



















**Mme Bonnie Crombie:** Nous avons parlé un peu de l'augmentation des taxes à la sécurité dans les aéroports. Vous avez dit que l'augmentation était de 52 p. 100. Où croyez-vous que les taxes devraient être investies dans le meilleur intérêt de la sécurité aérienne?

• (0950)

**M. John McKenna:** Je crois qu'il faut adopter une approche globale pour toutes les mesures de sécurité, la façon dont elles sont financées, la façon dont elles sont appliquées, qui fait quoi, et pas seulement réagir de manière impulsive quand des choses se produisent.

Le droit pour la sécurité des passagers est perçu par le gouvernement, il est déposé dans le fonds général et ensuite il finance l'ACSTA. Nous ne savons pas combien d'argent est perçu et nous ne savons pas vraiment de quelle façon l'ACSTA dépense son argent ou si elle le dépense judicieusement. Nous n'en avons aucune idée.

**Mme Bonnie Crombie:** Nous comprenons que cette nouvelle taxe permettra d'amasser dans les 3,2 milliards de dollars.

Vous avez fait des commentaires sur les scanners corporels et le contrôle comportemental. Je me demande si vous pourriez nous en dire davantage sur l'utilité des scanners corporels et nous donner votre opinion sur le contrôle comportemental par rapport à la démarche éprouvée qui est prise en Israël à l'égard des voyageurs.

**M. Michael Skrobica (vice-président, Affaires monétaires de l'industrie, Association du transport aérien du Canada):** Je m'appelle Mike Skrobica et je travaille pour l'Association du transport aérien du Canada. Je suis responsable de la sécurité à l'ATAC et j'espère donc pouvoir répondre à la question au nom de John.

En ce qui concerne les scanners corporels, nous croyons qu'ils conviennent mieux à la situation canadienne que l'analyse comportementale. L'analyse comportementale qui a été proposée et mise à l'essai à l'ACSTA est une version allégée de ce qui se fait en Israël, et même dans les meilleures circonstances, le volume et le nombre importants de vols surpassent de loin ce qu'on voit dans le marché de l'aviation très limité qu'est Israël. Ainsi, nous croyons qu'une solution technologique est indiquée. Cependant, le fait que des gens choisissent de ne pas passer à travers le scanner corporel ou de limiter son utilisation aux personnes âgées de plus de 18 ans constitue des lacunes et elles doivent être comblées.

**Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe):** Merci, monsieur Skrobica.

Je dois donner la parole à M. Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Merci, monsieur le président. Messieurs, je vous remercie de comparaître devant notre comité.

Ma première question s'adresse à M. Prud'Homme. En début de présentation, vous m'avez apporté un certain éclairage quand vous avez dit qu'il semblait clair, lors de la première rencontre entre votre association et Transports Canada, que cela remplaçait le système d'inspection traditionnel. Tel était en fait l'objectif de Transports Canada, bien qu'on l'ait toujours contesté. Il s'est avéré que l'on a changé d'orientation et que l'on a l'intention de protéger le système d'inspection traditionnel, ce à quoi vient s'ajouter le système de gestion de la sécurité. J'ai toujours été contre ce remplacement. L'Organisation de l'aviation civile internationale mentionnait qu'il fallait un système de gestion de la sécurité en équilibre avec un

système d'inspection. Je pense que Transports Canada a bien compris cela maintenant.

Je crois que le gouvernement a décidé de retarder l'application de ce système. Si j'ai bien compris, avant que le système de gestion de la sécurité soit installé chez votre clientèle, il faudrait que l'on tienne compte de la taille des entreprises. Est-ce exact?

**M. Marco Prud'Homme:** En fait, on constate que lors de la première vague d'implantation du SGS chez les transporteurs de type 705 et dans les aéroports, les inspecteurs se sont retrouvés du jour au lendemain débordés en raison d'une charge de travail assez importante. Par ailleurs, cela ne représente pas un grand nombre d'entreprises.

Au Québec, les deux tiers de ces entreprises comptent moins de dix employés. On a entendu dire que Transports Canada allait soumettre une nouvelle structure à l'automne. On commence par une nouvelle structure de travail et d'organisation, puis on s'attaque environ aux deux tiers des entreprises du Québec pour l'implantation d'un SGS. Face à une telle charge de travail, il est normal que les gens établissent des priorités. Si on veut poursuivre cette implantation tout en continuant à faire de la surveillance, on devrait adopter une approche beaucoup plus graduelle dans le temps.

**M. Mario Laframboise:** Transports Canada devra s'ajuster. On veut augmenter le nombre d'inspecteurs, mais on ne réussit pas à pourvoir les postes. Les pilotes fédéraux nous ont dit qu'il y avait une volonté, mais qu'en pratique, c'était plus difficile qu'on ne le pensait. Évidemment, c'est une réalité qui risque de nous rattraper assez rapidement, compte tenu de votre clientèle.

**M. Marco Prud'Homme:** Il y a non seulement cette réalité, mais aussi le fait que plusieurs inspecteurs prendront bientôt leur retraite et devront être remplacés. En raison de la situation démographique actuelle du Canada, beaucoup de gens partent à la retraite et on doit les remplacer. On vivra déjà une crise potentielle dans les trois prochaines années. En plus, on ajoute une charge de travail. Ce sont là les ingrédients magiques pour donner une solution compliquée.

Pour notre part, nous suggérons une approche beaucoup plus graduelle. Il ne faut pas nécessairement s'attaquer à toutes les entreprises de type 703 et à toutes les écoles de pilotage. Si ce sont de petites organisations où les propriétaires sont déjà à l'avant-garde, sur la ligne de front, ajouter ce système peut s'avérer une valeur ajoutée. Or, il faut se demander si c'est vraiment le temps de le faire et si on a la capacité de le faire.

• (0955)

**M. Mario Laframboise:** Ma prochaine question sera adressée à la fois à M. Jones et à M. Prud'Homme.

J'ai senti que si jamais cela s'implantait, les associations que vous représentez souhaiteraient probablement en devenir les gestionnaires, un peu comme l'était l'Association canadienne de l'aviation d'affaires. Je me demande pourquoi vous voulez faire cela. Je regardais les rapports d'accidents du Bureau de la sécurité des transports du Canada, qui blâmait l'Association canadienne de l'aviation d'affaires.

Tout d'abord, vous avez plusieurs membres, et ceux-ci suivent l'évolution de l'économie, c'est-à-dire que certaines entreprises vont bien et d'autres moins bien. Pourquoi une association voudrait-elle gérer cela? Pourquoi ne pas tout simplement laisser Transports Canada faire son travail? Pourquoi tentez-vous de vous immiscer à titre d'instance qui va donner des accréditations, alors qu'un blâme par le Bureau de la sécurité des transports pourrait ruiner votre association en l'espace de cinq minutes?

**M. Marco Prud'Homme:** Les intérêts des associations sont différents. Le document auquel vous faites allusion a été déposé le 23 janvier 2009 en vue justement de mettre sur pied des programmes de partenariat dans l'industrie. Dans notre cas, à l'AQTA, on a examiné cela et on a rejeté l'idée de faire justement ce que vous dites.

**M. Mario Laframboise:** D'accord, parfait.

Monsieur Jones?

[Traduction]

**M. Fred Jones:** Tout d'abord je dois dire que je n'ai reçu aucun mandat de notre conseil ou de nos membres pour défendre un programme comme celui de l'ACAA. Ce qui m'inquiète, c'est que le fait de d'être réapproprié le programme de l'ACAA a envoyé un terrible message au monde de l'aviation dans un contexte de SGS. Il a signalé un retrait des principes relatifs aux SGS.

Tout d'abord, le fait que le rapport sur l'accident de Fox Harbour a blâmé l'ACAA, ou du moins a mis en lumière des lacunes dans le programme de l'ACAA, signifiait qu'il y avait des problèmes que l'ACAA devait résoudre. Cela ne signifiait pas que tout le concept était mauvais. Voilà une chose.

Ce que notre association défend dans l'industrie des hélicoptères, c'est que le ministre ne pousse pas plus loin le message qu'il a envoyé selon nous en se réappropriant le programme de l'ACAA afin d'inclure d'autres possibilités qui peuvent exister en matière de délégation — de délégation individuelle. Le programme de l'ACAA était un programme complet qui englobait la certification et la surveillance des exploitants dans le domaine de l'aviation d'affaires. Les délégations d'autorité sont des domaines beaucoup plus petits où le ministre dit à l'industrie qu'elle exercera cette autorité au nom du ministre. Il y a de nombreux exemples de réussites à cet égard dans notre industrie.

Cela apporte certaines choses à l'industrie. Elle a le potentiel d'offrir une plus grande souplesse aux exploitants. Elle pourrait nous libérer, dans une certaine mesure, des règlements normatifs. Et elle pourrait nous permettre d'exercer une plus grande influence sur l'environnement de réglementation dans lequel nous devons vivre quotidiennement. Nous sommes d'avis que sans compromettre la sécurité, elle donne une plus grande souplesse aux exploitants et les libère des règles très normatives qui sont en place aujourd'hui.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Par contre, monsieur Jones, le rapport du Bureau de la sécurité des transports du Canada dans le cas de l'accident a été dévastateur pour l'association. Que l'association soit venue nous manifester son désaccord face aux conclusions du Bureau de la sécurité des transports, je veux bien, mais il n'en reste pas moins que ce dernier est l'organisme auquel la population doit se fier. Je pense que la décision du gouvernement a été la bonne.

Ma prochaine question s'adresse à M. McKenna...

**Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe):** Monsieur Laframboise, je regrette, mais on a déjà dépassé les sept minutes. Peut-être aurez-vous une prochaine occasion d'intervenir.

Monsieur Bevington, vous avez la parole.

•(1000)

[Traduction]

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

Je remercie les témoins d'être ici aujourd'hui. J'apprécie toutes vos opinions. Je crois, très clairement, que ce que vous dites à propos des petits transporteurs, c'est qu'il est nécessaire d'examiner plus en

détail la façon de mettre en œuvre des SGS pour eux. Il est assez clair que le témoignage de MM. Nourse et Prud'Homme laisse entendre que nous n'y sommes pas encore.

Je remarque, monsieur McKenna, que vous dites dans le magazine *Wings* que vous êtes en train de rédiger un guide sur les SGS par l'entremise de l'ATAC. Le calendrier de mise en œuvre pour les petits transporteurs... Je crois que nous serons tous d'accord pour dire que c'est nécessaire. Je crois que tout le monde en conviendrait.

Je suis très ravi de vous voir présenter cela, parce que l'unanimité à ce sujet est très importante pour notre comité. Elle soutient la direction, également. Je suppose que la question est de savoir combien de temps cela va prendre. Les programmes de SGS seront-ils assez souples pour nous permettre de déterminer les enjeux dans le Nord et de déterminer les enjeux propres aux très petits transporteurs, qui sont complètement différents? On ne peut pas instaurer une culture de sûreté chez les très petits transporteurs à moins que les très petits transporteurs croient à l'unanimité qu'il s'agit en fait de la culture. N'ai-je pas raison?

Il en va de même pour le Nord. Il y aura des règlements qui présenteront une vue d'ensemble des SGS plus grande que celle des grands transporteurs. J'aimerais avoir les commentaires de MM. Nourse et Prud'Homme à ce sujet.

**Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe):** Monsieur Nourse.

**M. Stephen Nourse:** C'est assurément plus difficile pour les plus petits exploitants, simplement parce que nous ne disposons pas des mêmes quantités de données que les gros transporteurs. On peut toutefois dire que l'expérience s'est révélée très positive pour les gros transporteurs, comme je l'ai déjà dit. Or, nous pensons qu'il convient de nous accorder ce temps d'arrêt, si on peut dire, pour examiner les leçons apprises par les gros transporteurs et nous assurer que les mesures sont adaptées à la taille et à la complexité des plus petits exploitants lorsqu'elles seront mises en application.

Je tiens à noter que les plus petits transporteurs se préoccupent tout autant que les autres des questions de sécurité. Il est intéressant de voir les interactions entre les petits et les plus gros transporteurs à différentes occasions, comme notre récente assemblée générale annuelle. Les gens voient les choses venir. Ils ont peur. Mais, comment dire, leurs préoccupations sont quelque peu apaisées lorsqu'ils constatent que les transporteurs assujettis à l'article 705 ne voient plus la chose de façon très négative.

Transports Canada est...

**M. Dennis Bevington:** Très bien.

**M. Marco Prud'Homme:** Pour ma part, je travaillais pour un exploitant assujettit à l'article 705 lorsque l'implantation des SGS a commencé à se faire. Cette entreprise était une des premières à mettre en œuvre les phases un, deux et trois des SGS. Essentiellement, ce processus a été très long et nous n'avions pas d'outils. Nous avons dû embaucher un consultant afin de nous faire expliquer en quoi consistaient les SGS.

Nous pouvions faire appel à ce type de ressource parce que l'entreprise comptait une centaine d'employés. Toutefois, lorsque vous travaillez pour une entreprise qui a cinq, sept ou huit employés, vous ne disposez pas vraiment des ressources pour embaucher un consultant. Vous vous tournez donc vers votre association pour avoir accès à des services ou à des possibilités de formation.

En gros, les outils n'existent pas. Nous devons embaucher des gens pour les créer, ce qui coûte de l'argent. C'est donc une question de temps et de ressources. Nous ne sommes pas contre. Nous disons simplement qu'il y a là un problème de capacités qu'il faut régler.

**M. Dennis Bevington:** Donc, en quelque sorte, on pourrait peut-être élaborer un guide de pratiques exemplaires dans le domaine des systèmes de gestion de la sécurité pour les petits transporteurs, ou encore faire inscrire dans la réglementation quelles sont les normes auxquelles doivent se conformer ces entreprises en matière de sécurité. Il n'est pas question d'autogestion mais plutôt d'instruments précisément conçus pour les petits exploitants aériens.

**M. Marco Prud'Homme:** Une des choses intéressantes à souligner au sujet des SGS, c'est qu'on les applique dans les grosses entreprises pour décloisonner l'information, de manière à ce qu'elle circule dans toutes les sphères de l'organisation. Toutefois, lorsque vous êtes une petite entreprise, ces cloisons n'existent pas. Vous êtes comme une grosse bulle.

Par exemple, si vous êtes aux prises avec un problème qui compromet la sécurité dans l'aire de trafic et que vous trouvez un outil ou une procédure pour améliorer la sécurité, les mesures que vous adoptez ne seront pas communiquées à toutes les autres entreprises. Essentiellement, cela signifie que ces petites entreprises tentent chacune de leur côté de trouver des façons d'accroître la sécurité. L'information n'est pas partagée.

Il conviendrait peut-être d'envisager des méthodes différentes pour les petites entreprises, une approche différente en matière de SGS, plutôt que de décréter la marche à suivre en quatre étapes et d'y voir là un système convenable. Lorsque vous avez huit employés...

• (1005)

**M. Dennis Bevington:** Oui, d'accord. Très bien.

Je voudrais passer à certaines des questions liées à la sûreté. J'ai encore quelques minutes.

Vous avez parlé des scanners corporels et vous avez dit que ceux-ci n'auraient pas permis de déceler la bombe.

Certains témoins nous ont dit récemment que l'ajout de portes blindées pour empêcher l'accès aux cabines de pilotage a fait en sorte d'éliminer certaines des menaces liées aux armes, par exemple aux couteaux et aux armes à feu à bord des avions, ou encore de limiter les possibilités qu'une personne malveillante s'empare des commandes de l'avion. De nos jours, la menace, c'est la présence d'explosifs. Si vous avez un scanner corporel incapable de détecter les explosifs, à quoi bon? Pourquoi ne pas envisager l'adoption d'un système où on utiliserait des chiens plutôt que des machines? Ne serait-il pas plus prudent de renifler que de déshabiller? Ce système serait peut-être mieux à même de détecter les explosifs que les scanners corporels. Quel risque cherche-t-on réellement à éliminer?

**M. Michael Skrobica:** Je répondrai pour M. McKenna.

Tout d'abord, nous estimons que les scanners corporels jouent un rôle très important. Sont-ils la solution parfaite? Non.

Comme vous l'avez dit, la détection électronique des vapeurs d'explosifs et la détection électronique des traces d'explosifs sont deux autres méthodes. La détection des traces d'explosifs s'effectue en ce moment au Canada, au moyen d'échantillons prélevés sur vos bagages. Si vous transportez une bombe, les produits chimiques sont habituellement si volatils que des traces de ces produits se retrouveront probablement sur d'autres articles que vous portez ou que vous transportez. Ces méthodes sont appliquées au Canada et nous ne disons pas qu'il faut s'en débarrasser.

Les États-Unis, qui ont longtemps refusé de reconnaître l'utilité de la détection des vapeurs, en sont actuellement à mettre ces techniques à l'épreuve dans certains gros aéroports du pays.

**M. Dennis Bevington:** N'est-ce pas la technique employée par les Israéliens?

**M. Michael Skrobica:** C'est une des techniques utilisées par les Israéliens.

**M. Dennis Bevington:** Oui...

**Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe):** Monsieur Bevington, je suis désolé, mais il faudra attendre la prochaine série de questions.

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

**Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe):** Nous passons maintenant à M. Watson.

**M. Jeff Watson (Essex, PCC):** Merci, monsieur le vice-président.

Merci aux témoins d'être ici pour nous aider dans notre étude de la sûreté et de la sécurité aériennes.

Avant toute chose, j'aimerais rectifier le tir, si possible. C'est peut-être tout nouveau pour Mme Crombie mais, monsieur McKenna, vous êtes dans le domaine depuis assez longtemps pour vous souvenir de ce qui s'était passé à l'origine avec la Loi sur l'aéronautique. Outre l'obstruction faite pendant les séances de comité par les néo-démocrates, vous vous souviendrez peut-être que nous avons dû faire face à une motion de renvoi pour faire retirer la question de l'ordre du jour lorsque le projet de loi est revenu en Chambre. C'est à ce moment que le gouvernement a pris la décision d'apporter les changements par l'entremise du processus de réglementation plutôt que par l'entremise du processus législatif. Par conséquent, je dirais que le gouvernement considère bel et bien la question des SGS comme prioritaire; nous tentons de faire progresser le dossier.

Pour en revenir précisément au point soulevé par M. Jones au sujet de la décision prise à l'égard de l'ACAA, M. Grégoire, qui a comparu devant ce comité au nom de Transports Canada, a dit très clairement qu'il fallait s'assurer de faire les choses correctement, c'est-à-dire s'assurer de développer les capacités des responsables de la certification autant que celles des organismes de réglementation proprement dits. Il reste du travail à abattre dans ce secteur avant de pouvoir passer à autre chose.

Je tenais à le dire pour le compte rendu.

Mes questions porteront surtout sur la sûreté aérienne. Monsieur McKenna, je m'adresserai à vous en premier. Compte tenu de votre expérience, lorsque vous examinez la chaîne de sûreté, où se situe le maillon le plus faible à partir du moment où je pose les pieds dans l'aéroport jusqu'au moment où je m'assois dans l'avion?

D'autres voudront peut-être répondre et sont certainement libres de le faire.

• (1010)

**Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe):** Allez-y.

**M. Michael Skrobica:** Le contrôle pré-embarquement a toujours été un des maillons importants de cette chaîne. C'est l'occasion de soumettre les passagers et leurs bagages de cabine à différents contrôles de sécurité. Nous avons dépensé beaucoup d'argent pour implanter un système de détection électronique que nous jugeons très efficace pour analyser les bagages mis en soute. La facture dépassait le milliard de dollars pour l'ensemble du Canada.

La menace a changé au fil des ans. Avant, nous nous inquiétions des détournements d'avion, alors qu'aujourd'hui, nous cherchons plus particulièrement à éviter l'utilisation d'explosifs à bord des avions. Les choses ont évolué depuis l'époque où les terroristes cherchaient à faire avancer leurs causes sans toutefois y laisser leur peau, et qu'ils détournaient les avions sur Cuba; aujourd'hui, ils sont tout à fait prêts à mourir pour ces mêmes idées.

Par conséquent, nous avons omis de nous concentrer autant qu'il aurait fallu sur la fouille des passagers eux-mêmes. Nous avions recours aux détecteurs de métal. La plupart des bombes comportent des composantes métalliques, mais certains engins explosifs — je devrais parler de « dispositifs explosifs de circonstance » — n'ont plus besoin de métal, c'est-à-dire de filage ou d'une pile ou de quoi que ce soit du genre. On peut les faire détoner autrement.

Nous nous livrons actuellement à une bataille technologique. Lorsque nous réussissons à colmater une brèche, d'autres auront tôt fait d'en trouver une nouvelle; ces personnes cherchent déjà à exploiter d'autres failles ou problèmes qu'elles finiront par trouver et auxquels nous devons continuer de faire face pour des dizaines d'années encore.

**M. Jeff Watson:** Est-ce que quelqu'un d'autre veut tenter de répondre à cette question? Non.

Dans vos documents, vous avez noté, comme d'autres l'ont fait récemment, que les longues files d'attente posent également un risque pour la sécurité. Je crois que vous avez parlé de façons de restreindre les files grâce à une sorte d'autorisation préalable, les « certificats de sûreté ». Je ne sais pas quel type d'autorisation vous aviez en tête. J'aimerais également savoir comment cette mesure s'appliquerait aux grands voyageurs. Vous avez opté pour des catégories intéressantes: agents de la paix, grands voyageurs, militaires. Nous n'avons pas vécu de situation comme celle de Fort Hood, mais j'estime qu'il s'agit d'un choix intéressant.

Comment voyez-vous ces autorisations préalables dans les faits? Serait-ce un programme de style NEXUS, mais destiné aux gens qui voyagent en avion à l'intérieur du pays? Ces personnes auraient-elles à payer des frais et à répondre à certaines questions, ou serait-ce un autre genre de système? Vous êtes tous libres de répondre et je vous invite à y aller de vos suggestions.

**M. Michael Skrobica:** Si ce n'est déjà fait, l'ACSTA mènera sous peu un projet pilote à l'aéroport Pearson en ce qui a trait à l'utilisation des cartes NEXUS. Comme vous le savez, NEXUS s'apparente à un contrôle de sécurité, car pour y être admissibles, les gens doivent se soumettre à une vérification de leurs antécédents et à un examen de dossier, afin de déterminer, par exemple, s'ils ont pris part à des activités criminelles, etc. Ces mesures font en sorte de réduire si on veut la taille de la botte de foin pour permettre de mieux y repérer l'aiguille.

Par contre, les titulaires de cartes NEXUS ne sont pas exemptés de tous les contrôles de sécurité. Ils doivent se plier à certains contrôles, mais ils n'auront pas forcément à subir de fouilles sommaires, etc., ce qui permet d'accélérer le processus pour ces personnes.

**M. Jeff Watson:** Cela m'amène à une autre question, si vous me permettez, qui est la suivante: bien que cela réduise le temps d'attente, cette mesure n'offre-t-elle pas l'occasion à une personne potentiellement dangereuse d'échapper aux contrôles de sécurité?

J'avais envisagé d'adhérer à NEXUS pendant les trois ans où je passais souvent la frontière pour mes activités d'importation et d'exportation, mais j'ai choisi de ne pas le faire parce que je trouvais le processus plutôt envahissant. Je ne savais pas trop où iraient mes renseignements. Mais cela ne veut pas forcément...

• (1015)

**Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe):** Monsieur Watson, votre temps est écoulé, mais je vais permettre à M. Skrobica de répondre à votre question.

**M. Jeff Watson:** D'accord, merci, monsieur le président.

**M. Michael Skrobica:** Il n'existe pas de système à toute épreuve. Transports Canada et d'autres spécialistes de la sûreté aiment décrire la sûreté comme différentes couches de protection...

**M. Jeff Watson:** C'est vers ça qu'on se dirige.

**M. Michael Skrobica:** Il n'y a pas de solution unique qui puisse fonctionner, mais nous croyons que c'est une façon intelligente d'essayer d'identifier les personnes susceptibles de poser problème.

Vous parlez d'une situation comme celle de Fort Hood. Je dirais que si vous appliquez correctement vos contrôles de sécurité, vous allez procéder un peu de cette manière pour tenter d'identifier les gens qui représentent un danger.

Pour ce qui est des grands voyageurs, peut-être que la carte NEXUS est offerte gratuitement par la compagnie aérienne pour faciliter les déplacements de ses grands voyageurs.

**Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe):** Merci beaucoup.

Nous passons à notre deuxième série de questions et réponses de cinq minutes.

Monsieur Martin.

**L'hon. Keith Martin (Esquimałt—Juan de Fuca, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier toutes les personnes ici présentes. Je sais que tous les électeurs reconnaissent la valeur de votre expertise. La plupart des gens voyagent en avion, et ceux réunis dans cette salle le font probablement plus souvent que la moyenne.

Ma première question porte sur les frais associés à la sécurité des passagers. Quel pourcentage de ces frais vous revient? Le savez-vous?

**M. Michael Skrobica:** Zéro. Nous ne recevons pas d'argent pour la manutention ni quoi que ce soit du genre. Ces sommes sont perçues sur nos billets puis remises au gouvernement.

**L'hon. Keith Martin:** D'accord, merci.

Vous êtes des spécialistes du domaine. Avez-vous établi une liste de recommandations en vue d'améliorer l'efficacité et l'efficacités des contrôles de sécurité dans nos aéroports?

**M. Michael Skrobica:** Je ne crois pas que l'ATAC ait fait un quelconque rapport ou une recommandation, mais nous avons formulé de nombreuses recommandations par le passé. Il ne faudrait que les rassembler et les présenter, et nous serions heureux de le faire.

**L'hon. Keith Martin:** Ce serait très apprécié. Vous êtes les experts en la matière, et je pense que cette information serait très utile au comité si vous pouviez nous la fournir. Cela nous aiderait à faire notre travail.

Merci.

**Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe):** Vous enverrez donc ces renseignements au greffier pour distribution?

**M. Michael Skrobica:** Oui.

**L'hon. Keith Martin:** Nous avons entendu des témoignages troublants, en particulier au sud de la frontière, en ce qui concerne nos pilotes et la fatigue de nos pilotes contribuant à plusieurs écrasements.

Les pilotes ont le droit de voler un certain nombre d'heures et ils ont des périodes de repos obligatoires. Proposez-vous que des modifications soient apportées à cet égard? Faut-il étudier la question et faire des changements?

**M. John McKenna:** À notre avis, les changements ne sont pas nécessaires en ce moment.

**L'hon. Keith Martin:** Les exigences actuelles concernant nos pilotes sont-elles suffisantes pour qu'ils travaillent efficacement?

**M. John McKenna:** Ils sont efficaces dans la grande majorité des cas. Pour ce qui est de la fatigue des pilotes et le reste, les compagnies doivent être responsables, mais les pilotes doivent aussi faire preuve de professionnalisme.

**L'hon. Keith Martin:** Nous avons déjà mentionné Israël, et il est parfois cité en exemple. Je sais, monsieur Skrobica, que vous avez indiqué que les compagnies étaient plus petites, mais qu'elles offrent des vols à de nombreux endroits dans le monde. Certains ont laissé entendre que nous devrions jeter un oeil à leurs évaluations de sécurité avant le vol et à leurs procédures lorsque les passagers sont acceptés et prennent leurs avions. S'agit-il du modèle que nous devrions examiner? Si oui, quelles leçons pouvons-nous tirer de ce qui ce fait dans ce pays?

**M. Michael Skrobica:** Il est considéré comme la norme d'excellence essentiellement parce qu'il est en guerre avec plusieurs groupes et secrètement avec plusieurs pays. Par conséquent, ses efforts atteignent des niveaux inégalés.

D'après moi, ce qu'il nous faut vraiment, c'est un système de sûreté de l'aviation comparable à celui d'autres pays du G8, dont le niveau de service et les marchés du transport aérien équivalent à ceux du Canada. Je prendrais donc davantage exemple sur les États-Unis ou le Royaume-Uni en matière de sûreté de l'aviation quant à ce qui convient à la situation canadienne.

• (1020)

**L'hon. Keith Martin:** Merci beaucoup.

Pour nous tous qui allons dans de nombreux aéroports, nous voyons les différences entre l'exécution des normes dans tout le pays. Tous les aéroports du pays, sauf quelques exceptions, devraient-ils appliquer une seule norme? Monsieur Nourse, vous avez mentionné que des différences s'imposent dans le Nord pour des raisons très logiques.

**M. Michael Skrobica:** L'un des aspects qui perturbe les passagers, c'est le manque de cohérence à l'échelle nationale. Certains endroits sont équipés d'ordinateurs pouvant détecter les traces d'explosifs, mais d'autres ne le sont pas. L'imprévisibilité comporte un avantage, et ce n'est certainement pas pour les voyageurs respectueux des lois, mais elle crée une incertitude pour les gens qui essaient de faire quelque chose de mal. Il y a donc un avantage, et il en est ainsi au Canada mais également dans d'autres pays du G8.

**L'hon. Keith Martin:** Je n'ai jamais pensé à cela.

[Français]

**Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe):** Monsieur Gaudet, c'est à vous.

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

Ma question s'adresse à M. McKenna. Les coûts au Canada sont rendus les plus élevés de tous les pays. Est-ce justifié, selon vous?

**M. John McKenna:** On pense que les coûts sont rendus les plus élevés. On était au deuxième rang avant l'augmentation de 50, 52 ou 53 p. 100, selon les coûts — il y en a trois. On se pose la même question que vous: l'ACSTA est-elle bien gérée de façon efficace et efficiente? On observe qu'elle est en train d'embaucher des centaines de personnes en raison des nouvelles mesures qui ont été annoncées depuis Noël, alors on se pose la question.

Le ministre a annoncé qu'il ferait une étude sur la gestion de l'ACSTA. On a hâte de voir les résultats.

**M. Roger Gaudet:** Le Bureau de la sécurité des transports du Canada vous demande-t-il parfois des solutions pour régler certains problèmes ou le fait-il tout seul?

[Traduction]

**M. Michael Skrobica:** Jusqu'à maintenant, Transports Canada a géré l'ACSTA au moyen d'une mesure appelée un arrêté sur le contrôle de sûreté, et nous avons eu l'occasion d'être consultés à cet égard lors de changements appréciables. Une étude a été menée sur la sûreté de l'aviation du Canada et l'ACSTA en particulier. Je crois qu'elle s'intitulait *Clear Skies*. On en a fait rapport au ministre, et la plupart des recommandations que nous avons formulées ont été acceptées.

[Français]

**M. Roger Gaudet:** Vous faites donc partie de la solution.

Est-ce pareil dans votre cas, monsieur Jones? Transports Canada vous interpelle-t-il?

[Traduction]

**M. Fred Jones:** Par l'intermédiaire du conseil des aéroports, j'ai reçu des commentaires à ce sujet. Nos membres, des pilotes d'hélicoptères, ne sont touchés réellement que pour ce qui est de la sécurité d'aire de trafic et de la sécurité relative au périmètre de l'aéroport et de la base fixe à partir de laquelle ils pilotent, qui est située à l'extérieur de l'aérogare. Ils ne font donc pas l'objet du contrôle préembarquement comme le font les compagnies aériennes lorsque leurs clients passent par l'aérogare. Dans ma vie antérieure, j'ai eu certaines activités dans le domaine, mais ce n'est pas une question qui suscite l'intérêt des pilotes d'hélicoptères, pour ces raisons.

[Français]

**M. Roger Gaudet:** Et vous, monsieur Prud'Homme?

**M. Marco Prud'Homme:** En ce qui a trait à la rétroaction, il y a toujours un dialogue entre Transports Canada et les transporteurs. Cependant, il est parfois difficile de donner une rétroaction à Transports Canada sans qu'elle soit retournée automatiquement sous forme de réponse ou d'explication. On espère grandement que, sous la direction de M. Eley, la culture du SGS, c'est-à-dire d'être à l'écoute de ce qui se passe à la base, provoquera des changements et les mènera sur la bonne voie. Cependant, il y a des améliorations à faire de ce côté.

• (1025)

**M. Roger Gaudet:** Qu'en est-il de vous, monsieur Nourse?

[Traduction]

**M. Stephen Nourse:** Je pense que Transports Canada mène parfois beaucoup de consultations. Nous ne sommes pas certains de savoir à quel point ils écoutent. Je dirais que c'est la façon dont ils sont perçus. Quelquefois, ils semblent très réceptifs et on pense qu'on a une bonne orientation et une intuition, et la semaine suivante tout est complètement différent.

[Français]

**M. Roger Gaudet:** Merci.

Ma prochaine question s'adresse à M. McKenna. Vous avez dit plus tôt que l'utilisation des scanners était plus ou moins bonne. Vous avez ajouté, en ce qui concerne le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport, qu'il devrait y avoir des certificats pour les agents de bord et les agents de la paix. J'y suis plus ou moins favorable, si je me fie à ce qui s'est passé aux États-Unis en 2001, alors que des avions ont percuté les tours à New York. Il s'agissait de pilotes de l'aviation américaine qui sont entrés dans l'avion. Vous allez me dire que c'étaient probablement des terroristes, et je suis d'accord avec vous, mais s'ils avaient passé certains contrôles, ils auraient peut-être été arrêtés.

Corrigez-moi si je me trompe. Je veux bien comprendre ce qui s'est passé en 2001.

**M. John McKenna:** Aucun de ces pilotes ou de ces terroristes impliqués n'était un pilote commercial. C'étaient des gens qui avaient suivi un cours élémentaire de pilotage et qui avaient pris le contrôle de la cabine de pilotage. Ces gens n'avaient pas une formation ou n'étaient pas des employés de compagnies aériennes.

[Traduction]

**M. Michael Skrobica:** C'étaient des passagers.

[Français]

**M. John McKenna:** En effet, ils étaient passagers à bord de l'avion avant de maîtriser l'appareil.

**M. Roger Gaudet:** Merci.

**Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe):** Monsieur Jean, c'est à vous.

[Traduction]

**M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC):** J'aimerais donner la première minute, si je peux, à M. Storseth, qui me cédera ensuite la parole.

**Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe):** Bon retour.

**M. Brian Storseth (Westlock—St. Paul, PCC):** Merci beaucoup, monsieur Volpe. C'est gentil de la part de M. Jean de me laisser parler en son nom pour faire changement.

**Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe):** C'est une première.

**M. Brian Storseth:** Monsieur Skrobica, j'aimerais revenir sur quelques questions posées par mon collègue à la fin de sa série de questions. Il parlait de l'incident de Fort Hood. Vous avez laissé entendre que le précontrôle aurait permis d'identifier ces personnes.

**M. Michael Skrobica:** Dans le cas de l'incident de Fort Hood, il était évident que la personne rencontrait des difficultés.

**M. Brian Storseth:** Quel genre de précontrôle auriez-vous fait qui aurait permis d'identifier cette personne?

**M. Michael Skrobica:** Le précontrôle devrait comporter un système de rétroaction intégré, mais si la personne avait demandé une carte NEXUS, il aurait pu y avoir de l'information au dossier

indiquant la possibilité de problèmes de sécurité, et on la lui aurait refusée dans ces circonstances.

**M. Brian Storseth:** D'accord, mais dans votre réponse à mon collègue, vous avez affirmé être assez sûr que le précontrôle aurait permis d'identifier cette personne comme une menace potentielle. Quels sont les éléments déclencheurs?

**M. Michael Skrobica:** Cela dépend. Par exemple, son cas était suivi de très près par l'armée américaine. Si une personne avait eu des contacts, comme il semblerait que c'était le cas, avec des personnes soupçonnées de faire partie d'Al-Qaïda, la vérification des antécédents du SCRS en ferait probablement état. Si je comprends bien, une vérification du quotient terroriste fait partie de la documentation relative à la carte NEXUS. Par conséquent, ces mises en garde auraient signalé que l'individu ne devrait pas obtenir la carte.

**Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe):** Monsieur Storseth, je ne sais pas si M. Jean fait montre d'indulgence à ce point, mais nous en sommes à la troisième minute.

**M. Brian Storseth:** C'est correct. Ça ne dérange pas M. Jean.

J'ai une autre question rapide pour vous. Vous avez dit « la sécurité, oui, mais pas à tout prix ». Tous ceux qui sont allés en Israël savent que la sécurité est le seul facteur pris en compte. Dans nos aéroports, la sécurité est « à quel prix »?

**M. John McKenna:** J'ose dire que le Canada et Israël sont des pays totalement différents, qui ont des cultures très différentes. Je ne crois pas qu'on soit prêts à voir du personnel militaire armé partout dans nos aéroports.

●(1030)

**M. Brian Storseth:** Ce n'est pas ce que j'ai dit. Vous avez dit « la sécurité, oui, mais pas à tout prix ». La question que je vous pose, c'est à quel prix?

**M. John McKenna:** C'est à déterminer, mais en ce moment nous ne savons pas ce qui est fait avec le coût de la sécurité. C'est notre préoccupation.

**M. Brian Storseth:** J'aimerais laisser le reste de mon temps à M. Jean.

**Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe):** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Il se demande pourquoi il a changé de comité.

Merci, messieurs. J'aimerais aborder deux choses.

Monsieur Jones, je tiens tout d'abord à dire que je suis un bon ami de Paul Spring de Phoenix Heli-Flight depuis de nombreuses années, plus de 20 ans. Je ne peux pas croire que vous vous dépréciez vous-mêmes, parce que je n'ai jamais vu personne consacrer autant de temps à l'entretien, au nettoyage et aux petits soins de son véhicule que les pilotes d'hélicoptères. Je comprends qu'un nombre considérable d'heures sont passées à l'entretien pour chaque heure de vol. Je pense que c'est quelque chose comme sept, ou j'ai entendu d'autres rumeurs, mais c'est étonnant le temps que vous consacrez à l'entretien de votre aéronef.

Toutefois, ce qui m'intéresse aujourd'hui, c'est la productivité. J'ai aimé lorsque vous avez dit de réduire la meule de foin pour trouver l'aiguille. Je pense que nous devrions l'envisager. Nous avons entendu un témoignage selon lequel Israël met environ 50 p. 100 de ses citoyens voyageurs dans un système, semblable à celui que nous avons, appelé « voyageurs fiables ». Y a-t-il d'autres moyens d'augmenter la productivité du pays en réduisant les queues, les couloirs d'attente, etc.? Ces choses nous intéressent, certainement, mais connaissez-vous d'autres moyens d'accroître la productivité? Considérez-vous cela comme la seule méthode simple que nous puissions trouver, ou comment pouvons-nous y arriver?

**M. Michael Skrobica:** Un domaine discutable dans lequel nous pourrions redéployer des ressources, financières et humaines, c'est le contrôle des non-passagers que nous faisons aux aéroports canadiens. Comme l'a indiqué John McKenna dans son témoignage, Israël et les États-Unis ne le font pas. Cela n'empêche pas les Américains de nous donner des conseils et de nous dire que nous ne contrôlons pas un échantillon assez important de non-passagers. Parmi ceux-ci figurent les pilotes et d'autres membres du personnel qui pourraient être dans une situation unique de causer un attentat terroriste, mais l'expérience a prouvé qu'ils ne l'ont pas été.

Comme dans tout système, il faut entre autres revoir les résultats de notre expérience. Trouve-t-on des éléments de menace? Peut-on arrêter les attentats terroristes? Si, après cinq, six ou sept ans, la réponse à la question du contrôle des non-passagers est non, alors nous devrions peut-être poser des questions. Est-ce la bonne façon de déployer nos ressources financières et humaines?

**Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe):** Merci.

Madame Crombie.

**Mme Bonnie Crombie:** Pourquoi ne pas partir de là également?

En plus du contrôle des non-passagers — je me demande si les personnes qui voyagent souvent, comme les députés, font partie des non-passagers — monsieur Skrobica, vous avez un peu parlé de la nécessité d'examiner les outils utilisés en Europe et aux États-Unis qui correspondent davantage à nos risques en matière de sécurité. Je constate qu'on ne montre pas la voie mais qu'on se contente de suivre. Vous ne semblez pas promouvoir le contrôle comportemental, alors quels sont les outils d'évaluation des risques que nous devrions adopter, compte tenu des normes américaines, des exemples et des pratiques exemplaires aux États-Unis et en Europe?

**M. Michael Skrobica:** Permettez-moi de parler de l'analyse comportementale, pour commencer. Je sais que le comité permanent a entendu un témoin il y a peu de temps qui, de toute évidence, faisait la promotion d'un plan entièrement différent pour le Canada. Je mets le comité en garde contre cette personne, puisqu'il s'agit d'un vendeur et qu'il veut vendre un produit. En conséquence, il fera probablement des déclarations qui vont à l'encontre de ce qu'ont fait d'autres pays.

L'expérience, les circonstances, la situation d'Israël est la plus extrême que vous connaîtrez, probablement, dans le monde. Nos niveaux de menace sont sans doute moins élevés que ceux des États-Unis et du Royaume-Uni, mais nous recommandons d'aller dans le même sens que ces pays. L'une des raisons pour laquelle nous utilisons l'expression « aller dans le même sens », c'est qu'ils ont des ressources très importantes et des budgets de recherche considérables pour ce qui est de la sûreté de l'aviation, et ces deux pays se conforment strictement à l'Annexe 17 de l'Organisation de l'aviation civile internationale. C'est le traité international qui régit les voyages aériens internationaux.

• (1035)

**Mme Bonnie Crombie:** Voulez-vous nous donner des détails sur ces outils?

**M. Michael Skrobica:** L'Annexe 17 établit un certain nombre de paramètres qu'il faut respecter. De plus, l'OACI vérifie de temps à autre si les pays s'y conforment. Le Canada a fait l'objet d'une vérification dont les résultats sont demeurés secrets, mais on m'a dit que nous nous conformons pour l'essentiel à l'Annexe 17.

**Mme Bonnie Crombie:** D'accord, je vais passer à un autre sujet, mais je vous remercie pour ces réponses. Je veux simplement mentionner que les fabricants de scanners corporels en sont aussi les vendeurs.

Monsieur McKenna, vous semblez, dans votre exposé, recommander un traitement préférentiel pour les équipes sportives et les célébrités, qui ne devraient pas passer par le terminal principal, en raison du risque pour la sécurité que cela pourrait poser. Je me demande quel tollé cela déclencherait si c'était le cas.

**M. John McKenna:** Ce que je dis, c'est qu'en ce moment, la plupart d'entre eux ne passent pas par le terminal principal, notamment parce qu'ils prennent des vols nolisés dans des centres de services aéronautiques. Certains voudraient qu'ils passent par les terminaux plutôt que par le système des centres de services aéronautiques, et c'est ce à quoi nous nous opposons, parce qu'il n'est pas nécessaire d'attirer davantage l'attention et d'accroître les risques de menace. Je suis certain que beaucoup de gens à Washington auraient aimé faire exploser l'avion des Canadiens, et cela aurait été beaucoup plus facile s'ils étaient passés par le terminal principal.

**Mme Bonnie Crombie:** D'accord.

Monsieur Jones, mon fils a récemment été transporté par hélicoptère vers l'hôpital pour enfants malades, et le merveilleux personnel du service médical d'urgence a toute ma confiance et ma gratitude. Vous êtes des anges, il n'y a pas de doute là-dessus.

Il semble que le pilotage soit beaucoup plus risqué et les écrasements beaucoup plus sensationnels dans le cas des hélicoptères; c'est pourquoi je me demande si vous pourriez nous en dire plus sur cette directive, ces pratiques exemplaires, et nous dire où en est rendue leur élaboration.

**M. Fred Jones:** Cette initiative — l'élaboration de pratiques exemplaires au sein de l'association — date d'environ deux ans et demi. Nous avons deux ou trois pratiques exemplaires qui sont définitives et accessibles à nos membres, et il y en a environ quatre ou cinq en cours d'élaboration. Nos membres ont élaboré ces pratiques exemplaires par consensus, alors elles reflètent ce qu'un exploitant prudent et raisonnable fait aujourd'hui. De manière générale, ces pratiques combleront les vides réglementaires ou dépassent les normes. Elles respectent toutes les normes réglementaires, mais elles ont aussi été conçues pour combler les lacunes et dépasser les normes.

C'est la volonté de Transports Canada de collaborer avec l'industrie dans le cadre de l'élaboration et de l'étude de nouvelles initiatives réglementaires qui décidera ultimement du succès de ces pratiques exemplaires. En ce moment où nous nous dirigeons vers un nouveau type d'inspecteur et vers les SGS — en vertu desquels l'industrie accepte davantage de responsabilités —, nous espérons aussi influencer davantage sur les normes qui régissent notre conduite. Si nous agissons de manière responsable et que nous élaborons de nouvelles règles qui reflètent ce que fait un exploitant raisonnable, ne serait-il pas sensé que ces normes finissent par être intégrées à la réglementation qui gouverne notre conduite?

**Mme Bonnie Crombie:** Oui. Quelle est la position de Transports Canada?

**Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe):** Monsieur Jones, madame Crombie, je dois revenir aux députés ministériels.

Je crois que M. Mayes et Mme Brown se partageront les cinq prochaines minutes.

**M. Colin Mayes (Okanagan—Shuswap, PCC):** Il semble que nous mettons l'accent dans nos aéroports sur les objets qui compromettent la sécurité et que nous essayons de les dépister, mais croyez-vous que l'identification des passagers et les analyses comportementales aux aéroports permettront de simplifier le système de manière à ce que les gens puissent franchir plus rapidement les contrôles de sécurité?

Évidemment, certains s'opposent à l'identification des passagers pour des raisons de discrimination et de protection de la vie privée. Puis-je vous demander de me dire si, à votre avis, il vaudrait mieux suivre cette voie que d'essayer simplement de détecter les objets qui pourraient compromettre la sécurité?

**M. Michael Skrobica:** J'apprécie le contexte de votre question. Nous ne croyons pas que les analyses comportementales joueront un rôle important. Nous pourrions potentiellement repérer des signes clairs, et un programme-pilote est en cours au Canada. Cependant, nous comptons davantage sur les solutions technologiques. Étant donné nos volumes de passagers, nous croyons que c'est la meilleure voie à suivre — et la plus efficace.

Dans son témoignage, John McKenna a indiqué que nous devrions nous éloigner des technologies très âgées et passer aux modèles plus récents et plus efficaces.

•(1040)

**Mme Lois Brown (Newmarket—Aurora, PCC):** Je vais simplement continuer là-dessus, si vous me permettez. J'ai soulevé ce point l'autre jour avec certains de nos témoins. Nous nous trouvons toujours dans cette funeste situation où les vieilles technologies sont très rapidement dépassées en raison des esprits malfaisants qui existent.

Monsieur McKenna, vous demandez dans votre rapport pourquoi nous ne pouvons pas utiliser une technologie de détection moderne qui réduirait le nombre d'étapes, le temps et le personnel requis pour contrôler les passagers. Vous ne croyez donc pas que l'identification comportementale fera partie de ce processus. Vous avez dit dans vos commentaires que les scanners corporels étaient une amélioration, mais qu'ils n'étaient pas ce qu'il y a de plus efficace.

Vers où nous dirigerons-nous parmi ces technologies modernes? Qu'est-ce que vous examinez d'autre?

**M. Michael Skrobica:** Il existe plusieurs modèles de contrôle qui conjuguent divers systèmes. L'un d'entre eux utilise un scanner corporel mais laisse aussi une trace. Le passager pousse une barre, ce qui enclenche le système qui envoie de la vapeur sur ses chaussures

pour déterminer si elles contiennent des explosifs, comme dans le cas de Richard Reid.

Nous croyons que ce type de technologie, avec quelques améliorations, correspond probablement à ce que nous recherchons pour l'avenir.

**Mme Lois Brown:** Selon un article publié il y a quelque temps dans la revue *Maclean's*, cette machine ne serait pas particulièrement efficace. L'article disait:

« Nous cherchons toujours de nouvelles procédures pour assurer la sécurité... Le printemps dernier, l'agence a réalisé à Pearson un essai pilote de six semaines avec des renifleurs de bombe similaires à ceux utilisés dans d'autres édifices importants. Lorsqu'une personne traverse la porte, ces machines soufflent de l'air puis elles analysent les particules pour chercher des traces d'explosifs. Les machines ont été écartées, dit Larocque, parce que « leur entretien et leur fiabilité laissaient à désirer. »

Y a-t-il un débat en ce qui concerne la sécurité des aéroports? Utilisons-nous le scanner en ce moment parce que c'est le plus fiable?

**M. Michael Skrobica:** Vous voulez parler du scanner corporel?

Oui, c'est en général une machine plus fiable. Mais comme pour toute technologie, il existe un point à partir duquel les problèmes surgissent, et nous devons nous employer à les résoudre.

Je voudrais seulement souligner que le type de machine qui a fait l'objet d'essais à Kelowna nous donne une bonne indication de la direction que nous suivrons probablement dans l'avenir. Elle combine essentiellement trois systèmes pour contrôler les passagers. La grande déception, c'est sa capacité. Il nous faudrait acheter beaucoup plus de machines et créer davantage de files.

[Français]

**Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe):** Merci. Je donne la parole à MM. Dufour et Gaudet qui se partageront les cinq minutes. C'est comme vous le voulez.

Monsieur Gaudet, vous avez la parole.

**M. Roger Gaudet:** Merci.

Monsieur Nourse, plus tôt, vous avez parlé de la sécurité et de la sûreté du transport de matériel et de citoyens. Quelle serait la meilleure solution, selon vous, pour atteindre une sécurité parfaite? Vous dites que si vous allez dans le Grand Nord, vous êtes obligés de transporter les deux en même temps. Alors, quel serait le meilleur moyen, d'après vous?

[Traduction]

**M. Stephen Nourse:** Je ne crois pas que la situation dans le Nord puisse s'appliquer au Sud. Nous avons de très bons résultats dans l'Arctique, mais c'est essentiellement parce que le marché est très petit. C'est dû en grande partie au fait que tout le monde connaît tout le monde. Je compare souvent les avions là-bas à des autobus locaux. L'agent de bord qui voit un étranger à bord de l'avion engagera la conversation pour savoir qui est cette personne et ce qu'elle fait. Ça amène la sécurité à un tout autre niveau. C'est très près... Ça ressemble à ce dont nous avons parlé plus tôt, à savoir le contrôle des personnes qui ne sont pas des passagers.



Ce qui rend la situation ridicule, c'est que dans les aéroports plus petits comme à Yellowknife, les mêmes individus contrôlent les mêmes personnes qui ne sont pas des passagers 18 fois par jour. À quoi ça sert? Il s'agit selon moi d'un gaspillage de ressources, et je crois que vous constaterez cette situation dans la plupart des petits aéroports au pays. Lorsqu'on s'écarte de la première catégorie, les gens passent chaque fois par ce cycle, puis ils sortent, vont prendre un café ensemble et disent: « Oh, je dois maintenant te contrôler à nouveau. »

• (1045)

[Français]

**M. Roger Gaudet:** J'espère que Transports Canada va bien écouter.

Monsieur Prud'Homme, tantôt vous avez parlé des SGS et vous avez mentionné avoir demandé des subventions au gouvernement. Expliquez-moi donc ça de nouveau.

**M. Marco Prud'Homme:** En fait, on n'a pas demandé de subvention, mais bien un partenariat financier pour mettre sur pied de la formation. On avait ciblé une firme de consultants de la région de Québec pour créer un cours. Malheureusement, c'est très dispendieux. On s'est alors tournés vers le bureau de Montréal pour savoir s'il y avait des ressources pour ça. Je dois dire qu'au début, les gens étaient enthousiastes à nous soutenir, mais la réponse s'est avérée négative. Malheureusement, il n'y avait pas de ressources.

**M. Roger Gaudet:** Merci, monsieur le président, c'est tout.

**Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe):** Merci, monsieur Gaudet.

C'est maintenant à M. Bevington.

[Traduction]

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

Je veux seulement prendre une minute pour parler du projet de loi C-7, puisqu'il a été soulevé par un certain nombre de personnes ici. Je crois que les résultats des deux dernières années en disent long sur le travail que nous avons effectué sur ce projet de loi.

Nous avons vu que le gouvernement a repris l'ACAA. C'était l'une de nos préoccupations concernant le projet de loi C-7. Aussi, nous avons maintenant une entente sur le fait que la mise en œuvre des SGS pour les petits transporteurs devrait être reportée. C'était une autre inquiétude que nous avions.

Nos autres craintes étaient liées à des questions telles que la protection des renseignements confidentiels des exploitants — un sujet que vous avez abordé. Nous n'aimions pas cela, parce que les rapports d'incident auraient été confidentiels en vertu du projet de loi C-7, ce qui fait que l'information relative à certains événements — le détournement d'un avion d'Air Canada vers Grand Forks, par exemple — aurait été confidentielle pour beaucoup de personnes.

Aussi, la responsabilité des dirigeants des entreprises était un autre problème qui explique probablement en partie pourquoi certains s'opposaient au projet de loi C-7.

Je voulais juste que ces points figurent dans le compte rendu.

Cependant, comme je l'ai dit, le gouvernement devrait être plutôt content de ce que nous avons fait avec le projet de loi C-7, parce qu'ils ont évidemment modifié leurs politiques concernant certaines choses qui auraient pu se passer différemment, si nous ne nous étions pas tenus debout.

**Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe):** Alors, monsieur Bevington — et tous les témoins, je suppose, parce que vous avez entendu M. Watson nous donner son interprétation...

**M. Dennis Bevington:** Écoutez-vous mon temps, ou...

**Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe):** Non, mais il a fait une certaine interprétation des faits, et voilà qu'un autre député fait de même. Mais je sais que chacun d'entre vous retient de cette situation que le Parlement fonctionne réellement. Alors lorsqu'un député ici utilise le « nous », il veut vraiment dire « nous », comme des députés qui expriment la volonté collective de la Chambre au moment de prendre de telles décisions.

Veuillez continuer, monsieur Bevington.

**M. Dennis Bevington:** Eh bien, je veux bien entendu m'assurer aussi que le comité permanent constate les résultats de cette étude sur Transports Canada.

Monsieur McKenna, vous avez soulevé la question des frais de sécurité. Vous avez réalisé une étude sur ces frais, mais lorsque nous avons posé cette question à Transports Canada il y a deux ou trois rencontres, les représentants du ministère nous ont répondu qu'ils n'avaient pas d'information sur les coûts relatifs en matière de sécurité si on compare les pays. Avez-vous partagé cette étude avec Transports Canada?

**M. Michael Skrobica:** Oui, nous l'avons partagée avec Transports Canada et elle est passée dans les mains du ministre.

• (1050)

**M. Dennis Bevington:** Eh bien, cela diffère assurément des témoignages présentés par les représentants de Transports Canada lors de l'une de nos rencontres.

Monsieur le président, nous devons les convoquer à nouveau afin qu'ils nous expliquent ce qui s'est passé avec ces renseignements.

J'aimerais aborder plus en détail le SGS. Dans le cas des petits transporteurs, combien de temps vous faudrait-il pour présenter une orientation pour vos entreprises? Où en êtes-vous dans l'élaboration de ce guide, et quand sera-t-il acheminé à Transports Canada afin qu'ils apportent leur contribution?

**M. John McKenna:** Tout d'abord, nous mettrons l'étude de 2008 sur les frais de sécurité à la disposition de tous les membres du comité, pour votre information. Nous l'enverrons bien sûr à Mme Charron.

Notre principal défi concernant la mise au point de ce guide pour les petits exploitants — parce que nous croyons qu'un SGS adapté profitera à tous les types d'exploitants —, c'est que nous devons convaincre Transports Canada qu'un seul modèle ne convient pas à tous. C'est notre principal défi: obtenir le sceau d'approbation de Transports Canada et de leur faire comprendre ce que le SGS représente pour les petits exploitants.

Comme Marco l'a dit plus tôt, chez les petits exploitants, certaines personnes portent deux ou trois chapeaux au sein de l'entreprise, au lieu d'avoir deux ou trois employés. Le guide doit donc être adapté à ce type de fonctionnement. Nous croyons que c'est avantageux pour tous les types d'exploitants, mais notre principal défi sera de faire comprendre cela à Transports Canada.

**Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe):** Monsieur Bevington, il vous reste environ 30 secondes.

**M. Dennis Bevington:** Monsieur Jones, il y a eu un incident très grave impliquant des hélicoptères au large de la côte de Terre-Neuve. Pensez-vous réellement que les nouvelles mesures d'application volontaire de Transports Canada en ce qui concerne les problèmes de sûreté constatés est approprié, à la lumière de ce qui s'est passé avec cet incident au large de la côte de Terre-Neuve?

**M. Fred Jones:** Le diable se cache dans les détails en ce qui concerne le programme d'application volontaire de Transports Canada. Les entreprises appliquent un programme similaire, en disant: « Nous ne prendrons pas de mesures disciplinaires contre un employé parce qu'il est venu nous dire qu'il avait fait quelque chose de mal. »

Il y a des exceptions à ces règles, et Transports Canada applique les mêmes principes. Certains aspects nous semblent parfaitement sensés: si c'était intentionnel, s'il y avait préméditation, s'il s'agit d'une inconduite répétée, quelles ont été les conséquences... Il y a donc plusieurs exceptions à la conformité volontaire. La politique de Transports Canada s'applique à l'exploitant qui a cerné un problème ou une question de sécurité au sein de l'entreprise et qui dit: « Voilà ce qu'on fait pour le régler. » Disons qu'il n'y a pas eu d'incident ou d'accident, mais que l'exploitant a cerné le problème — soit dit en passant, il peut aussi s'agir d'une violation du règlement — et qu'il prend des mesures pour corriger la situation.

Il nous semble parfaitement sensé que Transports Canada ne prenne pas de mesures coercitives contre cette entreprise, parce que

tout le monde commet des erreurs — évidemment, si ce n'est pas intentionnel; on n'agirait pas ainsi dans le cas contraire. Or, si l'exploitant fait ce qu'il faut pour corriger le problème, celui-ci n'aurait probablement jamais été porté à l'attention de Transports Canada.

Le SMS s'appuie sur l'ouverture de l'organisme de réglementation et de l'entreprise, afin que les employés puissent dire, sans crainte de représailles: « Nous avons cafouillé, mais nous sommes en train de rectifier le tir. »

**Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe):** Merci, monsieur Jones.

Sur cette note positive, je crois que je vais devoir mettre fin à la séance.

Je veux remercier tous les représentants: monsieur Boucher, monsieur Skrobica, monsieur McKenna, monsieur Jones, monsieur Prud'Homme et monsieur Nourse. Merci d'avoir partagé vos perceptions et votre expérience avec nous. Je peux vous assurer qu'elles alimenteront nos réflexions lorsque nous rédigerons notre rapport sur le SGS et la sécurité. Merci encore une fois.

Chers collègues, attendez-vous à recevoir un appel de Mme Charron concernant l'heure de la réunion de mardi. Il est possible qu'elle change, mais ce n'est pas certain. Merci de votre coopération.

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>