécurité nécessaires.

Je peux vous dire cependant qu'il m'est possible, en deux minutes, de vaincre le scanner et de passer avec assez d'explosifs pour descendre un Boeing 74. Je passe et les explosifs ne sont même pas repérés par le scanner. Ce n'est pas technologiquement le bon procédé. Il permet de prévenir des incidents tels que celui qui s'est produit à Noël, mais on ne peut pas compter dessus pour assurer la sûreté de l'aviation. C'est bien pour cela que nous n'en avons pas installé à l'aéroport Ben Gurion. Nous préférons des systèmes qui permettent de détecter tant dans les bagages que sur les gens des traces d'explosif tellement minimes que l'appareil déclencherait une alarme si vous n'aviez fait que vous promener à proximité d'une bombe.

Si vous avez des questions à cet égard, c'est très volontiers que j'y répondrai.

• (0925)

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

Je tiens à rappeler au comité que la transmission est décalée. Posez donc votre question et le temps ne vous sera pas compté trop chichement.

M. Volpe.

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

Je tiens d'abord à souhaiter la bienvenue, tant à M. Sela qu'au professeur Salter.

Même si nous n'avons jamais eu l'occasion de se voir, nous avons déjà eu l'occasion de converser. C'est cependant la première fois que l'on peut dialoguer face à face avec M. Sela, même si c'est par technologie interposée.

Nous vous écoutons avec beaucoup d'intérêt. La dernière fois que nous nous sommes entretenus, il n'y a pas eu de débat comme aujourd'hui, car vous avez, chacun de votre côté, présenté un exposé. Je sais qu'au moins un de mes collègues du comité a eu l'occasion de vous entendre.

L'autre jour, nous avons accueilli des représentants de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et de Transports Canada avec qui nous avons abordé la question, du moins dans certains de ses aspects. La discussion a porté sur le procédé technique qui est, selon le professeur Salter, actuellement le meilleur. Selon lui, on ferait d'énormes progrès en l'adoptant — et là j'espère avoir correctement interprété ce qu'il nous a dit à ce sujet — alors que selon vous, monsieur Sela, nous gaspillerions notre argent en optant pour cet appareil.

Nous sommes, bien sûr, à la recherche d'une solution et j'imagine que beaucoup d'entre nous pensent que la sûreté du transport aérien au Canada suppose une approche multidimensionnelle.

Vous me pardonnerez, j'espère, monsieur Sela, car ce procédé donne assurément d'excellents résultats en Israël — je ne mets aucunement en doute ce que vous nous avez dit — mais, le professeur Salter, rappelle que la situation en Israël est très particulière et que cet appareil qui donne de si bons résultats chez vous, n'est pas nécessairement adapté à la situation ici.

C'est ce qu'il affirme et je vais lui demander de nous dire sur quoi il se base pour dire cela.

**M. Mark Salter:** Je suis content d'avoir l'occasion de vous répondre sur ce point.

M. Sela me corrigera si j'ai mal interprété ce qu'il nous a dit. Selon lui, la sûreté des aéroports fait partie d'un tout et doit s'insérer dans un dispositif national de sécurité. Cet argument est tout à fait valable pour un pays aussi petit et aussi vulnérable qu'Israël. Il faut seulement 25 minutes pour se rendre de Cisjordanie ou de Gaza à l'aéroport Ben Gurion et ce simple fait impose d'adopter un dispositif de sécurité très particulier. Les postes de contrôle installés dans le secteur oriental de Jérusalem et le long de la clôture de sécurité transmettent des renseignements permettant, sinon d'établir des portraits-robots, du moins de signaler les personnes devant faire l'objet d'un contrôle plus poussé.

Au Canada, la culture juridique et politique est très différente et les zones aéroportuaires et, de manière générale, la liberté d'aller et de venir, font partie de nos libertés publiques. C'est pourquoi ici, les mesures de surveillance ne s'appliquent, par exemple, qu'à l'intérieur du périmètre de l'aéroport ou aux postes de contrôle. Les autres lieux publics échappent à cette surveillance.

J'estime pour cela que les menaces auxquelles fait face le Canada sont radicalement différentes de celles auxquelles doivent répondre les autorités israéliennes. Au Canada, les aéroports n'ont pas fait l'objet des mêmes menaces ou des mêmes attaques qu'en Israël. La situation géopolitique du Canada est entièrement différente de celle d'Israël. Il est tout à fait normal qu'en matière de sécurité, les Israéliens aient des préoccupations très particulières.

**L'hon. Joseph Volpe:** Pourrions-nous demander à M. Sela de répondre.

Si le professeur Salter a raison et qu'il nous faut envisager un système entièrement différent en raison de la situation canadienne où, chaque année, nous enregistrons plus de 60 millions de déplacements par avion, je me demande si le contrôle préalable — et j'imagine que c'est ce que le professeur entend par « profilage » — des grands voyageurs serait faisable au Canada et, deuxièmement, s'il serait effectivement souhaitable d'analyser ces 60 millions de passagers et d'essayer, pour chacun d'entre eux, d'évaluer les risques qu'il présente pour la sécurité.

● (0930)

**M. Rafi Sela:** Là n'est pas d'après moi la question. Vous confondez, en effet, système de sécurité et niveau de sécurité.

Je suis d'accord qu'en Israël les mesures de sécurité atteignent un niveau nécessairement très élevé, mais je ne vois pas de différence essentielle sur le plan du système. C'est un peu comme la touche volume de votre radio. Il s'agit d'avoir un système qui fonctionne correctement et lorsque les risques augmentent, on augmente simplement le volume. Il ne s'agit pas de réagir en modifiant le système de contrôle ou en acquérant de nouveaux équipements ou en donnant aux agents une nouvelle formation. On ne peut pas modifier chaque année le dispositif de sécurité des aéroports en réaction aux incidents qui ont pu se produire. On ne peut pas, d'ailleurs, simplement réagir aux incidents qui se produisent, car il s'agit de les prévenir et de les anticiper.

Israël n'a jamais, par exemple, interdit aux passagers de monter à bord avec des liquides. Il leur est uniquement interdit de monter à bord avec des produits ou articles figurant sur la liste d'interdiction de l'OACI. Or, en 25 ans, nous n'avons eu aucun problème à cet égard, même si nous avons dû faire face à 70 menaces effectives d'attentat, ce qui veut dire que dans les deux heures l'aéroport ou ses alentours risquaient de faire l'objet d'un attentat à la bombe. Or, nous sommes toujours parvenus à les déjouer.

Je conviens, que comme il se doit, le niveau de sécurité est chez nous très élevé mais le système ne diffère pas fondamentalement. Nous ne faisons pas de profilage et ce n'est même pas une solution que je vous recommande. Je ne vous propose pas non plus d'interviewer les passagers comme nous le faisons en Israël. Au lieu d'avoir à contrôler chaque passager, je vous propose de mettre en place une procédure de classification des voyageurs et des employés à qui on peut faire confiance, c'est-à-dire de personnes qui souhaitent pouvoir franchir le plus rapidement possible les contrôles de sécurité et qui acceptent pour cela de fournir aux autorités certains renseignements qui leur permettront, justement, de bénéficier du statut de passager digne de confiance.

Cela permet de réduire énormément le nombre de personnes que vous allez devoir contrôler. Cela fluidifie beaucoup le passage aux postes de contrôle.

Il vous faut installer des caméras de sécurité pour surveiller les abords de l'aéroport et voir quels les personnes et les véhicules qui approchent, surveiller ce qui se produit dans les terminaux et, bien sûr, aussi dans les couloirs menant aux salles d'embarquement des compagnies aériennes.

Nous pourrions encore longtemps discuter des mérites des deux systèmes, mais je crois pouvoir démontrer que le meilleur c'est le nôtre.

**Le président:** Monsieur Laframboise.

[Français]

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

Merci, monsieur Salter et monsieur Sela, d'être ici. Je pense qu'on touche un nerf sensible. Ma question s'adresse à vous deux. M. Salter pourra répondre d'abord et ensuite M. Sela.

Je m'inquiète par rapport à ce qui se passe au Canada et je vous explique pourquoi. On a vécu, le 25 décembre, ce changement de normes américaines et on s'est aperçus que notre administration canadienne de la sûreté du transport aérien, qui embauche des entreprises privées sous-traitantes pour les services de sécurité, n'avait pas le personnel requis et a dû faire appel à tous les corps policiers disponibles pour lui venir en aide.

Vous parliez de systèmes. Le système de sécurité qu'on s'est donné, qui consiste à confier la sécurité à des entreprises privées sous-traitantes, me pose beaucoup de difficultés, surtout avec ce que vous nous apprenez aujourd'hui. On veut que les employés soient fiables. Il y a eu des appels d'offres et on a changé de sous-traitant. Vous savez que des uniformes ont disparu. Des journalistes ont mis la main sur des uniformes et ont pu pénétrer dans certaines zones aéroportuaires. Donc, c'est effrayant. On veut avoir de la sécurité, mais on ne veut pas en payer le prix.

J'aimerais vous entendre par rapport au fait que l'administration canadienne de la sûreté du transport aérien utilise une entreprise privée sous-traitante et par rapport à notre capacité de maintenir du personnel adéquat afin de garantir que le travail se fera lorsqu'il y aura des alertes.

• (0935)

**M. Mark Salter:** Je vais répondre en français, même si je ne connais pas certains mots techniques dans cette langue. J'en suis désolé.

Premièrement, il existe un système pour la sécurité aérienne et la sécurité des aéroports au Canada. C'est un système très complexe, car dans un aéroport, il y a des policiers locaux, des agents frontaliers, des enquêteurs et des vérificateurs de Transports Canada qui vérifient les systèmes et les procédures de l'ACSTA. Il y a aussi des gens de l'ACSTA et, peut-être, d'autres agences fédérales, dont la Gendarmerie royale du Canada. C'est un système complexe. Selon moi, la ligne hiérarchique n'est pas claire.

Si je comprends bien, l'ACSTA est exclusivement responsable du filtrage. Tout ce que l'employé peut chercher à détecter, ce sont les objets interdits. S'il trouve quelque chose d'interdit, il peut dire au passager qu'il ne peut être en possession de cet objet ou encore appuyer sur un bouton rouge et appeler quelqu'un qui peut mener une enquête. Dans le cadre du système actuel, l'ACSTA a des responsabilités très réduites.

En réponse à votre question et à ce qu'a dit M. Sela, je dirai que nous avons au Canada une technologie pour contrôler l'identité des travailleurs dans les aéroports et ainsi assurer la sécurité. Cela s'appelle la carte d'identité des zones réglementées. D'ailleurs, cette carte a remporté des prix dans le domaine des technologies innovatrices au Canada. De plus, cela constitue un modèle pour les autres autorités aériennes du monde. Les uniformes font partie du système et ne constituent pas une menace à la sécurité aérienne parce que la carte biométrique est très fiable.

Dans le système actuel, la seule tâche des travailleurs de l'ACSTA est exclusivement le filtrage. Ils doivent détecter les objets interdits. Ce n'est pas une fonction de nature sécuritaire, mais plutôt une fonction d'observation. Si l'ACSTA fait appel à des sous-contractants, cela ne pose pas de problème selon moi car leur tâche n'est pas vraiment de nature sécuritaire. Je suis conscient de votre préoccupation relative à la sécurité, mais je pense que si cette fonction demeure une fonction d'observation, le fait d'engager des sous-contractants ne constituera pas un réel problème.

Je laisserai maintenant M. Sela répondre.

**M. Mario Laframboise:** Monsieur Sela, la parole est à vous.

[Traduction]

**M. Rafi Sela:** Le débat porte maintenant sur un système qui ne me paraît pas bon et vous me demandez d'expliquer pourquoi il est incapable de donner les résultats voulus. Ce n'est pas facile.

D'abord, il faut préciser qu'en Israël la gravité des menaces auxquelles le pays doit faire face varie beaucoup plus que ce n'est le cas en Amérique du Nord et, pourtant, il n'est jamais arrivé que nous ayons à augmenter les effectifs chargés du contrôle des aéroports et des frontières. Là encore, c'est en raison du système que nous avons mis en place. On peut élever la cote d'alerte ou l'abaisser, mais le système, lui, ne change pas. C'est pourquoi je prône avec une telle insistance l'adoption de ce type de système. Il permet de centraliser au sein même de l'aéroport le contrôle de toutes les personnes qui y pénètrent.

La carte si bien décrite par le professeur Salter est une belle conception technologique et elle donne de bons résultats au Canada. [Note de la rédaction: inaudible]... à Hong Kong ou à Singapour. Mais ce qu'il faut se demander, c'est si elle remplace aux États-Unis la carte TWIC? Eh bien non.

Vous envisagez une solution nationale et que les autres pays l'adopteront. D'après moi, ce n'est pas la bonne méthode. J'estime, en effet, qu'en matière de sûreté de l'aviation, l'OACI doit jouer, un bien plus grand rôle, comme elle le fait en matière de sécurité. J'ai, à deux reprises, eu l'occasion d'exposer mes idées à l'OACI, mais elles n'ont pas été retenues.

D'après moi, si le Canada veut jouer un plus grand rôle en ce domaine, il doit, avec les États-Unis, l'Angleterre, l'Allemagne et la Russie dire à l'OACI que l'on a suffisamment tardé et qu'il est grand temps de s'activer, et demander à l'OACI d'élaborer des règlements qui s'imposeront à tous les aéroports du monde, et de faire en sorte qu'ils soient respectés. C'est le seul moyen d'aboutir à un système qui répond aux besoins.

• (0940)

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

M. Bevington.

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

Je tiens à remercier nos deux témoins. J'ai déjà eu naguère le plaisir de les entendre exposer leurs idées qui sont, je peux dire, aussi savantes que pratiques.

Le système actuellement en place dans nos aéroports me fait penser à la ligne Maginot construite par la France avant la Seconde Guerre mondiale. C'est assez impressionnant, comme ça, mais il a suffi de la contourner. Je songe également à ce qui s'est produit en Amérique du Nord, c'est-à-dire aux trois grands actes de terrorisme, que ce soit la destruction du vol Air India, les attentats du 11 septembre ou le récent incident. J'y vois moins une carence du système actuellement en place qu'un manquement au niveau de la communication des renseignements. Cela m'inspire une double réflexion.

D'abord, monsieur Salter, il y a, comme vous le dites, les complications qu'entraîne la répartition des responsabilités en matière de sûreté des aéroports. La sécurité des lieux relève en effet de Transports Canada, alors que la sécurité des vols relève du ministère de la Sécurité publique. Or, la coordination manque entre ces divers organismes.

Êtes-vous tous les deux d'accord que cela pose un problème?

**M. Mark Salter:** Cela ne fait, d'après moi, aucun doute. Transports Canada dresse une liste des personnes désignées qui pourraient constituer une menace immédiate pour la sûreté de l'aviation et le personnel des compagnies aériennes décident s'ils convient ou non de laisser monter à bord une personne inscrite sur la liste. La compagnie contacte ensuite Transports Canada à l'aide d'un numéro 1-800. La police locale est chargée de faire respecter l'interdiction, ou d'autres directives de l'ACSTA, mais l'ACSTA n'intervient ni dans la collecte du renseignement ni dans l'usage qui en est fait. Sa tâche est simplement d'empêcher que certains objets soient pris à bord. C'est dire que Transports Canada, et peut-être aussi, la police, ont une certaine idée des personnes inscrites sur cette liste, mais l'ACSTA concentre son action uniquement sur les objets et non sur les personnes.

S'il était impossible de monter un véritable réseau de renseignement en matière de sûreté aérienne, ce serait, je pense, la chose à faire, mais je ne suis pas persuadé, qu'à l'échelle mondiale, ni même à l'échelle nationale, nous ayons les moyens de repérer de manière suffisamment précise les menaces éventuelles et de les anticiper.

Les échanges de renseignements sont utiles, certes, mais n'oublions pas qu'il nous faudrait également un système de surveillance si nous souhaitons repérer dans les aéroports les allés et venus de personnes dont on estime qu'elles constituent un risque pour la sûreté aérienne.

**M. Dennis Bevington:** Monsieur Sela.

**M. Rafi Sela:** Mais un tel système existe déjà. Vous me pardonneriez d'insister sur ce point. Nous avons en effet conçu une plateforme qui permet de contacter le téléphone portable d'un agent de l'ACSTA à chaque fois qu'un suspect est repéré. Nous disposons d'un système de détection automatique, je dis bien automatique, des menaces. Nous disposons aussi d'un système qui permet aux divers services de renseignement de transmettre des informations à des services alliés sans révéler la source. Nous tentons actuellement de convaincre les autorités américaines de l'adopter.

C'est dire que de tels systèmes sont là et prêts à être employés. Le problème est que l'Agence américaine de sûreté des transports tient à sa manière de procéder. Or, ils se comportent un peu comme un éléphant dans un magasin de porcelaine. Leurs agents arrivent à l'aéroport et bouleversent tout. Ce n'est pas en perturbant le trafic aérien que l'on assure la sûreté de l'aviation.

Mais personne ne fait rien pour changer cela. On pourrait parler de ce problème encore 107 ans. Ce qu'il faut, c'est que votre administration de la sûreté aérienne, une des meilleures au monde, puisse en temps réel communiquer et recevoir des renseignements opérationnels concernant les risques qui se présentent. Le système qui permettrait d'assurer cela existe déjà et il ne dépend que de vous de l'adopter.

• (0945)

**M. Dennis Bevington:** Il y a en outre le scanner corporel.

Monsieur Salter, vous nous disiez que ces scanners permettent de repérer les objets en céramique. Or, lors de notre dernière séance, des représentants de l'ACSTA nous ont affirmé que la fouille-palpation est aussi efficace que le scanner corporel.

Dans la mesure où l'on dispose d'un personnel spécialement entraîné à repérer certains indices psychologiques tels que le stress, la fouille-palpation n'est-elle pas un meilleur moyen de jauger l'état d'esprit d'une personne alors qu'elle franchit le portique de sécurité? Autrement dit, ne devrait-on pas plutôt s'en remettre à des êtres humains qu'à des machines pour faire ce travail?

Il y a maintenant deux systèmes... dont un qui permet de détecter les objets en céramique, mais lors de la dernière séance, nous avons appris qu'en raison des nouvelles portes de sécurité protégeant le poste de pilotage, les armes blanches et les armes de poing ne sont plus le principal risque. Dorénavant, le plus grand risque pour un avion ce sont les explosifs.

Cela étant, quel serait, d'après vous, le système le plus efficace pour les repérer?

**M. Mark Salter:** Nous arrivons là au cœur de mon désaccord avec M. Sela qui, comme nous le disions tout à l'heure, porter sur la question du profilage psychologique.

Afin de bien distinguer entre les arguments avancés de part et d'autre, je vais tenir des propos qui peuvent paraître provocants.

Je ne pense pas en effet que le profilage psychologique puisse faire abstraction de la culture d'origine. Il faut donc être extrêmement prudent et ne pas fonder le système de profilage sur des hypothèses générales concernant la manière dont les gens réagissent au stress ou à l'autorité. L'une de ces idées générales concerne le contact visuel avec des représentants de l'autorité. En occident, on y voit un signe de respect et un signe de confiance, alors que d'autres cultures interprètent ça d'une tout autre manière différente.

Je sais que M. Sela va aborder la question sous un angle différent, mais je crains que le profilage psychologique soit indissociable d'un certain nombre de stéréotypes raciaux, ethniques et linguistiques que nous devrions par-dessus tout éviter.

**Le président:** Monsieur Sela.

**M. Rafi Sela:** Je ne comprends pas comment nous pouvons comparer le profilage psychologique et les scanners corporels. Il ne s'agit pas du tout de deux moyens de faire la même chose. Les scanners corporels sont simplement un autre type de machines à rayons X qui, de surcroît, ne répondent aucunement aux besoins.

Les scanners corporels, comme les machines à rayons X, doivent être maniés par des êtres humains. Or, si ces personnes n'ont pas été correctement formées, ou si elles sont fatiguées ou n'ont pas le temps de regarder l'écran parce qu'elles sont en train de parler à quelqu'un, quels résultats va-t-on obtenir? De toute manière, ces appareils ne sont pas parfaitement fiables.

Des considérations de sécurité m'empêchent de vous donner des précisions, mais je répète qu'à maintes reprises nous sommes parvenus à passer à travers les scanners corporels en transportant assez d'explosifs pour détruire un 747. Je sais comment ça se fait et je suis en mesure de l'expliquer aux personnes ayant l'habilitation de sécurité nécessaire. Or, je vous affirme que le scanner va laisser passer ça.

D'après moi, la seule manière de procéder serait d'employer les équipements dont on dispose actuellement — les portiques de sécurité avec un agent équipé d'un détecteur à métal, les machines à rayons X — auxquels on ajouterait par contre les nouveaux appareils à détecter les explosifs, les drogues et les biorisques. Cela me semble beaucoup plus efficace que l'image de la personne mise à nu électroniquement, car là l'opérateur devient vite blasé et risque de laisser passer ce qu'on cherche justement à interdire.

• (0950)

**Le président:** Mme Brown.

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

Merci, messieurs. Tout cela est très intéressant.

Au début de la semaine, j'ai vu quelque chose de très surprenant à bord du vol Toronto-Ottawa. Je devais encore avoir à l'esprit la discussion que nous avons eue ici, au sein du comité. De l'autre côté du couloir, une femme était assise en train de tricoter. Ailleurs qu'en avion, on y verrait simplement une personne tranquillement occupée à faire quelque chose de beau et d'utile. Mais, elle se servait d'aiguilles en fer et il m'est tout de suite venu à l'idée qu'aux mains de certains, ces aiguilles deviennent une arme redoutable. J'imagine que nous avons tous davantage qu'avant tendance à songer à cet aspect de la situation.

Pour préparer la séance d'aujourd'hui, monsieur Salter, j'ai effectué, hier soir quelques recherches sur Internet. Dans votre introduction au livre intitulé *Politics at the Airport*, vous employez deux termes que je vous demanderais de nous définir. Il s'agit de « gouvernementalité » et de « assemblage ». Selon vous, on constate, au niveau de l'administration et de la gestion d'un aéroport, une grande dispersion. Vous entendez, je crois, par cela, qu'il s'agit de quelque chose d'incomplet, de fragmenté.

Est-ce à cela que vous faites allusion lorsque vous évoquez la foule de questions, de problèmes et de domaines d'intervention ayant une incidence sur la sûreté dans nos aéroports? Pourriez-vous nous dire quelque chose de cela?

**M. Mark Salter:** Bravo, et merci. C'est très aimable de votre part. Je suis content de savoir que mes parents ne sont pas les seuls à être au courant de mon livre.

J'entends par « gouvernementalité », une manière d'envisager les règles qui régissent l'élaboration d'autres règles. À l'époque contemporaine, les gouvernements attachent une importance particulière à la notion d'efficacité et quand l'ACSTA s'est penchée sur le dossier des contrôles de sécurité, elle s'est demandée s'il serait plus efficace d'employer pour cela des fonctionnaires fédéraux ou de faire appel à des sous-traitants. D'après eux, en raison de la souplesse de la main-d'oeuvre et du travail en cause, il est plus efficace de faire appel à des sous-traitants que de faire le travail eux-mêmes.

C'est ainsi qu'ils ont engagé des gens qui travaillaient déjà dans ce domaine et qui portent maintenant l'uniforme de l'ACSTA. Le contrat a été, à plusieurs reprises, renouvelé. J'entends donc par « gouvernementalité », le mode de penser qui régit et qui entraîne la formation de règles.

Vous avez parfaitement raison, c'est-à-dire que je pense avoir moi-même raison de dire qu'en matière de sûreté, nous avançons avec des forces dispersées. M. Sela a cité tout à l'heure, l'OACI, l'Organisation de l'aviation civile internationale qui, entre autres, fixe, en matière de sûreté des aéroports, des normes dont elle recommande l'adoption aux États membres. L'OACI administre un programme universel de vérification des mesures de sécurité. Le Canada a participé à ce programme de vérification et était même le premier pays à le faire, mais les résultats des vérifications opérées n'ont pas été rendus publics. Ils existent, certes, et sans doute pourriez-vous les obtenir, mais ils ne sont pas publiés.

Aux termes du traité de Chicago, nous devrions, en tant que pays signataire, avoir une agence nationale de la sûreté aérienne, c'est-à-dire une agence responsable de l'ensemble de ce secteur. Or, ce n'est pas le cas même si le Canada a plusieurs agences et ministères qui, chacun pour sa part, est chargé de tel ou tel aspect de la sûreté. Et puis, il y a aussi le régime de sanctions applicables aux transporteurs aériens, responsables de la sûreté à bord des aéronefs. Il y a en outre le Secure Flight Program instauré par les États-Unis. Cela fait donc beaucoup de règles, beaucoup de règlements et beaucoup d'acteurs dans ce secteur d'activité.

Il ne s'agit pas, d'après moi, de demander au gouvernement d'en faire encore davantage ou de prôner la création d'une sorte de super agence qui serait chargée de tous les aspects du problème, même si je comprends fort bien que, comme M. Sela nous l'a expliqué, un tel système donne de bons résultats dans le cas très particulier d'Israël. Ce que je dis, plutôt, c'est que tous ces divers organismes forment un système extrêmement complexe et que cette complexité peut être un facteur de souplesse, certes, mais également un facteur de confusion.

J'ai eu, moi aussi, l'occasion de passer par l'aéroport Pearson hier. Il y avait foule aux postes de sécurité, car à tous les points de contrôle les passagers étaient soumis à une fouille-palpation. Quand j'ai dit à l'agente de sécurité « C'est nouveau », elle m'a répondu « Oui, en effet, le règlement nous a été remis hier. Il sera peut-être supprimé demain ». Je lui ai alors demandé « Vous ne savez pas? » Et elle m'a répondu, « Pourquoi nous le dirait-on? »

D'après moi, ce serait, au contraire, bon de le dire aux passagers, car comme ça nous saurions qu'il faut arriver avec une demi-heure ou une heure d'avance en raison des contrôles de sécurité. Le fait de ne rien en dire au personnel chargé de mettre en oeuvre les consignes, me semble justement être néfaste de cet ensemble de règlements et d'intervenants qui n'oeuvrent peut-être pas toujours dans le même sens.

•(0955)

**Mme Lois Brown:** Monsieur Sela, dans un article où vous êtes cité, on trouve ce passage : La plupart des aéroports ne se considèrent pas comme des entreprises comme les autres. Il s'agit, en effet, d'une entreprise budgétisée qui assure un véritable service public. Elles ont un budget fixe et pour mission de fournir un service aux transporteurs aériens et aux passagers. S'ils n'y arrivent pas dans les limites de leurs budgets, ce n'est pas trop grave, car ils n'ont qu'à augmenter la taxe aéroportuaire et ce sont les passagers qui finissent par régler l'addition.

Vous expliquez ensuite que ce service est assuré conformément à un mandat.

Or, en considérant les aéroports comme des entreprises comme les autres, ne leur donnerait-on pas l'occasion de définir une vision d'entreprise?

**M. Rafi Sela:** Vous avez parfaitement raison. L'aéroport Ben Gurion, que personne ne semble vouloir suivre l'exemple, est effectivement géré comme une entreprise. L'aéroport gagne en fait de l'argent sur les mesures de sécurité. Vous n'allez peut-être pas me croire, mais c'est vrai. Ils ont mis en place des mesures tellement efficaces que personne ne se sent harcelé en franchissant les contrôles de sécurité. Tout se déroule de façon très naturelle. Chacun a le temps de visiter la boutique hors taxes. Il y a même un service spécial à l'intention des gens se rendant à l'étranger. Ils peuvent, en effet, acheter un produit détaxé, le laisser à l'aéroport et le reprendre au retour. L'aéroport Ben Gurion est un des plus efficaces du monde.

Permettez-moi, maintenant de revenir un peu sur quelque chose qu'a dit le professeur Salter. L'ISA, l'agence israélienne de sûreté de l'aviation est sans doute la plus petite organisation de sécurité du monde. Et cela n'est pas simplement dû à la faible dimension du pays, mais simplement au fait que cet organisme est particulièrement efficace. Nous avons, en Israël, plusieurs organismes gouvernementaux chargés chacun de différents aspects de la sécurité du pays, mais il y en a un qui assure la régulation du système dans son ensemble et définit les tâches à accomplir et les moyens de le faire. Dans la mesure où ses directives sont claires, vous pouvez avoir au sein d'un même aéroport, 17 intervenants différents, mais s'ils connaissent tous les règles et les règlements, cela ne pose aucun problème.

Je tiens à dire, ensuite que dans la mesure où il y a, effectivement, autant d'intervenants, il faut procéder non seulement à leur formation, mais à leur entraînement. Je n'ai jamais assisté à un exercice mettant en même temps en oeuvre tous les intervenants, ont pu faire ce qu'ils avaient à faire sans gêner la bonne marche de l'aéroport.

Permettez-moi de vous citer un exemple. L'autre jour je suis arrivé à Toronto par un vol direct d'Air Canada en partance de Tel Aviv. On me considère un peu comme un dignitaire donc je franchis vite les divers contrôles. Tout d'un coup, aux douanes, on m'arrête. Je déclare « Je viens voir mon petit-fils. Qu'est-ce qui se passe? » On me répond « Un instant je vous prie », et je réponds « Bon, il s'agit d'un exercice », mais on ne veut pas me dire qu'il s'agit d'un exercice. On me dit simplement « Attendez un instant, il y a quelque chose. Cela ne prendra pas longtemps. » En fait, cela a pris deux minutes et demie et puis chacun a pu repartir.

Il s'agissait d'un exercice d'alerte à la bombe dans la zone d'accès réservée aux douanes. Tous les intervenants y ont pris part. La chose a pris deux minutes et demie, mais cela a permis aux divers agents de s'entraîner et de tirer un certain nombre de leçons.

Ces choses-là sont sérieuses. Si, Dieu nous en garde, il se passait quelque chose de grave dans l'un de vos aéroports, vous ne vous en remettriez jamais. Vous ne finiriez jamais de tenter de cerner les responsabilités et de demander pourquoi nous n'avons pas fait ceci, pourquoi nous n'avons pas fait cela.

Or, il existe des solutions qui n'ont d'ailleurs rien d'extraordinaire. Il s'agit simplement de les mettre correctement en oeuvre.

**Le président:** Merci.

Mme Crombie.

**Mme Bonnie Crombie (Mississauga—Streetsville, Lib.):** Vous nous avez dit là des choses très dramatiques, monsieur Sela. Merci.

L'actuel gouvernement est très enthousiasmé par l'achat de ces 44 nouveaux scanners corporels annoncé à Noël. M. Salter est tout à fait partisan de ces scanners alors que, pour M. Sela, c'est de l'argent jeté par les fenêtres. Selon M. Sela, il nous faudrait adopter des méthodes de criblage psychologique alors que, pour M. Salter, ces méthodes s'apparentent au profilage et lui paraissent dangereuses.

Nous sommes conscients du fait que la situation géopolitique du Canada est sensiblement différente de celle d'Israël. C'est entendu, mais cela pourrait changer.

Pour M. Sela, ce qui compte, ce n'est pas la sûreté de l'aviation, mais la sûreté des aéroports. D'après lui, c'est cela qu'il faut parvenir à assurer. M. Salter considère, pour sa part, que la sûreté des aéroports est quelque chose d'extrêmement complexe. Il y a donc là deux points de vue diamétralement opposés.

Le gouvernement a, néanmoins, affecté 11 millions de dollars à l'achat de ces 44 scanners. Étant donné cet investissement et le fait qu'une nouvelle taxe de sécurité doit lui rapporter, comme nous l'avons appris hier, de 1,5 milliard à 3,2 milliards de dollars, quel serait le moyen, à partir des scanners, de mettre en place un système qui permet d'assurer la sécurité à la fois dans les aéroports et à bord des aéronefs?

La question s'adresse à tous les deux.

• (1000)

**M. Mark Salter:** Merci.

Je crois savoir que l'ACSTA a mis au banc d'essai le concept de profilage psychologique. J'imagine qu'elle serait en mesure de vous

faire part des résultats et de vous dire si cette approche lui paraît prometteuse.

Sur ce point, mon désaccord avec M. Sela est très net. Il serait bon de pouvoir se baser sur des données afin de voir si cette méthode est susceptible de donner de bons résultats au Canada.

Je suis, par contre, entièrement d'accord avec M. Sela qu'il faudrait multiplier les exercices et les simulations. Il faudrait que le système canadien de sûreté de l'aviation puisse intervenir de façon unifiée même s'il est composé de divers organismes. D'après moi, l'idée d'organiser des exercices et des simulations où l'équipe adverse vient, comme des terroristes, essayer de percer vos défenses, est une excellente chose. C'est d'ailleurs une des bonnes pratiques en vigueur non seulement en Israël, mais également aux États-Unis. Il y a donc des décisions à prendre sur le plan pratique.

**Mme Bonnie Crombie:** J'aurais deux autres questions à poser, mais je voudrais également recueillir l'avis de M. Sela. Merci.

Monsieur Sela, avez-vous quelque chose à ajouter sur ce point ou préférez-vous que l'on passe à la question suivante?

De toute manière, les deux me semblent liées. Ma question suivante concerne en fait le criblage psychologique ou comportemental qui me semble être une technique prometteuse.

On a recours actuellement, au Canada, à des contrôles aléatoires. On a choisi au hasard. Je sais de source sûre que chaque semaine de nombreux députés sont soumis, comme cela, de manière aléatoire à un contrôle. Je ne suis pas certaine que cela soit le meilleur moyen d'employer les ressources disponibles. Il m'est même arrivé à moi et à mes trois enfants de faire l'objet d'un tel contrôle. Là non plus, je ne suis pas certaine que cela constitue un emploi efficace de nos ressources en ce domaine.

Pourriez-vous nous dire, M. Sela, en quoi la méthode que vous prônez, le criblage psychologique, diffère des méthodes actuellement employées au Canada?

N'hésitez pas à répondre en même temps aux deux questions que j'ai posées, la première concernant la possibilité d'instaurer, en prenant les scanners corporels comme point de départ, un système plus complet et plus intégré.

**Une voix:** Avez-vous bu votre tequila?

**Mme Bonnie Crombie:** Non, je n'ai rien pris.

**M. Rafi Sela:** La décision concernant les scanners corporels dépend en fait des autorités américaines et le Canada n'a fait que leur emboîter le pas.

Le mieux, d'après moi, serait de renoncer à cet achat, mais je sais que ce n'est pas ce qui va se faire. Quelques mots maintenant au sujet du profilage.

L'idée de profilage en fonction du comportement n'a pas dans mon esprit de mauvaise connotation. Je ne dis pas pour cela que vous devriez immédiatement vous engager dans cette voie. Ce que je propose, c'est de commencer par une évaluation, avec instauration d'un système de voyageurs et d'employés dignes de confiance, chaque catégorie ayant sa propre base de données. Puis, ayant, par le système de confiance, réduit le nombre de personnes à contrôler, d'employer pour le reste des appareils de détection, les agents de surveillance étant en outre formés à repérer certains indices du comportement. Il ne servirait en effet à rien d'adopter le profilage si cette méthode ne s'inscrit pas dans le cadre d'un véritable système.

**Mme Bonnie Crombie:** Je vous remercie.

Le professeur Salter voudrait-il ajouter quelque chose au sujet des contrôles aléatoires qui constituent l'approche actuelle.

**M. Mark Salter:** Volontiers. Le fait que vous ayez vous-même été soumise à de tels contrôles est, me semble-t-il, une bonne chose, car cela veut dire que les contrôles sont effectivement aléatoires.

La difficulté que pose un système de voyageurs dignes de confiance, le système NEXUS, par exemple, employé aux États-Unis, provient du nombre très faible de personnes qui souhaitent y participer car les gens n'ont pas vraiment envie de fournir tous les renseignements exigés.

Si nous entendons, au Canada, instaurer un tel système, il va falloir convaincre la population que les données personnelles qu'on leur demande de fournir vont permettre d'augmenter à la fois l'efficacité et la sûreté des transports aériens.

• (1005)

**Le président:** Je vous remercie.

Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Ma première question est destinée à M. Salter.

Plus tôt, vous avez dit être en faveur de la sous-traitance. La sous-traitance occasionne des renouvellements de contrats et des changements dans les entreprises qui s'occupent de la sécurité. Souvent, il s'agit de personnel qui n'a jamais travaillé dans le secteur de l'aviation. Vous êtes d'accord avec cela. Il y aura donc des appels d'offres publics.

Personnellement, c'est ce que je remets en cause: utiliser l'entreprise privée, faire des appels d'offres publics et faire des changements de personnel à certaines années fixes. C'est un choix. C'est notre façon d'agir et c'est un choix qu'on fait.

Par contre, vous avez dit que l'ACSTA était coincée entre les pratiques internationales et la réglementation de Transports Canada. J'aimerais que vous m'expliquiez cela davantage.

**M. Mark Salter:** D'accord. Je répondrai en anglais, puisqu'il s'agit d'une question complexe.

[Traduction]

Cela ne veut aucunement dire que l'autre question n'était pas, elle aussi, d'une grande complexité.

En matière de sûreté, la meilleure pratique internationale est, comme le disait M. Sela, la gestion des risques qui consiste à repérer les personnes qui posent un risque particulier et à les distinguer des voyageurs dignes de confiance. Or, à l'heure actuelle, avec les contrôles aléatoires assurés par l'ACSTA, tout le monde est traité de la même manière.

Voilà l'inconvénient dont j'ai parlé tout à l'heure. M. Sela a raison de dire que les systèmes les plus efficaces sont ceux qui permettent de distinguer entre les personnes qui présentent un risque particulier et les voyageurs dignes de confiance. Or, le système actuellement en place traite tous les passagers de la même manière.

Ce qu'il convient de préciser c'est qu'actuellement, aux termes de la mission qui lui est confiée par le législateur, l'ACSTA ne peut pas faire de distinction entre passagers. Cela lui est interdit. Il lui est interdit d'enquêter. Il lui est interdit de contrôler vos papiers d'identité. Il lui est même interdit de participer au système de voyageurs dignes de confiance.

Il existe donc une véritable tension entre la volonté qu'aurait l'ACSTA d'adopter les meilleures pratiques et les termes de son texte d'habilitation qui lui prescrit de traiter tous les passagers de la même manière.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Ma prochaine question est pour vous, monsieur Sela.

C'est certain que les terroristes évoluent et raffinent leurs interventions. Comment est-ce que ça fonctionne quand vous êtes mis au courant de nouveaux développements concernant les milieux terroristes? Avez-vous une façon d'aviser les autres partenaires du monde, les Américains et les autres? Y a-t-il un système mis en place qui permet de transférer rapidement les données, entre autres d'Israël au Canada ou aux États-Unis ou avec les autres pays du monde?

[Traduction]

**M. Rafi Sela:** Permettez-moi très rapidement une petite précision au sujet du point de vue exprimé par le professeur Salter.

Je me place dans une optique radicalement différente, car la démocratie n'a rien à avoir avec la sûreté, la politique non plus. Il s'agit, en effet, d'assurer la protection des passagers.

D'après moi, la méthode des contrôles aléatoires dans les aéroports, c'est comme la roulette russe. C'est la même chose. Comment cibler les gens qu'il s'agirait justement de contrôler? Sans criblage, il n'est pas surprenant que des gens passent à travers les contrôles.

En ce qui concerne le renseignement, qu'il me soit permis, en quelques mots, de raconter une anecdote historique. Lorsque M. Ariel Sharon était premier ministre, il a donné un ordre. Il était général et n'a jamais, même après avoir été nommé premier ministre, oublié qu'il était général. Il a donné à tous les services de renseignement israéliens l'ordre de se communiquer dorénavant les renseignements qu'ils étaient parvenus à recueillir.

Or, nous savons que cela ne pouvait pas se faire. Cela ne se fera jamais en Israël et cela ne se fera jamais ailleurs non plus.

Mais, dans les trois mois, l'administration israélienne de la sûreté a développé un logiciel très perfectionné permettant à chaque service de renseignement de transmettre en temps réel à une base de données commune les alertes qui lui avaient été signalées, tous les services ayant, également en temps réel, accès à cette base de données. Ce n'est pour l'instant qu'avec les États-Unis que ce système fonctionne correctement, mais je suis certain que l'on pourrait s'entendre sur cela avec d'autres gouvernements alliés.

En matière de sûreté des aéroports et de l'aviation, la communication en temps réel des données recueillies par les services de renseignement est essentielle.

• (1010)

**Le président:** M. Jean.

**M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC):** Merci, monsieur le président.

Messieurs, je tiens à vous remercier de vos interventions.

Mes questions portent sur deux points précis. Le premier est le programme de voyageurs dignes de confiance ou d'un programme analogue.

J'ai récemment déposé une demande auprès de NEXUS et de CANPASS, uniquement pour voir un peu de quoi il s'agissait et en savoir davantage sur la sûreté de l'aviation. Je dois dire, franchement, que je n'y ai vu aucune atteinte à ma vie privée. Bien sûr, je n'ai pas encore passé les entrevues. Nous verrons bien ce que cela donne.

Il y a un an et demi, j'ai eu l'occasion de me rendre en Israël avec ma mère et 30 personnes appartenant à une synagogue du New Jersey. Il m'est arrivé quelque chose d'intéressant en retournant à l'aéroport Ben Gurion. Notre véhicule a fait l'objet d'un contrôle. J'étais assis à l'avant et on m'a posé toute une série de questions. Je suis sorti du véhicule. On m'a demandé mes papiers d'identité et en tendant mes papiers d'identité, j'ai décliné ma qualité de député fédéral. Ils avaient commencé à sortir les bagages de cinq ou six personnes qui se trouvaient aussi dans le véhicule, mais dès qu'ils ont su que j'étais député, ils ont arrêté de sortir les bagages, ont remis les valises à bord du véhicule et nous ont laissé partir.

C'est assez différent de la manière dont on procède au Canada, où je me déplace presque toutes les semaines. Après m'avoir demandé ce que je fais dans la vie on m'oriente parfois vers un deuxième, voire un troisième palier de sûreté, ce qui me surprend toujours. Je transite fréquemment par un aéroport et je peux dire qu'une fois sur trois je fais l'objet d'un contrôle plus poussé, bien qu'ici, dans l'enceinte parlementaire, je me déplace tout à fait librement, pouvant sans le moindre contrôle m'approcher des ministres de la Couronne et du premier ministre. Voilà pourquoi je pense que le moyen que nous avons actuellement de procéder n'est pas entièrement satisfaisant.

Israël et d'autres pays démocratiques ont-ils adopté un système cohérent de voyageurs dignes de confiance et quelle serait à peu près la proportion de personnes à qui l'on refuse le statut de voyageur digne de confiance par rapport à la proportion de personnes faisant l'objet d'un premier contrôle, et parfois de contrôles ultérieurs?

**Le président:** Monsieur Sela.

**M. Rafi Sela:** En Israël, comme je le disais tout à l'heure, nous avons su écarter les inquiétudes que le professeur Salter a exprimées tout à l'heure. Nous avons, par exemple, supprimé les entrevues pour les personnes demandant une carte de voyageur digne de confiance. Nous avons mis en place un système automatisé qui ressemble un peu à un photomaton. L'appareil est doté d'un ordinateur et d'une souris. Vous vous y asseyez et répondez aux 10 questions qui vous sont posées.

Le système vous donne après cela une réponse, soit négative soit positive. Si la réponse est positive, il vous est délivré une carte.

Les passagers dignes de confiance sont, chaque année, à nouveau soumis à cette procédure. Pas d'entrevue, aucun contact avec un agent. Si vous êtes refusé, vous pouvez en quelque sorte faire appel.

Permettez-moi de vous faire part de ce qui m'est arrivé. Lorsqu'on m'a demandé d'opérer une vérification de ce système et que je me suis rendu pour cela dans l'entreprise qui fournit ce système, celui qui m'a accueilli était en fait un agent de l'administration israélienne de la sûreté. Il m'a dit « Allez, prenez ma carte d'identité, car vous ne pourrez sans cela pas entrer dans le système. » Il m'a passé sa carte d'identité et je l'ai mise dans ma poche.

Je me suis assis dans l'appareil, et j'ai répondu à toutes les questions, mais la machine a rejeté ma demande. J'ai alors demandé pourquoi. « On m'a pris pour un terroriste? » Il m'a répondu, « Oui, vous avez menti à l'appareil. » « L'appareil vous a demandé si quelqu'un vous avait donné quelque chose avant d'entrer et vous avez répondu que non. » Je me suis dit « Au fait, c'est vrai; il m'avait donné sa carte. »

Donc, bien que j'aie répondu tout à fait inconsciemment, l'appareil a su que je lui avais caché quelque chose.

J'insiste sur le fait qu'il existe effectivement des systèmes qui permettent de remédier aux inconvénients de cette approche et de

faire en sorte que la plupart des gens n'hésitent plus à demander une carte de voyageur digne de confiance.

**M. Brian Jean:** Merci, monsieur Sela.

Vous est-il possible de nous fournir des précisions au sujet des questions qui vous ont été posées, sur la manière dont on est arrivé à les formuler et notamment si c'est par des méthodes de profilage psychologique? Je dois passer maintenant à une autre question, mais nous vous saurions gré de nous faire parvenir davantage de détails au sujet de ce programme.

J'aurais maintenant une question au sujet du profilage. J'ai cherché à en savoir plus sur le profilage en général et je suis tombé sur un rapport de la Commission canadienne des droits de la personne, L'efficacité du profilage en contexte de sécurité nationale. Je précise tout de suite que le concept de profilage ne se limite aucunement au profilage racial. Il existe, en effet, diverses sortes de profilage, y compris le profilage comportemental, géographique, le profilage attitudinal et, bien sûr, le dernier, le profilage fondé sur les habitudes de consommation.

D'après moi, il serait dangereux de s'engager dans cette voie, mais comme vous avez raison de le dire, les exigences de la sûreté transcendent les clivages politiques, et parfois même la raison lorsqu'il s'agit d'assurer la sûreté et la sécurité des Canadiens et des ressortissants de divers autres pays.

Selon vous, monsieur Salter, conviendrait-il donc de supprimer entièrement le profilage et de contrôler tout le monde, sauf les membres du programme des voyageurs dignes de confiance et les personnes qui n'auront pas à passer un deuxième, voire un troisième palier de contrôle? Convient-il de faire entièrement abstraction de la situation et des antécédents des passagers et de contrôler tout le monde au même titre?

• (1015)

**M. Mark Salter:** La question mérite en effet d'être posée.

D'abord, en ce qui concerne le programme NEXUS, il n'y a aucune difficulté au niveau des gens qui y ont adhéré. Le problème provient simplement du faible nombre de personnes qui, effectivement, ont décidé d'y participer. Le problème ne provient pas des renseignements à fournir, mais simplement de l'idée qu'il faille les fournir. Encore une fois, de bons arguments commerciaux et un peu de diplomatie devraient permettre de faire comprendre qu'en échange des renseignements qu'ils sont tenus de fournir, les passagers seront davantage en sécurité.

Si j'étais persuadé de l'efficacité des méthodes de profilage, j'en serais partisan, mais le complot du jour de Noël montre bien que nous ne sommes pas en mesure d'établir les liens permettant d'extraire des renseignements recueillis les indices qu'il nous faudrait pour prévenir et anticiper les attentats.

Ce que M. Sela ne nous dit pas au sujet du système de voyageurs dignes de confiance et en particulier du système mis en place en Israël, c'est qu'il repose non seulement sur une énorme base de données, mais aussi sur un énorme appareil de sécurité qui permet, au vu des renseignements recueillis au moyen des 10 questions posées à l'administration israélienne de sûreté de se prononcer. Or, au Canada, la culture juridique et politique est différente au point où elle ne tolérerait pas un tel degré de surveillance et d'immixtion dans la vie privée des citoyens qui, naturellement, refuseraient de répondre à de telles questions.

J'estime qu'à l'heure actuelle, un profilage effectué de manière aléatoire est préférable au type de profilage qu'on nous propose d'adopter.

**Le président:** Je vous remercie.

M. Volpe.

**L'hon. Joseph Volpe:** J'entends partager mon temps de parole avec Mme Crombie. Elle pourra ainsi revenir à certaines des questions posées tout à l'heure.

-Je suis tout de même intrigué par le système que M. Sela nous décrit. Lui a-t-on demandé d'en esquisser les contours afin que nous puissions voir s'il pourrait être adapté aux aéroports canadiens?

**M. Rafi Sela:** Non. J'ai présenté un exposé du système et de ses principaux aspects lors de deux conférences sur la sûreté de l'aviation et de cinq conférences devant l'administration américaine de sûreté des transports.

D'après moi, le principal problème est que, comme le professeur Salter l'a dit si plaisamment, en évoquant l'image de la queue qui remue le chien et non le contraire — c'est qu'en fait, c'est l'administration américaine de sûreté des transports qui décide.

Étant donné que depuis un an et demi déjà, cet organisme n'a plus de chef, tout porte à penser que Mme Napolitano n'attache guère d'importance à la mission qu'il est censé remplir.

La deuxième chose est que M. Kip Hawley, l'ancien commissaire a montré, en séance publique, qu'il ne laisse pas les faits modifier les idées dont il refuse de se départir. Il ne voyait absolument aucune raison de changer, ni ses idées, ni la manière dont l'administration dont il était chargé accomplissait sa mission. D'après lui, Israël fait ce qu'elle pense devoir faire, un point c'est tout.

Cette approche ne me paraît ni éclairé, ni efficace. Au moins convient-il de s'intéresser à ce qui se fait ailleurs, à ce que nous faisons nous, à ce que font les Allemands, les Britanniques, ou les Singapouriens. Vous avez, en ce domaine, des personnes spécialisées à qui vous pourriez demander d'étudier les divers systèmes et après cela, opter pour celui qui convient le mieux à vos habitudes nationales, à votre législation et à la manière dont vous entendez assurer la sûreté de vos aéroports.

**L'hon. Joseph Volpe:** Le système que nous a décrit M. Sela pourrait-il, effectivement, être adopté au Canada. Vous est-il possible de dire aux Américains que nous allons opter pour un système différent, même si de nombreux vols canadiens survolent le territoire américain?

• (1020)

**M. Mark Salter:** Merci.

Je ne suis pas a priori opposé aux systèmes. C'est simplement qu'en l'occurrence, j'insiste plutôt sur, sinon, un degré plus poussé de coordination entre les divers organismes intéressés, du moins une plus grande transparence.

La manière dont on assure au Canada le contrôle des bagages enregistrés est radicalement différent de ce qui se fait aux États-Unis. Aux États-Unis, en effet, tout passe par des appareils ultra perfectionnés. Les Européens, comme nous, ont opté pour un mode de contrôle axé sur les risques. Seuls les personnes ou les bagages signalés dans un premier temps vont faire l'objet d'un deuxième contrôle.

Malgré les pressions exercées par les Américains pour que nous nous alignions sur leurs normes, nous nous en sommes tenus à notre manière de faire.

**Mme Bonnie Crombie:** Voilà, M. Salter, qui me permet d'enchaîner sur ma question suivante puisque j'allais vous demander comment nous pourrions procéder afin d'assurer une meilleure intégration de nos systèmes de sûreté et de sécurité avec ceux

d'autres gouvernements. Vous avez dit tout à l'heure qu'en matière de sûreté de l'aviation, nous sommes un peu forcés d'emboîter le pas aux États-Unis, et je me demande si, en fait, nous ne devrions pas tenter de mieux intégrer nos efforts en ce domaine à ceux des États-Unis et, aussi à ceux des gouvernements européens. Ne devrait-on pas chercher à mieux coordonner notre approche et celle des autres? Est-ce essentiellement en raison des différences au niveau de l'évaluation des risques, des techniques employées et des principes qui sous-tendent notre action? Quel organisme pourrait-on charger de cette coordination?

**M. Mark Salter:** Vous avez entièrement raison. Il existe effectivement, au niveau des risques que les gouvernements sont prêts à accepter, une différence fondamentale de principe. Les Américains visent pour le calcul des risques, une pondération zéro, ce qui les a portés à adopter une norme impossible à respecter. Les Européens, eux, se situent davantage dans une optique de gestion des risques. Le Canada n'a opté clairement ni pour l'un ni pour l'autre et je dois dire qu'en conséquence il ne profite des éventuels avantages ni de l'une ni de l'autre méthode.

Qui pourrait être chargé de cette coordination? Il vous faudrait quelqu'un d'autre.

Peut-être M. Sela peut-il...

**Mme Bonnie Crombie:** Oui, j'aimerais aussi recueillir l'avis de M. Sela quant aux moyens d'assurer une meilleure intégration des divers éléments du système.

**M. Rafi Sela:** D'après moi, seul l'OACI a les moyens d'assurer la coordination à l'échelle mondiale. Sur le plan de la sécurité, l'Organisation de l'aviation civile internationale a fait un excellent travail. Je pense qu'elle est à même d'en faire autant sur le plan de la sûreté. Pour l'instant, cependant, le besoin ne s'en fait sentir ni aux États-Unis, ni au Canada, ni ailleurs.

Il conviendrait donc de faire comprendre à l'OACI que la sécurité et la sûreté sont indissociables. Peu importe, en effet, qu'un avion s'écrase à cause d'une panne de moteur ou qu'il explose parce qu'une bombe a été placée à bord. Cette organisation possède les pouvoirs nécessaires pour établir des règles et des règlements, fixer des normes, et recommander l'adoption de diverses technologies permettant d'établir à l'échelle internationale un système efficace de sûreté de l'aviation.

**Le président:** Monsieur Mayes.

**M. Colin Mayes (Okanagan—Shuswap, PCC):** Je tiens à remercier nos témoins, qu'ils soient effectivement présents devant le comité ou qu'ils interviennent par vidéoconférence.

Vous avez parlé, tout à l'heure, M. Salter, des préoccupations concernant la protection de renseignements personnels. Pourtant, ceux qui travaillent dans les aéroports se voient délivrer des cartes d'identité leur permettant de pénétrer dans les zones réservées. Ils doivent donc pour cela se soumettre à un processus de sélection et doivent, par conséquent, fournir un certain nombre de renseignements.

Ne devrait-on pas donner aux passagers l'occasion de livrer certains renseignements afin d'être rangés dans la catégorie des voyageurs dignes de confiance? J'ai parfois moi-même l'impression de faire l'objet d'une discrimination lorsque je me vois, aux postes de contrôle, tenu pour un éventuel suspect. Que pensez-vous de cette possibilité d'être rangé dans une autre catégorie qui permettrait de franchir plus rapidement les divers contrôles?

Je voudrais, maintenant, M. Sela, vous poser une question au sujet de la sûreté dans les aéroports. J'ai passé par l'aéroport Narita, au Japon, et j'ai pu constater qu'il y a également des contrôles à l'extérieur de l'aéroport, notamment pour les véhicules. La méthode me semble bonne. Ils emploient des chiens renifleurs et effectuent à l'extérieur des contrôles qui permettent d'accélérer les contrôles assurés à l'intérieur de l'aéroport. Je dis cela, car parfois, les contrôles ralentissent beaucoup le mouvement des passagers.

Pourriez-vous, M. Salter, nous parler un peu du respect de la vie privée des passagers et, parallèlement, de cette possibilité qu'il pourrait y avoir d'être rangé dans une catégorie de personnes ne présentant aucun risque?

• (1025)

**M. Mark Salter:** Merci. Les pilotes de compagnies aériennes, les députés, les membres des Forces armées ou de la police ont déjà fait valoir, après avoir été soumis à des contrôles de sécurité, que cela n'est peut-être pas nécessaire.

Je comprendrais très bien, par exemple, que soient considérées comme des voyageurs dignes de confiance les personnes bénéficiant d'une autorisation de sécurité délivrée par un gouvernement. La procédure de délivrance d'une CIZR relève de Transports Canada. Transports Canada se livre, par l'intermédiaire de la GRC, à une enquête et il s'agit donc d'une procédure tout à fait officielle.

Ma préoccupation se situe entièrement au niveau du citoyen, car étant donné que nous ne recueillerons pas suffisamment de renseignements fiables, il y en a certains, certes, qui accepteront de fournir des renseignements, mais cela ne servira finalement pas à grand-chose.

Songez aux auteurs de l'attentat du 11 septembre. Pas de problème au niveau de leurs antécédents en matière de crédit, et la plupart d'entre eux avaient tous les papiers nécessaires, plusieurs ayant même une carte de grand voyageur. On aurait donc été porté à penser qu'ils ne présentaient aucun risque particulier, mais ce n'était pas du tout le cas.

Tant que nous ne posséderons pas suffisamment de renseignements, le seul appel à la bonne volonté des passagers ne nous permettra pas de mettre en place un système efficace.

**M. Colin Mayes:** M. Sela, pourriez-vous nous dire maintenant quelque chose au sujet de la sécurité périmétrique, c'est-à-dire des alentours de l'aéroport?

**M. Rafi Sela:** Permettez-moi d'abord de revenir un peu sur quelque chose qu'a dit le professeur Salter.

En Israël, le programme de voyageurs dignes de confiance ne fait pas appel au renseignement, pas du tout. Cette catégorie comprend en effet des étrangers dont nous ne savons absolument rien. Permettez-moi d'ajouter au sujet des auteurs des attentats du 11 septembre que nous les aurions repérés, car ils avaient effectivement quelque chose à cacher et notre système nous signale les gens qui cachent quelque chose. Il s'agit d'un système très performant et j'espère que quelqu'un va noter cela.

-En ce qui concerne la sécurité périmétrique, je ne voudrais pas vous effrayer, mais il est actuellement possible, avec une camionnette chargée de 500 kilos d'explosifs, d'arriver jusqu'à la porte du terminal et de tout faire sauter. Cela donnerait, au niveau de l'aviation, un désastre comparable à ce qui s'est passé en Europe avec les cendres du volcan islandais. L'aéroport est fait d'un verre qui ne résiste pas aux chocs et ceux qui ne seront pas tués par l'explosion le seront par les éclats de verre.

Vous n'êtes pas actuellement en mesure de savoir qui pénètre dans l'aéroport. Or, il faudrait avoir les moyens d'arrêter tout véhicule suspect et, encore, de l'arrêter à une distance qui, dans l'hypothèse où il s'agit d'un attentat-suicide, permet de limiter les dégâts.

Et je pourrais vous en dire encore davantage. Vous savez, les files d'attente qui se forment dans les aéroports aux contrôles de sécurité? C'est déjà dangereux. Il ne faudrait pas, en effet, immobiliser sur place de grands groupes de personnes. Cela doit être fluidifié, car si vous obligez les gens à faire la queue pendant des heures pour subir un contrôle de sécurité qui prend 10 secondes, ce n'est plus une mesure de sécurité, mais au contraire, un risque pour la sécurité.

**Le président:** Nous allons maintenant procéder à une autre série de questions, chacun ayant cinq minutes.

La parole passe maintenant à Mme Crombie.

**Mme Bonnie Crombie:** Je m'entretenais avec M. Volpe au sujet de ce profil de voyageur digne de confiance. Pourriez-vous, monsieur Sela, nous expliquer un petit peu de quoi il s'agit au juste?

**M. Rafi Sela:** Je ne suis pas en mesure de vous fournir beaucoup de détails à cet égard. Je pourrais vous envoyer ultérieurement un exposé assez détaillé — mais à votre seule attention, pour expliquer plus à fond la manière dont nous procédons.

**Le président:** Puis-je vous demander de faire parvenir ces renseignements à notre greffière qui en remettra un exemplaire aux membres du comité.

**M. Rafi Sela:** Bien volontiers.

**Le président:** Madame Crombie.

• (1030)

**Mme Bonnie Crombie:** Monsieur Salter, pourriez-vous nous expliquer la différence entre le système de voyageurs dignes de confiance mis en place par les Israéliens et le système actuellement en vigueur ici en Amérique du Nord. Quelle serait, d'après vous, la méthode à retenir?

**M. Mark Salter:** Il existe, pour le système de voyageurs dignes de confiance, trois modèles possibles. Le premier est le programme de simplification des voyages pour passagers aériens, mis en place par l'IATA, l'Association du transport aérien international. Ce programme, né d'une collaboration entre les entreprises de technologie, les aéroports et les gouvernements a permis d'instaurer entre Londres et Hong Kong, une sorte de voie rapide, les documents de voyage suivant le passager d'un aéroport à l'autre.

Le second modèle est la version nationale telle que le programme NEXUS ou le programme CANPASS, les services policiers des États-Unis et du Canada s'étant entendus sur un certain nombre de contrôles. Cela comprend invariablement des données biométriques, car s'il est possible de modifier un document, il est beaucoup plus difficile de modifier la rétine, l'iris ou les traits du visage.

Le troisième modèle est du type adopté à l'aéroport Ben Gurion, à l'aéroport Schiphol et qui a, aussi, été mis à l'essai aux États-Unis. Il s'agit de systèmes adaptés non pas à l'ensemble du réseau aérien, mais à chaque aéroport en particulier. Le système « Privium » en vigueur à l'aéroport Schiphol, et le programme « Clear » employé dans certains aéroports des États-Unis sont administrés par l'aéroport même. Il comporte un certain nombre de vérifications, mais, là encore, celles-ci sont effectuées à l'échelle locale plutôt qu'à l'échelle nationale.

**Mme Bonnie Crombie:** À supposer que j'effectue un voyage en Israël, peut-être accompagné de ma famille, ferais-je l'objet de mesures de profilage? Serais-je, pensez-vous, soumise à un deuxième palier de contrôle?

**M. Mark Salter:** Pour cela, il faudra demander à M. Sela des précisions concernant la procédure en vigueur en Israël.

**Mme Bonnie Crombie:** M. Sela.

**M. Rafi Sela:** Notre système pourrait être instauré à l'échelle mondiale. Il faudrait, bien sûr, pour cela, que d'autres pays adoptent le même système de données biométriques, les mêmes cartes, enfin le même système.

Songez à votre carte Visa. Vous êtes cliente d'une banque canadienne et pourtant votre carte vous permet de retirer de l'argent en Chine. Le même genre de système – je ne veux pas dire le même genre de système que les cartes Visa, mais le même concept peut-être appliqué dans le cadre d'un programme de voyageurs dignes de confiance. Ainsi, il pourrait vous être remis une carte de voyageur digne de confiance dans le cadre d'un programme mis en oeuvre sous la haute surveillance de l'OACI et vous bénéficieriez de ce statut au Canada, aux États-Unis, en Russie ou au Japon.

**Mme Bonnie Crombie:** Est-ce à dire que la carte renferme sous forme cryptée, des données personnelles? D'autres gouvernements ou d'autres aéroports ont-ils adopté votre système?

**M. Rafi Sela:** Je tiens à préciser que la carte ne comporte aucune donnée d'ordre personnel. Seulement des données biométriques et quelques autres renseignements concernant le cryptage. C'est en effet votre propre gouvernement et non nous qui décide que vous êtes digne de confiance. Les renseignements inscrits sur la carte sont cryptés par un organisme gouvernemental offrant toutes garanties, l'OACI, par exemple, mais la carte ne renferme aucune donnée personnelle.

**Mme Bonnie Crombie:** D'autres gouvernements ou d'autres aéroports ont-ils adopté votre système?

**M. Rafi Sela:** Pas encore, car il va falloir pour cela que l'on s'entende sur une norme mondiale. On ne peut pas commencer seulement avec deux pays. Il nous faut d'abord instaurer une norme mondiale.

**Le président:** Je vous remercie.

Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Monsieur Salter, d'après ce que j'ai compris, vous avez recommandé de dire à nos partenaires internationaux que nos passagers seront traités selon les valeurs canadiennes. C'est ce que j'ai compris. J'aimerais que vous nous donniez un peu plus de détails à ce sujet.

**M. Mark Salter:** Merci.

Je suis tout à fait d'accord avec M. Sela en ce qui concerne une petite partie de son discours. Les agences américaines dictent maintenant leurs exigences à l'échelle du monde. C'est en partie parce que 50 p. 100 des vols de passagers ont lieu aux États-Unis. L'effet de ces derniers est très important.

[Traduction]

Ce qui me préoccupe beaucoup au niveau d'une éventuelle adoption des normes américaines, c'est que les États-Unis exigent que les ressortissants de certains pays fassent l'objet d'un contrôle plus poussé, même dans d'autres pays tels que le Canada. Or, les nationalités visées par les Américains le sont de manière peu

nuancée. C'est ainsi qu'après la tentative d'attentat d'Abdulmutallab, à Noël, tous les Nigériens doivent maintenant faire l'objet d'un contrôle renforcé.

Nous n'avons pas, ici au Canada, cette même perception des risques et nous n'évaluons pas la menace de la même manière. J'ajoute que, selon la presse, jusqu'à un million de citoyens canadiens originaires des 13 pays en question devraient, eux aussi, être soumis à des contrôles renforcés.

C'est d'après moi une question de souveraineté nationale et j'estime que nous devrions faire savoir aux Américains que la législation canadienne ne nous permet pas d'imposer aux personnes originaires de ces pays des mesures de contrôle renforcées. De telles mesures me paraissent à la fois injustes et contraires à nos traditions politiques.

• (1035)

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Monsieur Sela, que pensez-vous des commentaires de M. Salter?

[Traduction]

**M. Rafi Sela:** Je suis entièrement d'accord. Les Américains ont tendance à céder au lieu de réagir avec davantage de méthode. On n'opère pas de discrimination, par exemple, à l'encontre de villes où l'on constate une hausse de la criminalité. Ce genre de décision me paraît stupide.

Ce qui devrait justifier le fait d'être soumis à des mesures spéciales ce sont certains indices de comportement et non pas l'origine nationale, la couleur de la peau ou un règlement imposant une telle procédure. Je crois, pour ma part, que nous allons pouvoir élaborer une norme mondiale en matière de voyageurs dignes de confiance, et que c'est l'OACI qui en assurera le respect. Chaque gouvernement devra démontrer qu'il applique les règles et les procédures prévues. Nous disposerons alors d'un système commun au Canada, aux États-Unis et à Israël.

**Le président:** M. Bevington.

**M. Dennis Bevington:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Sela, M. Jean vous avait posé une question concernant la proportion de voyageurs actuellement classés, en Israël, dans la catégorie des voyageurs dignes de confiance. Êtes-vous en mesure de nous le dire?

**M. Rafi Sela:** Je n'ai pas le chiffre exact, mais je dirais que cette proportion atteint environ 50 p. 100.

**M. Dennis Bevington:** Lors de la séance précédente, les représentants de l'ACSTA nous ont dit ne posséder aucun chiffre concernant le coût des mesures de sécurité applicables aux vols internationaux. Avez-vous une idée de ce que ces mesures coûtent pour chaque vol de passagers entre le Canada, les États-Unis, Israël ou l'Allemagne?

**M. Rafi Sela:** Le système installé à l'aéroport Ben Gurion coûte, par passager, de 50 à 60 p. 100 moins cher que le système en place dans les autres aéroports du monde. Les coûts seront donc de 40 à 30 p. 100 moins élevés.

**M. Dennis Bevington:** Monsieur Salter, avez-vous, vous-mêmes, des chiffres à nous fournir sur cela?

**M. Mark Salter:** Non.

**M. Dennis Bevington:** Bon.

Votre système serait donc moins coûteux.

Je voudrais maintenant revenir à la question des scanners corporels, car nous avons investi dans ce genre d'appareils une somme considérable et je voudrais pouvoir me faire une idée plus précise de ce qu'il en est.

Vous avez dit, tout à l'heure, monsieur Salter, que ces appareils permettent de repérer les couteaux en céramique. Quels sont actuellement les risques posés par un couteau en céramique, compte tenu du renforcement des parois du poste de pilotage? Il est désormais, contrairement à ce qu'il en était jusqu'au 11 septembre, impossible de transformer un avion en bombe volante dans la mesure où le pilote respecte les nouvelles procédures. Quel est donc l'avantage de ces appareils? Ne serait-il pas préférable de disposer d'appareils renifleurs capables de détecter les objets qui présentent actuellement un danger réel, essentiellement les engins explosifs?

**M. Mark Salter:** M. Sela semble disposer de renseignements confidentiels concernant les moyens de déjouer les scanners. Je ne suis pas moi-même en possession de tels renseignements et il se peut que je sois mal informé à cet égard.

**M. Dennis Bevington:** Mais vous avez cité les couteaux en céramique comme —

**M. Mark Salter:** Oui, désolé. Vous avez parfaitement raison, car...

Désolé. Avez-vous terminé?

**M. Dennis Bevington:** Oui, allez-y.

• (1040)

**M. Mark Salter:** Il est vrai qu'actuellement, le plus grand risque provient d'explosifs. Les scanners en 3-D permettent de mieux repérer de tels engins qu'un passager peut avoir éventuellement cachés sur sa personne, car ces engins ont besoin d'un dispositif électronique de déclenchement et c'est cela qui permet de les repérer.

Mais si M. Sela est en possession de certains renseignements secrets indiquant que ces appareils peuvent être déjoués, alors...

**M. Dennis Bevington:** Un dispositif de déclenchement peut, je crois, être intégré à un appareil électrique —

**Dr. Mark Salter:** Oui, à un téléphone portable, à une clé électronique de voiture — tout à fait.

**M. Dennis Bevington:** — ou à un appareil photo. Enfin, à toutes sortes d'objets. Cela étant, on ne voit guère l'utilité d'installer ces scanners. Pourtant, il doit bien y avoir une raison de dépenser 11 millions de dollars de l'argent du contribuable pour installer ces appareils.

Ajoutons à cela des frais de fonctionnement très élevés. Cela exige en effet tout une équipe — une personne pour examiner le passager, une autre personne pour capter son attention afin que le passager en question ne voie pas qui opère effectivement le contrôle, plus le temps d'entrer et de sortir de la cabine du scanner. Il faut que les gens chargés de l'écran fassent preuve d'une attention de chaque instant et il faudra donc qu'ils se relayent assez fréquemment afin que l'opérateur puisse maintenir une attention sans faille et effectivement repérer ce qui ne doit pas passer.

J'ai vu un de ces appareils fonctionner et l'écran exige effectivement une attention constante. Les changements d'équipe et l'attention exigée des opérateurs sont, effectivement, des aspects intéressants du problème.

**M. Mark Salter:** Les changements d'équipe et l'attention nécessaire des opérateurs sont, effectivement, des aspects intéressants du problème. Il y a, par contre, en Suisse, un psychologue qui prétend exactement le contraire. D'après lui, il faut environ 20

minutes pour que l'opérateur du scanner prenne le rythme et parvienne à détecter les objets qu'il ne doit pas laisser passer, justement parce que l'image n'est pas facile à saisir, cela étant également vrai des machines à rayons X où le passager s'assied devant l'appareil. Les changements réguliers d'équipe ne semblent donc pas plus efficaces qu'une rotation moins fréquente des personnels. Ce n'est sans doute pas là le point le plus important.

**M. Dennis Bevington:** Je dois dire en outre que la tâche va être très dure pour les personnes qui vont devoir accomplir ce travail jour après jour. Je pense que cela va imposer aux opérateurs de scanner un stress considérable.

**M. Mark Salter:** C'est possible, mais la principale raison d'installer ces appareils c'est qu'ils permettent, mieux que les moyens actuels, de détecter à la fois les objets en métal et les explosifs. Les appareils renifleurs n'exigent pas un personnel moins nombreux que les scanners corporels.

**Le président:** Qu'en dites-vous, monsieur Sela?

**M. Rafi Sela:** Je ne suis pas d'accord. Les appareils renifleurs sont automatiques et exigent donc un personnel moins important que les appareils à rayons X.

Deuxièmement, je ne dis pas cela pour vous effrayer, mais que va-t-on faire si quelqu'un qui envisage un attentat-suicide se fait sauter alors qu'il passe à travers l'appareil? Va-t-on simplement acheter un nouvel appareil, et aussi peut-être un nouveau terminal? Que faire en pareil cas?

Ce n'est qu'au moment du passage par l'appareil que vous pouvez le détecter, car c'est le seul point de contrôle. Il n'y a rien avant, ni après. C'est justement là où je voulais en venir, car si je projette vraiment de démolir un aéroport, en l'absence de mesures de profilage, nous n'avons, moi et cinq comparses animés d'une même intention, qu'à nous présenter aux alentours des appareils et à les faire sauter. Il n'en restera rien.

**Le président:** M. Bruinooge.

**M. Rod Bruinooge (Winnipeg-Sud, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je voudrais d'abord donner à mon collègue, M. Richards, l'occasion de poser une question après lui et j'en poserai moi-même une ou deux.

**Le président:** Monsieur Richards.

**M. Blake Richards (Wild Rose, PCC):** Merci bien.

Je remercie M. Bruinooge d'avoir partagé avec moi son temps de parole.

Monsieur Sela, vous nous avez longuement parlé aujourd'hui du criblage des passagers et des méthodes d'analyse comportementale que vous appliquez dans votre pays. Vous estimez que les scanners que nous allons acquérir, ici au Canada, n'intègrent pas les technologies les plus avancées ou performantes. Or, vous ne nous avez pas encore dit grand-chose des moyens techniques que vous employez en tandem avec vos méthodes de criblage.

Pourriez-vous nous en dire un peu plus à cet égard et nous expliquer pourquoi, d'après vous, cela serait préférable à ce que nous envisageons de faire?

**M. Rafi Sela:** D'abord, je précise que nous ne nous fions pas aux scanners. La seule raison d'en avoir installé à l'aéroport Ben Gurion est que cela répond aux normes élaborées par l'OACI.

Ce que nous faisons, c'est observer les passagers au fur et à mesure qu'ils passent par le scanner, tout en analysant leur comportement. Nous ne nous intéressons pas tellement à ce qu'ils ont dans leurs bagages à moins qu'ils aient des objets interdits par les règlements de l'OACI – essentiellement des armes à feu, des armes blanches ou des choses comme cela. Nous ne prêtons, par exemple, aucune attention au nombre de bouteilles de vin israélien que vous souhaiteriez ramener au Canada, si tant est que vous empruntez un vol direct.

**Le président:** M. Bruinooge.

**M. Rod Bruinooge:** Merci, monsieur le président.

Je sens que nous allons bientôt être à court de temps et je vais donc poser à M. Salter une question qui n'appelle pas une longue réponse.

Je voudrais revenir un peu à ce que vous avez dit tout à l'heure au sujet des risques particuliers auxquels Israël doit réagir en matière de sécurité, par rapport aux risques auxquels nous sommes exposés ici, étant donné que nous ne faisons pas face à un pays militant qui, animé par une logique de combat, tente de s'introduire dans d'autres pays... Est-ce à peu près ce que vous nous disiez tout à l'heure?

Dans la mesure où nous n'adoptons pas des systèmes analogues à ceux qui ont été mis en place par Israël, ne pensez-vous pas qu'en fait cela augmente nos risques puisque ça facilite la tâche aux terroristes qui souhaiteraient s'introduire au Canada afin d'y accomplir un coup d'éclat qui, dans leur esprit, pourrait faire avancer la cause politique qu'ils défendent? C'est pourquoi nous devrions peut-être, me semble-t-il, examiner de près les risques auxquels nous sommes exposés, compte tenu des systèmes que nous avons instaurés et compte tenu aussi de la place du Canada dans le monde.

•(1045)

**M. Mark Salter:** Merci.

Premièrement, l'Accord d'Ogdensburg dit aux États-Unis que, par exemple, le Canada ne sera pas un lieu de lancement d'attaques contre les États-Unis. Ainsi, notre sécurité est en réalité liée à celle de notre voisin. Mais Israël est sujet à des bombardements suicides beaucoup plus fréquemment que le Canada ne l'a jamais été. Ahmed Ressam, le kamikaze du millénaire, est en quelque sorte un des événements primaires que nous ayons connus, de même que l'attaque contre Air India. Il y a donc eu deux incidents au cours des 35 dernières années.

Par conséquent, le niveau de menace à notre endroit est beaucoup plus faible. Vrai, le réseau Al Qaïda a nommé le Canada comme un des alliés des États-Unis. Nous sommes donc sur une liste. Je ne veux pas dire que notre pays n'a pas été nommé spécifiquement, parce qu'il l'a été, mais il l'a aussi été en raison de notre situation géographique, de nos politiques et de l'ouverture de notre société. Nous sommes dans une situation fort différente. Notre niveau de risque est bien inférieur à celui d'Israël.

Permettez-moi de revenir sur un élément qu'a mentionné M. Sela. Il a dit a parlé de l'incapacité de détecter les personnes au sujet desquelles vous avez des préoccupations dans le périmètre même de l'aéroport, puis de l'identifier en prévision d'un contrôle plus serré, quand cette personne passe dans le système.

Je voudrais que vous réfléchissiez à ce que cela signifierait pour le Canada. Cela voudrait dire la mise en place d'un système de télévision en circuit fermé ou d'un type de détection quelconque, mettons sur la 409, sur la promenade qui mène à l'aéroport, sur le QEW, n'est-ce pas? Cela voudrait dire de pousser la surveillance à

l'extérieur de l'aérogare et de l'aéroport d'une manière qui ne correspond pas vraiment à la culture de liberté de circulation des Canadiens.

**M. Rod Bruinooge:** J'ai un dernier point, et je crois que ce sera tout.

Le 16 décembre, j'étais à l'Aéroport international de Vancouver. Alors que je me préparais à monter à bord de mon vol, un très gros VUS Ford a fracassé la vitrine et s'est arrêté au comptoir où vous prenez les billets, à peine à 20 pieds de moi.

Bien sûr, il s'agissait d'un accident, mais cela aurait pu être autre chose. Je pense qu'il y a avantage à prévoir des périmètres de sécurité dans notre pays.

**Le président:** Merci.

Sur ce, je remercie nos invités.

Je crois que le défi qui se pose à nous tous est d'assurer la sûreté et la sécurité des voyageurs et d'avoir entendu deux points de vue divergents, ce qui est bien, je crois, pour notre comité. Nous comptons bien vous revoir et vous rendre visite.

Merci, monsieur Sela de nous avoir consacré du temps aujourd'hui. Nous savons que vous n'êtes pas présent parmi nous, mais vous y étiez assurément par la pensée et par l'esprit.

Monsieur Salter, merci de votre contribution.

Nous passons maintenant en sous-comité, mais j'aimerais d'abord attirer l'attention de tous les membres de notre comité. J'ai fait circuler une demande de déplacement. Tout dépend s'il y a suffisamment de personnes disposées à voyager en mai, après la semaine de congé de mai dans nos circonscriptions. J'ai besoin d'une motion pour approuver cela, afin que nous puissions soumettre la demande au comité du budget.

Monsieur Laframboise propose et M. Jean seconde.

Êtes-vous tous en faveur de la motion?

(La motion est adoptée. [Voir le *Procès-verbal*])

**Le président:** Merci. J'apprécie. La motion ira maintenant au comité de liaison dès aujourd'hui.

M. Jean.

**M. Brian Jean:** Je soulève un point d'ordre qui fait suite à ce qui s'est passé lors de la réunion à huis clos, il y a un certain temps en rapport avec M. Kennedy. Certains renseignements ont été communiqués à huis clos. Si je comprends bien, le président ne peut rendre de décision en rapport avec les discussions tenues à huis clos à moins qu'il n'ait été autorisé par le comité à accéder à ces renseignements.

Je propose donc aujourd'hui une motion pour permettre au président et au président uniquement, d'avoir accès aux renseignements qui ont été fournis lors d'une réunion à huis clos, et lors de cette réunion à huis clos en particulier, afin qu'il puisse rendre une décision appropriée relativement à la question de privilège que lui a soumise le comité.

•(1050)

**Le président:** Y a-t-il des observations?

M. Volpe.

**L'hon. Joseph Volpe:** Je me demande ce qui doit vraiment se produire au plan de la procédure. Je croyais qu'il fallait d'abord une motion pour l'adoption du rapport étant donné que le comité à rendu compte de ses délibérations et que le rapport comprend des propos issus des discussions à huis clos.

J'estime que le président devrait les aborder si le rapport soumis à la Chambre des communes a d'abord été adopté ou si la Chambre elle-même a adopté le rapport visé. Si la Chambre ne l'a pas adopté, le président n'a pas à se poser de question.

C'est ce que je pense. Je me demande si notre greffière peut jeter un peu de lumière sur ce problème.

**M. Brian Jean:** De fait, c'est la greffière qui a posé la question. Et c'est la façon dont je comprends la situation.

**Le président:** Bonnie.

**La greffière du comité (Mme Bonnie Charron):** Il n'est pas nécessaire d'avoir une motion d'agrément à la Chambre, parce que nous n'avons pas rendu compte d'une motion réelle sur laquelle la Chambre puisse se prononcer. Nous avons rapporté une partie de ce qui s'est passé. Nous avons porté la question à l'attention du président. Pour le moment, il incomberait à un député d'aviser le président qu'il entend soulever la question de la façon habituelle, après la période de questions sous forme de question de privilège.

En ce qui a trait à l'accès du président aux transcriptions des délibérations tenues à huis clos, je n'en connais pas le processus, mais nous pouvons certainement adopter une motion à cet effet, si nous le voulons.

**M. Brian Jean:** Je crois comprendre que nous devons aller de l'avant pour clore ce débat. Loin de moi l'idée de m'acharner inutilement, car je crois vraiment que le débat est clos, mais nous devons aller de l'avant, aller jusqu'au bout.

Mon intention était de soulever ce point après la période de questions soit aujourd'hui, soit demain. Essentiellement, mon intervention aurait été de moins d'un paragraphe. Il ne s'agit pas de pointer du doigt un incident en particulier. Mon intention n'était que de demander au président de s'informer sur ce qui s'est produit et de trancher.

En toute franchise, je ne cherche pas à embarrasser quiconque ni à poser des questions pour découvrir que quelqu'un a sanctionné la chose. Je ne crois pas que cela soit constructif. Je voulais tout simplement lui donner la possibilité d'obtenir tous les renseignements afin que personne ne soit dans le brouillard, si la situation pose problème.

Par conséquent, il faut y aller par voie de motion, uniquement pour lui donner accès aux délibérations qui ont eu lieu à huis clos afin qu'il puisse les analyser à fond. Si le comité est d'accord, il s'agit simplement de demander au président de faire enquête. Voilà, c'est tout.

**Le président:** Je vous informe qu'il y aura un vote à la Chambre. Les lumières clignotent. Le vote aura lieu dans 30 minutes.

Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Je pense que la proposition du secrétaire parlementaire est honnête. De toute façon, on n'a pas l'intention d'en

faire tout un plat. Il faut simplement fournir tout ce qu'il faut pour être en mesure de clore ce débat.

[Traduction]

**Le président:** Y a-t-il d'autres observations?

Allez-y, monsieur Bevington.

**M. Dennis Bevington:** Je n'ai aucun problème à fournir au président, en toute confiance, les renseignements dont il a besoin.

J'aimerais que nous arrivions au bout de cette affaire. De fait, nous retournons en arrière. Tout cela s'est produit parce que nous n'avons pas été suffisamment clairs quant aux instructions sur les réunions à huis clos. Je crois que le comité comprend très bien les choses maintenant.

**Le président:** Le comité veut-il accepter une motion qui permettrait au président d'avoir accès au compte rendu des discussions à huis clos lors de cette séance particulière?

**L'hon. Joseph Volpe:** Qui la présentera?

**M. Brian Jean:** Je le ferai et il me fera plaisir de vous distribuer le texte de l'allocution au préalable. Il s'agira d'un ou deux paragraphes au maximum.

**L'hon. Joseph Volpe:** Je suis heureux d'entendre mes collègues de ce côté de la table dire qu'ils aimeraient clore la question. Je ne voudrais pas créer un autre précédent, mais si notre comité a l'intention de clore le débat et de minimiser toute discussion future, peut-être vaudrait-il mieux que le président de notre comité se lève et dise: « Monsieur le président, je vous ai présenté, la semaine dernière, un rapport sur les délibérations de notre comité, et le comité souhaite que vous puissiez prendre connaissance du procès-verbal des délibérations à huis clos lorsque vous rendrez votre décision ».

Cela me conviendrait parfaitement.

• (1055)

**M. Brian Jean:** Vous avez raison.

**Le président:** Je suis tout disposé à le faire.

**L'hon. Joseph Volpe:** Bien, si mes collègues de ce côté-ci de la table l'acceptent et si mes collègues de l'autre côté de la table l'acceptent, alors tout est parfait.

**M. Brian Jean:** Devons-nous voter sur une motion, ou...?

**Le président:** Il n'est pas nécessaire d'avoir une motion.

**L'hon. Joseph Volpe:** Par consensus alors.

**Le président:** Avons-nous consensus?

**Des voix:** D'accord.

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

**Le président:** Merci beaucoup.

Par conséquent, nous retirons la motion de M. Jean.

Nous nous réunirons à nouveau mardi matin, à 9 h.

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>