



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 015 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 6 mai 2010

—
Président

M. Merv Tweed

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

Le jeudi 6 mai 2010

•(0915)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Merci et bienvenue à la seconde partie de la séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous étudions la sûreté et la sécurité aériennes: préoccupations en matière de sécurité.

Nous accueillons aujourd'hui, du Conseil national des lignes aériennes du Canada, Mme Laura Logan, présidente du Sous-comité de la sécurité et de la facilitation, ainsi que M. Lorne Mackenzie, le vice-président du sous-comité.

Bienvenue. Je crois comprendre que vous avez une déclaration. Lorsque vous aurez terminé, nous passerons aux questions et réponses.

Quiconque veut prendre la parole, allez-y s'il vous plaît.

Mme Laura Logan (présidente, Sous-comité de la sécurité et de la facilitation, Conseil national des lignes aériennes du Canada): Nous vous sommes reconnaissants, honorables membres du comité, de l'occasion qui nous est donnée de vous entretenir aujourd'hui de sécurité aérienne.

Avant de commencer, j'aimerais souligner que les spécialistes de la sécurité du Conseil national des lignes aériennes du Canada ont comparu devant votre comité le 15 avril pour exposer notre point de vue sur la sûreté aérienne, de sorte qu'aujourd'hui, nous vous parlerons exclusivement de sécurité.

Je m'appelle Laura Logan, présidente du Sous-comité de la sécurité et de la facilitation du CNLA ainsi que directrice, Systèmes de sécurité et réglementation, à Air Canada. Je suis accompagnée aujourd'hui par Lorne Mackenzie, qui est vice-président du sous-comité et directeur des affaires réglementaires, à la société WestJet.

Je désire aussi souligner que nous comparaissons devant vous aujourd'hui au nom des transporteurs membres du CNLA: Air Canada, Air Transat, Jazz Air et WestJet.

[Français]

L'aviation est une activité d'envergure mondiale et, par définition, les sociétés aériennes sont présentes dans les territoires de compétence de plusieurs gouvernements. Nous voulons encourager le gouvernement du Canada à continuer de recourir aux réseaux intergouvernementaux et à l'OACI lorsqu'il s'agit d'élaborer des politiques et des exigences de sécurité aérienne.

La coordination ne doit pas être uniquement philosophique ni rester superficielle. Des différences mineures au chapitre des exigences peuvent entraîner des coûts supplémentaires élevés et des perturbations sans améliorer de quelque manière la sécurité. Les sociétés aériennes membres du CNLA reconnaissent que la sûreté et la sécurité des déplacements constituent une priorité essentielle pour

tous les Canadiens et est un élément vital de notre sécurité nationale dans son ensemble.

[Traduction]

Nous reconnaissons aussi que les ressources humaines et financières consacrées à la sécurité aérienne ne sont pas illimitées, bien que les menaces nouvelles et en émergence exigent une vigilance constante et une réflexion novatrice. C'est pourquoi, en matière de contrôle, nous militons fortement en faveur d'une démarche globale qui repose sur une utilisation plus efficace des ressources actuelles et qui ne se limite pas au raffinement de la technologie aux points de contrôle. Bien qu'utile, la technologie n'est pas à toute épreuve. En ce sens, nous appuyons vigoureusement l'annonce faite par le ministre des Transports à l'effet de rechercher et d'élaborer une politique de formation en contrôle comportemental.

Actuellement, tous les voyageurs aériens, à l'exception des personnes désignées par la TSA ou, de manière exceptionnelle, par les transporteurs, se présentent comme des inconnus aux points de contrôle, où on présume qu'ils présentent tous des risques égaux. Mais en réalité, des données sont déjà accessibles sur le passager. Le transporteur détient déjà des renseignements sur chaque passager, qu'il a obtenus durant le processus de réservation. Le gouvernement possède des renseignements qui peuvent être mis à profit, notamment, par exemple, sur les passagers qui détiennent une carte NEXUS et qu'on peut considérer à moindre risque ou « connus ». L'observation du comportement permet aussi de disposer d'autres renseignements.

Cette information peut être combinée pour distinguer les passagers qui présentent des risques plus élevés de ceux qui présentent des risques moindres, de sorte que les efforts de contrôle peuvent être redéployés de manière optimale.

Le contrôle doit être considéré comme un processus global qui puise dans plusieurs sources d'information pour évaluer le risque que présente un individu. S'en remettre à un point de contrôle fondé sur la technologie qui soit uniforme et qui comporte un élément « hasard » n'est ni infaillible ni économique.

[Français]

L'application des pratiques d'excellence dans d'autres territoires de compétence a fait ressortir la réussite importante du contrôle comportemental qui, je souligne, n'est pas du profilage racial. Cette technique par laquelle les agents professionnels questionnent et observent les voyageurs tout au long du processus de contrôle est considérée par le CNLA comme une méthode efficace et économique de déceler des comportements suspects sans empiéter sur la vie privée des personnes.

Israël est reconnu comme un chef de file en matière de procédure d'évaluation comportementale. C'est pourquoi le CNLA recommande que le comité examine et analyse plus à fond les méthodes utilisées par ce pays à ce chapitre.

• (0920)

[Traduction]

Le CNLA appuie sans réserve l'examen exhaustif de l'ACSTA annoncé par le ministre des Transports, qu'il considère comme une occasion de faire en sorte que les Canadiens tirent la meilleure valeur possible de leur investissement en sécurité. Nous croyons que cet examen devrait toucher tous les aspects de l'organisation. Il devrait notamment porter sur sa structure et son mandat et voir à déterminer si le modèle administratif ou de gouvernance actuel demeure le meilleur moyen de s'acquitter de son mandat. Il est impératif, à cette fin, de disposer d'une structure qui permette une consultation rationnelle et transparente avec les principaux intervenants et avec les utilisateurs des systèmes en place, dont les transporteurs aériens.

Le monde de la sécurité aérienne est en constante évolution et nous croyons qu'il est légitime de prendre périodiquement du recul pour effectuer un examen minutieux du système et d'examiner les meilleures pratiques et structures en place ailleurs. Dans le cours d'un examen, il est tout à fait légitime de demander si une agence de la sécurité aérienne qui confie à des tierces parties la prestation des services de contrôle et de sécurité aux aéroports constitue un modèle d'administration rentable et d'examiner si une structure de ce genre favorise le niveau de service de première ligne auquel s'attendent et sur lequel comptent les Canadiens. L'un des aspects clés de tout examen de la sécurité aérienne doit être l'évaluation de l'efficacité et de l'efficacité de la prestation des services de contrôle de sécurité.

[Français]

Par ailleurs, l'incident de 2009 de Delta Air Lines, qui a exigé un resserrement des contrôles de sécurité pour les vols à destination des États-Unis, a démontré la nécessité d'une planification rigoureuse et permanente des mesures d'urgence de la part des autorités responsables de la sécurité aérienne au Canada, y compris l'ACSTA. Cet incident a en effet révélé que les menaces à la sécurité dans le monde exigent que le modèle de fonctionnement de l'ACSTA soit mieux positionné afin de réagir plus rapidement au changement, et qu'on cherche de nouvelles possibilités d'améliorer la sécurité aérienne et de la rendre plus astucieuse et économique.

Le CNLA recommande en outre la mise en place formelle de consultations régulières avec les intervenants afin d'assurer la coordination des mesures nouvelles et en cours, ainsi que de diagnostiquer et de résoudre les problèmes liés au début de traitements.

[Traduction]

Depuis les événements tragiques du 11 septembre 2001, la sécurité aérienne est intrinsèquement liée à la sécurité publique et à la guerre au terrorisme. Nous sommes tous concernés par l'efficacité de la sécurité aérienne, et le gouvernement du Canada doit reconnaître que le fait d'assurer des déplacements sûrs et sécuritaires est un bien public qui doit être financé en conséquence. En effet, contrairement à ce qui est en usage dans d'autres secteurs des transports, le coût de la sécurité du transport aérien se reflète directement dans le billet du voyageur, parce que ce sont les voyageurs aériens qui assument le coût occasionné par l'Administration canadienne de la sécurité du transport aérien, l'ACSTA.

Selon la Transportation Security Administration des États-Unis, au cours de l'exercice 2009, le budget de 6 milliards de dollars consacré par la TSA à la sécurité aérienne était financé comme suit: 63 p. 100 par des crédits; 30 p. 100 par les voyageurs aériens; et 7 p. 100 par les transporteurs aériens.

Il est particulièrement approprié de comparer notre stratégie de financement avec celle en vigueur aux États-Unis. Comme d'autres témoins l'ont affirmé devant votre comité, les décisions prises par la TSA ont des incidences sur les exigences de sécurité des autres pays, en particulier sur celles du Canada, compte tenu de la proximité géographique de nos deux pays et du fait que le Canada est l'un des points d'accès aux États-Unis les plus névralgiques.

Notre gouvernement a affirmé, avec raison, que le Canada devait harmoniser son action avec celle des États-Unis en matière de sécurité continentale. Cependant, si on examine le mode de financement de la sécurité aérienne dans les deux pays et ses répercussions sur les voyageurs aériens, on constate une disparité flagrante. Par exemple, dans le cas d'un vol aller-retour Boston-Paris, le voyageur aérien paie un droit pour la sécurité de 5 \$. Il devra par contre payer un droit de 28 \$ dans le cas d'un vol Montréal-Paris.

À mesure que la TSA continue de mettre au point ses politiques et exigences de sécurité, la plus grande partie de celles-ci sont assurées par les recettes générales du gouvernement. Ainsi, à mesure que le Canada adopte de nouvelles mesures, notre modèle « utilisateur-payeur » fait que les consommateurs canadiens sont appelés à concurrencer le Trésor américain.

• (0925)

[Français]

À une époque où les gouvernements de par le monde doivent répondre aux nouvelles menaces à la sécurité — en émergence — d'envergure mondiale, en s'engageant vigoureusement à financer la sécurité aérienne, le modèle utilisateur-payeur à 100 p. 100 du Canada a-t-il encore du sens?

Le CNLA croit fermement que la sécurité aérienne est une question de sécurité nationale et que les voyageurs aériens ne devraient pas assumer la totalité des coûts des mesures destinées à protéger les Canadiens contre les menaces potentielles. C'est pourquoi le conseil recommande que le gouvernement du Canada établisse un modèle de financement de la sécurité aérienne qui tienne compte du partage de ses avantages, qui soit durable à long terme, qui soit mieux adapté et harmonisé avec un modèle nord-américain, et qui prévoie un apport accru des intervenants par la transparence et la consultation.

[Traduction]

Nous ne préconisons pas que l'État assume la totalité des coûts de la sécurité aérienne. Nous affirmons que le modèle actuel n'est pas viable. Si le principe de l'utilisateur-payer doit dominer, nous devons alors examiner de nouveaux moyens de mettre en oeuvre ce modèle.

Par exemple, les loyers des aéroports rapportent environ 300 millions de dollars par an, qui sont encaissés au titre des recettes générales. Pourquoi ne pas consacrer ces fonds, qui sont produits par l'industrie aérienne, aux coûts de la sécurité aérienne?

Pour conclure, j'aimerais réitérer l'engagement sans réserve des sociétés aériennes membres du CNLA d'assurer à leurs passagers le niveau de sûreté et de sécurité le plus élevé possible. Nous croyons que la sécurité aérienne est une question de sécurité nationale et qu'elle exige un financement, une coordination et un encadrement accrus de la part du gouvernement du Canada.

Merci.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci, madame Mackenzie et monsieur Logan.

Comme vous l'avez mentionné plus tôt, le droit pour la sécurité aérienne est versé dans un fond consolidé. Il est encaissé au titre des recettes générales et pas vraiment par l'ACSTA. Croyez-vous qu'il s'agit d'une taxe pour les passagers?

Mme Laura Logan: Oui, le CNLA est d'avis qu'il s'agit essentiellement d'une taxe supplémentaire pour les voyageurs aériens. Au cours des premières années suivant la création de l'ACSTA, ce droit permettait de recueillir des fonds qui dépassaient largement les besoins de l'ACSTA. Ces fonds constituaient des recettes générales; ils n'ont pas été mis de côté pour financer les droits imposés ultérieurement par l'ACSTA. À notre avis, il aurait été bien que cet argent soit mis de côté pour payer les factures à venir de l'ACSTA au lieu de prendre l'argent dans les recettes générales. C'est donc considéré comme une taxe.

M. Sukh Dhaliwal: C'est donc une taxe et quand le gouvernement augmente les frais, il augmente les taxes.

Vous avez mentionné que les excédents étaient versés dans le fonds consolidé. Pouvez-vous nous dire à combien s'élevait ce montant?

Mme Laura Logan: Je suis désolée; je ne connais pas le montant de mémoire. Je crois que c'était au moins 100 millions de dollars, mais je n'ai pas le montant exact.

M. Sukh Dhaliwal: Les frais de sécurité sont-ils différents lorsque nous prenons l'autobus ou que nous voyageons en train? Le modèle de sécurité est-il similaire dans ces cas-là?

Mme Laura Logan: Il n'y a pas de sécurité dans les autobus et les trains. Il n'y a pas de contrôle. Il n'y a pas...

M. Sukh Dhaliwal: Et pas de frais de sécurité ou quoi que ce soit.

Mme Laura Logan: Non. Il n'est pas nécessaire qu'il y ait des gardiens et des fouilles, et de faire tout ce que nous devons faire.

M. Sukh Dhaliwal: Donc, quand vous dites que les États-Unis exigent 5 \$ et qu'au Canada, de Montréal, il en coûte 28 \$, à quoi cette différence est-elle attribuable et comment pouvons-nous harmoniser nos frais de sécurité, la taxe qu'on impose aux Canadiens, à ceux exigés aux États-Unis?

• (0930)

Mme Laura Logan: Cela revient au point qui a été soulevé, à savoir que 63 p. 100 du financement de la TSA provient des recettes générales et qu'il est perçu comme un coût que le gouvernement doit assumer pour fournir ce service. Seulement 30 p. 100 du budget provient des voyageurs aériens et 7 p. 100 des transporteurs. Nous croyons que le partage des dépenses selon ce modèle est beaucoup plus représentatif d'un bon équilibre des avantages.

Voulez-vous commenter?

M. Lorne Mackenzie (vice-président, Sous-comité de la sécurité et de la facilitation, Conseil national des lignes aériennes du Canada): Oui.

De plus, quand on pense que le droit que l'on paie est en réalité financé par les autorités américaines, c'est cette même autorité qui est à la base des protocoles et des initiatives en matière de sécurité. Ce que l'on voit au Canada, c'est que le voyageur canadien paie les coûts additionnels, quels qu'ils soient, par exemple les scanners corporels. Ces coûts seront assumés par les voyageurs, tandis qu'aux États-Unis, c'est le gouvernement qui les finance. Voilà d'où vient la différence entre les 5 \$ et les 28 \$.

M. Sukh Dhaliwal: Vous avez parlé des scanners corporels. Il y a une entreprise canadienne qui fabrique des scanners corporels qui

coûtent environ 100 000 \$, comparativement à ceux produits par d'autres pays qui coûtent entre 500 000 \$ et 2,5 millions de dollars. Toutefois, les responsables de la sécurité n'approuvent pas celui fabriqué au Canada.

Aimeriez-vous faire des observations à ce sujet?

M. Lorne Mackenzie: Je suis désolé; je ne connais pas les types de scanners ni les évaluations. Je n'ai pas du tout participé au processus.

M. Sukh Dhaliwal: Madame Logan?

Mme Laura Logan: J'ai entendu parler de cette technologie et elle me semble vraiment intéressante. Il serait très bien que le gouvernement se penche là-dessus, parce qu'on dit qu'elle est non seulement moins chère, mais qu'elle assure en fait un processus plus efficace et rapide. J'encourage le gouvernement à se pencher là-dessus.

Voilà où le gouvernement du Canada doit intervenir et assumer un rôle de premier plan, car avec les normes de l'OACI et la coordination intergouvernementale, l'une des pierres d'achoppement est la reconnaissance de technologies acceptables. Certains des autres gouvernements ne sont pas aussi disposés à examiner d'autres technologies et à les améliorer.

Par exemple, si nous utilisons ce modèle de scanner à un point de contrôle pour le précontrôle des passagers se rendant aux États-Unis et que le contrôle effectué avec ce scanner n'était pas reconnu et accepté par la TSA, nos passagers voyageant vers les États-Unis seraient refusés. Il nous faudrait alors amener les passagers dans un secteur différent du terminal, les escorter à l'extérieur de la zone publique et les contrôler de nouveau selon les normes de la TSA.

Voilà un domaine où la coordination entre les gouvernements quant à la reconnaissance de nouvelles technologies et de nouvelles méthodes d'un gouvernement à l'autre est si importante. Comme passager, vous ne voulez pas être contrôlé pour un vol, prendre une correspondance et devoir être contrôlé encore avant le prochain vol, puis avant l'autre. Nous essayons d'amener les gouvernements, les autorités et les organismes de réglementation à arriver à une harmonisation où tout n'est pas nécessairement identique, mais où il existe une reconnaissance mutuelle des différentes méthodes et différents modèles quant à l'offre d'un niveau de sécurité équivalent.

M. Sukh Dhaliwal: Cela ne se produit-il pas non seulement au Canada et aux États-Unis mais dans toute l'Europe également?

Mme Laura Logan: Oui.

M. Sukh Dhaliwal: Vous envisagez donc un modèle global.

Mme Laura Logan: Oui.

M. Sukh Dhaliwal: À l'aéroport d'Ottawa, j'ai remarqué qu'il y avait une file d'attente pour les détenteurs de carte NEXUS. Croyez-vous que cela a permis d'accélérer le processus? Est-ce simplement un avantage illusoire?

Mme Laura Logan: Je crois qu'il est trop tôt dans le processus pour voir des différences. C'est une méthode que nous appuyons pour distinguer le contrôle qui est nécessaire pour les divers voyageurs en fonction du risque qu'ils posent.

Comme je l'ai dit, il y a des gens qui peuvent être perçus comme une grande menace, pour une raison ou une autre; il y en a d'autres qui peuvent être perçus comme une menace réduite, pour une raison ou une autre. Les gens qui ont soumis leurs renseignements au gouvernement et qui ont suivi les étapes du programme NEXUS, selon nous, peuvent être perçus comme une menace réduite. Cependant, l'ACSTA n'a pas communiqué aux transporteurs quelles seront les différences sur le plan du contrôle des passagers, et les files d'attente ne sont pas en place depuis assez longtemps pour que nous puissions voir exactement si les passagers qui les utilisent sont contrôlés plus rapidement.

• (0935)

Le président: Merci.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Merci beaucoup.

D'abord, je vous remercie beaucoup, madame Logan et monsieur Mackenzie, de votre participation. Votre document est assez explicite et je pense, madame Logan, qu'à titre de responsable de la sécurité — vous êtes directrice, Systèmes de sécurité et réglementation —, vous êtes la personne toute qualifiée pour nous faire ces recommandations.

Personnellement, depuis plusieurs années, j'ai des questions et des doutes quant à la façon dont se comporte l'ACSTA, d'abord parce qu'elle fait affaire avec des sous-traitants de l'entreprise privée. Je vois que vous en avez parlé dans votre document. J'ai des doutes parce que, dans le devis que j'ai eu la chance de consulter, nulle part il n'est dit qu'il faut que l'entreprise privée se prépare à toutes les possibilités, y compris à faire face à toutes sortes d'événements imprévus.

On s'est aperçus en décembre que, finalement, on n'avait pas le personnel requis pour faire face aux exigences émises par les États-Unis. On nous a avoué bien candidement avoir dû faire appel à la police, à la GRC, à tous les autres corps policiers. Finalement, il n'y avait pas assez de personnel pour pouvoir faire le travail. Donc, c'est inquiétant et cela veut dire que, toutes les fois qu'il y aura une menace, peu importe ce qui pourrait se produire, on va être encore pris avec des files d'attente énormes. Évidemment, pendant ce temps-là, l'industrie aérienne se bâtit une mauvaise réputation.

Si je comprends bien, ce que vous voulez, c'est être partie prenante. Vous voudriez être consultés? Essayez de m'expliquer ce que vous souhaiteriez par rapport à cela.

Mme Laura Logan: On aimerait bien être partenaires dans le processus, parce qu'en ce qui concerne la sûreté aérienne, il y a beaucoup d'intervenants: il y a Transports Canada, l'ACSTA qui est responsable de toutes les fouilles de sûreté, les transporteurs, les aéroports, plusieurs corps policiers. Selon l'aéroport, il se peut que ce soit un corps policier municipal, provincial ou la GRC qui effectue la surveillance. Il y a des douaniers, le Service canadien du renseignement de sécurité. Il y a plusieurs intervenants. Il faut travailler en partenariat pour répondre aux situations de la meilleure façon qui soit. Plutôt qu'un groupe ne se tienne à l'écart, avec une seule réponse à offrir, on aimerait être consultés. Il est possible que les transporteurs soient capables de faire un peu plus en ce qui a trait à la préparation ou au traitement des passagers, afin de diminuer les files d'attente. Il se peut que Transports Canada puisse réécrire les règlements que l'ACSTA devra appliquer, de façon à minimiser les besoins.

En ce qui a trait aux événements du 25 décembre, toutes les exigences de Transports Canada découlaient directement des règlements émis par la TSA aux États-Unis. Donc, Transports Canada n'avait pas beaucoup de flexibilité. Par contre, on a communiqué presque quotidiennement avec la TSA, tout de suite après, pour expliquer aux responsables comment leurs décisions avaient presque provoqué l'interruption des vols transfrontaliers au Canada. En fait, ils étaient presque tous suspendus, ce qui était inacceptable.

Certains transporteurs d'Europe, d'Asie et d'Amérique du Sud, également touchés, se sont plaints aussi. Cependant, le Canada a été touché davantage que les autres pays à la suite des mesures mises en place après les événements du 25 décembre.

On a travaillé avec la TSA et on a trouvé des façons d'atteindre un niveau de sûreté et de fouille équivalent, mais qui causait moins de problèmes. C'est la raison pour laquelle on a eu le droit de modifier le système, dès le 20 janvier, et de ne plus avoir à fouiller 100 p. 100 des passagers. On avait trouvé d'autres méthodes.

Le travail a continué et, dès le 8 avril, il y avait encore des améliorations sur le plan des besoins et de la façon dont ils avaient été établis par la TSA et Transports Canada, en vue d'améliorer encore la situation.

• (0940)

M. Mario Laframboise: Le fait est que c'est vous, les compagnies aériennes, qui avez exercé ces pressions.

Mme Laura Logan: Nous étions très impliqués. Nous discutons avec ces gens pratiquement chaque jour.

M. Mario Laframboise: Vous auriez aimé être intégrés au processus dès le départ.

Mme Laura Logan: Oui. Dans le cadre des procédures, nous avons tous un point de vue et une expertise à offrir. Quand des décisions sont prises sans que nous ayons été mis à contribution, nous croyons souvent que nous aurions pu améliorer le processus.

M. Mario Laframboise: N'ayez pas peur de dire qu'il y a trop de niveaux. Pour ma part, je trouve qu'il y en a trop en matière de sécurité. Vous proposez des solutions intéressantes. Vous dites entre autres que les compagnies aériennes au Canada paient l'entièreté de la somme. Vous nous avez donné l'exemple des États-Unis où 63 p. 100 du montant est défrayé par l'État. Vous nous avez parlé également des loyers, mais ce sont les administrations aéroportuaires qui vont en bénéficier. Depuis des années, ces gens demandent d'avoir la possibilité de faire des investissements ailleurs que dans la sécurité. Il y a toujours un intervenant qui veut de l'argent pour faire autre chose que ce qui devrait être fait, c'est-à-dire assurer la sécurité des passagers. C'est devenu le grand problème. Des experts nous ont dit que passer le scanner corporel prenait 45 secondes par passager. S'il y a 400 passagers, on parle donc de cinq heures. Il faut que ce soit plus rapide.

Mme Laura Logan: C'est la raison pour laquelle nous voulons identifier les passagers qui posent moins de risque. De cette façon, moins de passagers auraient à faire l'objet d'une vérification au moyen du scanner corporel. Il serait possible de se limiter à ceux qui ont vraiment besoin de ce niveau de fouille, de traitement. Un triage des passagers nous permettrait d'effectuer une fouille appropriée selon le niveau de risque que représente chacun des passagers. Nous croyons que ce serait beaucoup plus efficace.

M. Mario Laframboise: Vous qui êtes...

Le président: Merci, monsieur Laframboise.

M. Mario Laframboise: D'accord.

[Traduction]

Le président: Monsieur Bevington.

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

Je vous remercie beaucoup de votre exposé. Un grand nombre de personnes sont venues nous parler des divers systèmes de sécurité.

Je vois que vous connaissez le système israélien; vous avez été directement en contact avec eux. Ils ont une carte de « voyageur reconnu ». Ils disent que 50 p. 100 de leurs voyageurs possèdent cette carte et je crois que ce n'est pas le cas avec le système NEXUS. Quel est le pourcentage de voyageurs qui ont actuellement une carte NEXUS?

Mme Laura Logan: Ils viennent tout juste d'annoncer qu'il y a eu, je crois, 400 000 enregistrements. Donc, sur 33 millions de Canadiens, le pourcentage est très faible.

M. Dennis Bevington: Mais chez les gens qui voyagent sur vos lignes aériennes, ça représenterait environ... 4 p. 100?

Mme Laura Logan: Ce serait un pourcentage à un chiffre.

M. Dennis Bevington: Oui.

Savez-vous comment les Israéliens émettent leurs cartes de voyageur reconnu?

Mme Laura Logan: Je ne connais pas les détails.

M. Dennis Bevington: Nous avons accueilli des témoins qui nous ont dit que le processus était très simple, et que c'était un appareil qui émettait ces cartes assez facilement. Je me demande à quoi ressemble la procédure NEXUS.

La connaissez-vous?

Mme Laura Logan: Oui.

M. Dennis Bevington: Est-ce difficile?

Mme Laura Logan: Oui.

M. Dennis Bevington: Donc les 400 000 personnes qui ont obtenu une carte NEXUS ont dû investir beaucoup de temps et d'effort?

Mme Laura Logan: Oui, il y a toute une série de formulaires qu'il faut remplir, et il faut soumettre son passeport et beaucoup de renseignements personnels qui sont ensuite examinés par l'ASFC. Ensuite, on vous appelle, un agent de l'ASFC vous pose des questions et après avoir payé des coûts d'inscription assez élevés, vous obtenez votre carte.

M. Dennis Bevington: Il s'agit donc d'un système canadien typique; nous avons déjà convenu que le système canadien était bureaucraté à outrance.

Mme Laura Logan: Oui. Le système est lourd.

M. Dennis Bevington: Les États-Unis exigent un droit de sécurité de 5 \$, et vous dites qu'il représente environ 38 p. 100 de leurs coûts.

Mme Laura Logan: C'est 30 p. 100.

M. Dennis Bevington: Il manque donc environ 15 \$... Ils peuvent assurer la sécurité sur un vol vers Paris à environ la moitié du coût que chez nous; pourtant, si on analysait les risques sur un vol américain par rapport à un vol canadien, diriez-vous que le risque est plus élevé sur un vol américain?

● (0945)

Mme Laura Logan: Selon les renseignements qui circulent, oui.

M. Dennis Bevington: Pourquoi y a-t-il donc une si grande différence entre les coûts de sécurité dans une zone où la sécurité est plus élevée comme aux États-Unis par rapport au Canada? Qu'est-ce qui ne fonctionne pas intrinsèquement dans notre système et qui a fait exploser ces coûts?

M. Lorne Mackenzie: Je crois que c'est ce qui nous motive à procéder à un examen. Il y a évidemment une meilleure façon d'utiliser les ressources et des façons plus économiques d'aborder le problème. Nous espérons qu'un examen nous permettra de déterminer quels sont ces systèmes, de supprimer, par exemple, les inefficacités et de mettre en place des conditions égales pour tous afin que le voyageur puisse payer des coûts similaires.

M. Dennis Bevington: Avons-nous un problème du syndrome de la « vache sacrée » au Canada, c'est-à-dire que nous mettons en place cette technologie et...? J'ai assisté à une conférence hier où des gens parlaient du fait que... et Transports Canada disait qu'une fois que la technologie serait mise en place, il serait difficile de s'en débarrasser.

Est-ce là ce qui se passe dans le domaine de la sécurité ici, c'est-à-dire que nous avons fait des choix et que nous ne pouvons pas reculer, qu'il nous est très difficile d'abandonner ce que nous faisons et de mettre en place des méthodes plus économiques?

M. Lorne Mackenzie: Je crois qu'on insiste fortement sur la technologie, qui a tendance à exiger beaucoup de capitaux; cette tendance semble se poursuivre. Je crois que si nous nous retirons et que nous examinons d'autres systèmes qui sont peut-être plus efficaces et efficaces, nous pouvons dire que c'est l'occasion pour nous d'examiner la structure, le mandat et le rôle de l'ACSTA, et d'apporter des modifications en conséquence. Ce n'est pas quelque chose qu'on ne peut pas changer. Ça prendra du temps, mais ce n'est pas comme si on...

M. Dennis Bevington: Sommes-nous en danger, en raison de notre comportement en tant qu'organisation, c'est-à-dire qu'en ajoutant l'aspect comportemental, nous n'allons qu'ajouter une autre couche par-dessus ce que nous avons et ajouter des dépenses à ce que nous faisons, plutôt que de se retirer et de se demander ce qui constitue un bon système pour le Canada?

M. Lorne Mackenzie: L'objectif visé est la dernière partie de la phrase — de se retirer et de dire qu'il s'agit peut-être d'un morceau additionnel, mais que ce serait un examen très complet, qui veillerait à ce que les intervenants soient consultés afin que nous ne travaillions pas à certaines initiatives en vase clos, mais que nous nous entendions tous sur la marche à suivre.

M. Dennis Bevington: Croyez-vous que c'est possible? Dans les limites de vos discussions avec Transports Canada — vous avez probablement acquis beaucoup d'expérience lors de vos discussions avec Transports Canada pendant de nombreuses années —, croyez-vous que Transports Canada a ce qu'il faut pour apporter les changements?

M. Lorne Mackenzie: Dans le cadre de consultations, absolument.

M. Dennis Bevington: Vous êtes confiant.

M. Lorne Mackenzie: J'ai confiance que nous pouvons y arriver avec le temps.

M. Dennis Bevington: C'est encourageant d'entendre cela.

Et je ne mets pas en doute l'administration politique de Transports Canada.

Des études ont été effectuées récemment sur l'incidence des téléphones cellulaires sur le matériel à bord des avions. Quels étaient les résultats de ces études?

Mme Laura Logan: C'est une question de sûreté aérienne, donc c'est à l'extérieur de notre domaine d'expertise.

M. Dennis Bevington: La communication des passagers à bord d'un avion du point de vue de la sécurité ne vous intéresse pas? Ce n'est tout simplement pas une question de sécurité?

Mme Laura Logan: Nous devons résoudre les questions de sûreté et déterminer si les téléphones cellulaires interfèrent avec les communications que les pilotes utilisent à bord de l'avion. Et une fois qu'elles sont résolues, et il semble que nous allons nous pencher sur ces questions, si cela arrive, alors nous les examinerions du point de vue de la sécurité, mais à ce moment-ci, c'est prématuré.

Le président: Monsieur Richards.

M. Blake Richards (Wild Rose, PCC): Merci à tous les deux d'être ici. Évidemment, en tant que partenaires qui représentez les deux principaux transporteurs au Canada, je sais que vous y êtes pour beaucoup dans ce processus également, et nous apprécions certainement cela et nous sommes heureux de vous accueillir aujourd'hui.

Évidemment, autour de cette table, il y a des gens qui comptent parmi les plus grands utilisateurs de votre service. Je viens de l'Alberta, alors je passe beaucoup de temps dans les aéroports et dans les airs, pour me rendre dans ma circonscription chaque semaine. Les gens sont bien au courant de ce fait, et on me demande souvent si j'en ai assez de toutes les files d'attente à cause de la sécurité et ce genre de chose. Les gens qui voyagent comprennent que c'est un problème pour les voyageurs.

Chaque semaine, on commence à reconnaître des gens qui sont également de grands voyageurs, et je songe souvent au temps et aux efforts demandés aux entreprises ainsi qu'à la productivité qui peut être perdue en raison des longs temps d'attente dans un aéroport ou des longs retards.

Évidemment, la sûreté est un enjeu très important pour les voyageurs aériens et nous voulons nous assurer d'y voir, mais ce faisant, nous voulons également nous assurer de bien utiliser les ressources.

Ma question est en deux volets.

D'abord, vous avez parlé de certaines des stratégies et initiatives que le gouvernement entreprend. Vous avez parlé en détail du contrôle comportemental. Vous avez brièvement parlé des nouveaux

scanneurs corporels. J'aimerais vous entendre sur cette technologie et savoir si, selon vous, elle constitue et constituera une amélioration.

En second lieu, que pouvons-nous faire d'autre ou de quelles autres manières selon vous pouvons-nous améliorer non seulement la sûreté, mais l'efficacité avec laquelle nous contrôlons les gens aux aéroports?

C'est une préoccupation pour les Canadiens. Ils veulent savoir qu'ils sont en sécurité. Ils veulent savoir qu'ils sont en sécurité lorsqu'ils voyagent. Ils veulent savoir que nous veillons à leur sécurité. Mais ils veulent également s'assurer qu'ils peuvent être contrôlés aussi rapidement que possible.

Que pouvons-nous faire pour trouver cet équilibre? Que pouvons-nous faire de plus?

● (0950)

M. Lorne Mackenzie: Permettez-moi de parler en premier lieu des scanneurs.

Tout d'abord, je suis certain que je parle au nom d'Air Canada et des autres membres du CNLA quand je dis que nous ne prendrions pas l'avion si nous pensions qu'il y a des risques en matière de sécurité. Nous faisons confiance au système, nous savons que les gens sont contrôlés à un degré qui nous convainc que les niveaux de sécurité sont raisonnables.

Pour ce qui est du scanner et de toutes les nouvelles technologies à venir, nous sommes tous en faveur d'une vitesse de traitement plus rapide et nous aimerions que la technologie fasse partie de cette stratégie, surtout les niveaux plus récents dont le volume de traitement est moins envahissant, plus efficace, ce genre de chose. Si on peut maintenir ou améliorer le niveau de sécurité et accroître la vitesse de traitement, tout le monde sera gagnant.

En fait, après les événements de décembre aux États-Unis, si nous voulions continuer à offrir des vols vers ce pays, il nous fallait respecter les mesures mises en place par les États-Unis. Gardez à l'esprit que les scanneurs ne visent en particulier que les vols vers les États-Unis. C'était une étape nécessaire pour assurer la sécurité de nos voyages vers les États-Unis, pour continuer à offrir des services.

J'aimerais penser que si nous pouvions tous prendre du recul et examiner encore le réseau global et nous demander ce qui est efficace et ce qui est efficient, et adopter une démarche plus méthodique à cet égard plutôt que de se contenter de réagir, nous constaterions que nous pourrions mettre en place une technologie plus efficace à long terme. On parle d'analyse comportementale et ce genre de chose.

La deuxième question concernait...

Mme Laura Logan: C'était au sujet de l'efficacité.

C'est à ce moment que nous discutons de l'utilisation d'autres renseignements et d'autres approches afin que les vérifications ne se limitent pas aux points de contrôle.

Si nous recevons des renseignements assez tôt au long du processus, alors nous pouvons implanter des systèmes. Aucun système n'existe en ce moment au Canada, mais il est possible d'élaborer des systèmes qui nous permettraient de contrôler les personnes avant qu'elles ne se présentent au point de contrôle. De cette façon nous pouvons diriger le flot de passagers — jusqu'au point qui a été mentionné plus tôt par de nombreux membres du comité.

Nous utilisons cette technologie pour les personnes qui le requièrent, et pas pour tout le monde. Les délais n'affectent donc pas tous les passagers, en fait les files d'attente raccourcissent pour tout le monde. L'idée d'avoir une composante aléatoire a son intérêt, mais si l'on dépend de la composante aléatoire comme unique facteur déterminant si une personne doit subir un contrôle additionnel, nous trouvons que ce n'est pas une solution optimale et qu'elle pourrait être améliorée. Donc, si nous utilisons mieux les renseignements que nous détenons au sujet des personnes ainsi que ce que l'on peut déduire de leur comportement, nous pourrions diviser les gens en deux groupes — risque élevé et risque faible — et ensuite utiliser les technologies de manière plus efficace.

M. Blake Richards: Pour faire suite à ce que vous dites, les programmes tels que NEXUS sont le type de technologie dont vous parlez. Manifestement, il faut encourager la participation à ce type de programme, mais diriez-vous que...

Mme Laura Logan: Oui, nous appuyons cette orientation.

M. Blake Richards: D'accord.

J'ai alors une autre question pour vous, concernant les points de contrôle de sûreté. Évidemment, on voit toujours des gens dans les aéroports qui ont mis dans leurs bagages, par mégarde, soit des coupe-ongles ou autre chose. Ça m'arrive tout le temps. J'ai déjà reçu un cadeau, des articles de papeterie, pour mon anniversaire et je le transportais soit d'ici en Alberta ou l'inverse, je ne me souviens plus. De toute façon, je l'avais avec moi sans penser qu'il y avait un ouvre-lettres parmi ces articles. Ça m'avait complètement sorti de la tête. Je n'y ai même pas pensé et il m'a été confisqué. On voit ça tout le temps.

Il doit bien y avoir des millions de dollars de produits qui sont confisqués dans les aéroports chaque année aux points de contrôle. Je serais curieux de connaître vos suggestions ou vos idées quant à ce qui pourrait être fait pour améliorer cette situation. C'est vraiment du gaspillage que de procéder de cette façon.

Existe-t-il d'autres solutions que vous pourriez suggérer?

Mme Laura Logan: L'ACSTA a un programme en place. Il n'est pas très connu, mais juste avant de passer aux points de contrôle — je ne suis pas certaine que c'est partout mais je suis sûre qu'il existe à Toronto —, si vous avez un item que vous ne pouvez transporter, mais que vous aimeriez conserver, ils ont de petites enveloppes que vous pouvez utiliser tout simplement pour expédier l'item chez vous en toute sécurité. Nous encourageons les gens à utiliser ce type de programmes.

Dans d'autres juridictions, il existe des programmes où l'on peut entreposer nos choses pour ensuite les reprendre à notre retour. Je ne crois pas que ce soit très viable surtout compte tenu du volume de personnes qui voyagent au Canada. S'il s'agit d'un petit aéroport peut-être, mais pas dans les aéroports plus importants; cela ne fonctionnerait pas.

Il faut probablement continuer à éduquer les gens et à les sensibiliser ainsi qu'à leur donner la chance de réparer leur moment d'inattention en leur permettant d'envoyer par la poste, vers leur résidence, les objets qu'ils ne peuvent garder avec eux, afin qu'ils puissent les conserver.

Le problème c'est que ce ne sont pas tous les items qui peuvent être envoyés par la poste, par exemple les liquides.

● (0955)

Le président: Merci.

Mme Crombie.

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

Merci à tous nos témoins d'être ici aujourd'hui.

J'aimerais vous dire que j'ai moi-même travaillé pour Air Canada. Cela m'a aidé à payer mes études de premier cycle en fait.

Mardi, j'ai éprouvé une certaine frustration à être la chanceuse parmi les grands voyageurs à avoir été choisie par le programme de contrôle aléatoire. J'aimerais que vous nous parliez de cela si vous pouviez.

Vous semblez défendre fortement la méthode d'observation du comportement, mais je crois que l'approche que le gouvernement souhaite adopter dans l'avenir est une approche à multiples niveaux: en partie l'observation du comportement et en partie à l'aide des technologies, des scanners corporels, etc. Aimerez-vous faire un commentaire, à savoir si vous pensez que les scanners corporels sont une dépense valable, et donner votre opinion au sujet de l'approche à multiples niveaux?

Mme Laura Logan: Nous sommes tout à fait en accord avec une approche à multiples niveaux. Chaque mesure de sécurité est en fait un niveau de sécurité. Certaines sont connues du public, d'autres pas. C'est pourquoi les détails des mesures de sécurité actuelles sont distribuées aux compagnies aériennes dans des documents confidentiels, parce que la plupart de nos démarches se font en coulisses. Les différents niveaux fournissent une structure qui peut être moins invasive, parce que chaque niveau n'est pas aussi déroutant, mais qui, lorsque tous les niveaux sont réunis, offre un système beaucoup plus efficace. Nous appuyons tout à fait cette orientation.

Nous sommes d'avis que les scanners corporels offrent un niveau de sécurité plus élevé que les portiques détecteurs de métal. Certains objets qui présentent une menace sont détectés par les scanners corporels alors qu'ils passent inaperçus dans les portiques.

Comme nous l'avons dit, nous aimerions que le gouvernement divise son programme en plusieurs niveaux afin que nous puissions filtrer les passagers et que ceux qui subissent un contrôle plus serré soient ceux qui présentent un risque plus élevé, pour quelque raison que ce soit, ou que ce programme soit élargi en accordant moins d'importance au facteur aléatoire.

Mme Bonnie Crombie: Je vais vous donner la chance de commenter, mais il semble aller de soi d'opter pour la méthode d'observation du comportement. Comment se fait-il que nous n'utilisions pas cette méthode déjà? Comme vous l'avez dit, il est certain que nous recueillons beaucoup de renseignements au sujet des passagers bien avant qu'ils ne se présentent au comptoir. Est-ce que tous ces renseignements ne sont pas acheminés à temps aux points de contrôle? Comment se fait-il que nous ne nous en servions pas encore?

M. Lorne Mackenzie: Une des raisons est qu'au Canada nous semblons être plus conservateurs, et il y a une certaine réticence à utiliser l'observation du comportement...

● (1000)

Mme Bonnie Crombie: Certains d'entre nous sont libéraux.

Une voix: Bravo!

M. Lorne Mackenzie: Je dirais que l'opinion évolue et que nous nous dirigeons dans cette direction, mais cela nous mène à votre point concernant les produits interdits. Il y a une tendance à se concentrer moins sur les produits interdits que sur les personnes dangereuses. Nous cherchons de moins en moins les coupe-ongles et de plus en plus les comportements suspects, car il existe peut-être des comportements qui suggèrent qu'une personne présente un risque plus élevé.

Pour revenir à votre question au sujet des deuxième contrôles des grands voyageurs, j'ai été témoin d'une expérience semblable en arrivant alors qu'un homme âgé a dû subir un deuxième contrôle avec deux fouilles sommaires et deux passages dans les portiques de détecteurs de métal. Nous assistons à une application inefficace de nos ressources. Nous devrions utiliser moins de ressources sur les personnes telles que vous, les grands voyageurs connus des transporteurs et de l'industrie, comparativement aux personnes inconnues, qui ne voyagent pas souvent.

Mme Bonnie Crombie: Pourquoi n'avons-nous pas encore adopté ce type d'approche?

M. Lorne Mackenzie: Je crois honnêtement que tout cela évolue tranquillement. Il faut se rappeler que le 11 septembre a transformé l'industrie pour toujours. Les récents événements du mois de décembre ont également changé l'industrie pour toujours. Le milieu dans lequel nous opérons il y a 10 ans est totalement différent du milieu d'aujourd'hui; nous tentons principalement d'évoluer et de rattraper le nouveau monde dans lequel nous vivons.

Mme Bonnie Crombie: Alors comment cela fonctionnerait-il? Peut-être pourriez-vous nous l'expliquer? On se présente au comptoir, nous sommes de grands voyageurs, probablement que nous prenons le même trajet chaque semaine, et d'autres personnes en voyage d'affaires prennent probablement les mêmes trajets ou des trajets semblables chaque semaine. Est-ce qu'il y aurait une coche ou une marque quelque part sur la carte d'embarquement qui indiquerait aux autorités de contrôle que ce sont de grands voyageurs, des passagers sûrs, qui présentent moins de risques et de ce fait ils n'auraient pas à subir de deuxième fouille sommaire? Est-ce que c'est comme ça que ça marcherait?

M. Lorne Mackenzie: La carte NEXUS est un bon exemple. Vous présentez votre carte, on vérifie les paramètres de biométrie et on vous reconnaît. À l'opposé, plus particulièrement aux États-Unis, on identifie les personnes devant être soumises à plus de contrôle, la marque « SSSS » est inscrite sur leur carte d'embarquement. Cela va permettre de simplifier le tout pour la majorité des voyageurs.

Mme Bonnie Crombie: Certaines personnes disent que la carte NEXUS envahit leur vie privée — vous devez divulguer des renseignements personnels qui de plus restent entre les mains des autorités pour de longues périodes — elles sont donc réticentes ou même refusent d'adhérer au programme NEXUS. Je crois que c'est la prochaine étape pour tous ceux d'entre nous qui sont de grands voyageurs, c'est-à-dire se procurer une carte NEXUS.

M. Lorne Mackenzie: Je crois qu'en principe si vous êtes prêt à « sacrifier » certains renseignements et à les dévoiler aux fournisseurs de services, en échange vous avez le droit de passer plus rapidement au contrôle. Je ne suggère pas que vous passiez plus rapidement un deuxième contrôle, mais en théorie, si vous êtes prêt à fournir certains renseignements vous aurez droit à un programme plus expéditif.

Mme Bonnie Crombie: J'aimerais vous poser une question au sujet des sous-traitants dans le domaine des scanners et des contrôles. Mme Logan en a parlé dans son exposé. Les entreprises

qui s'occupent de cette part de la sécurité sont toujours des sous-traitants. Ce sont des entreprises tierces.

Est-ce que c'est comme ça partout au monde — par exemple aux États-Unis — et est-ce l'approche que vous recommandez?

Mme Laura Logan: Aux États-Unis, tous les contrôleurs sont des employés de la TSA. Cela implique certaines choses. Cela leur permet de déployer plus facilement leurs employés d'une région à une autre s'ils ont besoin de faire des recherches, parce qu'il s'agit d'un seul et même groupe de travail. Cela offre également aux contrôleurs un cheminement de carrière, c'est-à-dire qu'ils peuvent se développer professionnellement. C'est l'un des problèmes que nous rencontrons avec le modèle de l'ACSTA: les employés entrent dans leurs fonctions au premier échelon et n'ont pas de possibilité d'avancement au sein de l'entreprise. Ils stagnent au bas de l'échelle. Ces employés peuvent peut-être aspirer à superviser un point de contrôle, mais c'est le plus haut niveau qu'ils peuvent atteindre. Avec le modèle de la TSA, vous faites partie de l'ensemble de la TSA, ce qui offre des possibilités d'avancement.

Sur le plan international, il y a les deux. Certains services sont donnés en sous-traitance et d'autres sont fournis par des employés. Je ne suis pas au courant d'un endroit où tout est offert en sous-traitance.

Mme Bonnie Crombie: Avez-vous l'impression qu'ici au Canada, étant donné que ce sont des sous-traitants tiers, que la formation est la même qu'aux États-Unis chez les employés de la TSA?

Mme Laura Logan: Oui, du point de vue de la formation, c'est équivalent.

Mme Bonnie Crombie: C'est équivalent, c'est donc l'engagement ou l'attachement qui n'est pas le même. Je m'interroge sur la capacité de dotation de certaines périodes de pointe. Par exemple, il y a toujours le lundi matin à 8 ou 9 heures et aussi les vendredis à 17 ou 18 heures. Est-ce qu'en terme de dotation la capacité et la souplesse sont les mêmes pour ces périodes de pointe?

Mme Laura Logan: Je crois que oui. La TSA détient peut-être l'avantage d'avoir plus de souplesse en terme de déploiement de ses employés d'une région à une autre pendant les périodes de besoin. Par exemple s'il y a un événement dans un coin du pays, ils peuvent réaffecter leurs employés où ils le veulent. Avec l'ACSTA, lorsqu'un aéroport fait affaire avec un fournisseur de sécurité et qu'un autre aéroport fait affaire avec un fournisseur différent, ils ne peuvent échanger leurs employés à cause des contrats de travail.

• (1005)

Le président: Merci.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Madame Logan, j'aimerais continuer à parler de ce sujet, car il est important que l'on comprenne votre message. Pour ma part, je veux bien le comprendre. On parle d'utilisateur-payeur et de l'ACSTA qui fait de la sous-traitance. Ça veut dire qu'il y a beaucoup de pression pour qu'on choisisse toujours le plus bas coût possible. C'est aussi le cas de l'industrie qui ne veut pas payer. C'est une spirale où tout le monde veut le plus bas coût possible. Malheureusement, la sécurité engendre des coûts. Si l'on compare le système canadien — qui vise le plus bas coût possible et qui retient le principe de l'utilisateur-payeur — aux autres systèmes dans le monde, on doit conclure que le cas du Canada est assez exceptionnel.

Mme Laura Logan: Les frais imposés à nos passagers sont, je crois, les plus élevés du monde. C'est vraiment un problème pour nos passagers, car ça constitue un coût supplémentaire pour les passagers. Cela a un effet sur le tourisme au Canada, c'est de plus en plus dispendieux de venir au Canada, de voyager au Canada, de voir le pays. C'est un coût supplémentaire. La différence entre 5 \$ et 28 \$ n'est pas énorme, il ne s'agit que de 23 \$. Par contre, si une famille de quatre personnes veut prendre plusieurs vols, ça commence à augmenter assez vite. On croit que cette structure a un effet sur les passagers, le tourisme et l'industrie au Canada.

M. Mario Laframboise: C'est tout à fait exact. D'un côté, on veut maintenir les coûts les plus bas possible afin de ne pas nuire aux affaires, mais moins les frais sont élevés, moins on investit dans la sécurité et plus on fait affaire avec des sous-traitants d'entreprises privées, avec qui on signe des contrats, inévitablement.

Vous avez raison de dire que les caisses de retraite ne doivent pas être les mêmes que celles des employés du gouvernement. On parle de formation à long terme et de sécurité à long terme. Certaines entreprises privées fonctionnent bien, mais pour d'autres ça va moins bien. Le gouvernement aurait dû se pencher sur la question de la sécurité nationale depuis longtemps.

Mme Laura Logan: C'est pourquoi on veut faire des analyses comportementales et autres, qui sont parfois aussi efficaces et parfois plus efficaces que la technologie. Elles sont presque toujours moins chères. Au lieu d'investir dans le remplacement des technologies de plus en plus dispendieuses, au fil des générations, on envisage l'autre modèle, qui est plus équilibré, et qui peut faire baisser les coûts associés à la sécurité. On peut livrer un meilleur produit, sans devoir augmenter les frais que devront verser les passagers.

M. Mario Laframboise: C'est pourquoi le représentant d'Israël a dit qu'ils n'utilisaient pas de scanners corporels. De plus, un seul organisme contrôle toute la sécurité de l'aéroport, et non pas cinq. Ils utilisent le profilage comportemental et ça leur a permis d'économiser des sommes énormes. Évidemment, ils ont aussi un processus de clientèle privilégiée. Chez nous, c'est NEXUS. On peut comprendre cela.

Cependant, je ne vois pas le jour... J'interpelle mes collègues conservateurs, qui sont évidemment en faveur de l'entreprise privée. Cela avait été commencé par les libéraux, je dois le reconnaître. En effet, les libéraux avaient commencé le processus. À un certain moment, il faudra revoir toute la structure. Si on continue à imposer des frais, il faut s'assurer que l'on paie pour un véritable service et qu'on n'économise pas sur le plan de la sécurité. Qu'est-ce que ça fait? C'est comme le 25 décembre, il n'y a plus personne, il n'y a plus de travailleurs. Les entreprises n'ont pas prévu ça. Inévitablement, vous perdez de l'argent, les clients ne sont pas satisfaits et il y a le plus long délai d'attente de tous les aéroports du monde. C'est ce qui s'est produit le 25 décembre. Il faut le faire! Le P. D. G. de l'ACSTA nous a dit que c'était pareil partout dans le monde.

● (1010)

Mme Laura Logan: C'est pour ça que l'on demande que l'étude sur l'ACSTA se penche en profondeur sur les questions de structure et de gestion. Est-ce vraiment la meilleure façon de faire ou est-ce que cela peut être amélioré?

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Merci. Je vais partager mon temps de parole avec M. Mayes.

J'ai une seule question. Beaucoup de gens m'ont dit que le processus de demande des cartes NEXUS était laborieux et très envahissant. J'ai moi-même fait la demande d'une carte NEXUS et je suis peut-être la seule personne au Canada à avoir trouvé le processus assez simple.

Certains seront peut-être étonnés d'apprendre que je pratique la chasse depuis l'âge de huit ans environ. J'ai eu à suivre un cours sur la sécurité et le maniement des armes à feu. Puis j'ai eu à remplir des formulaires. Tous les cinq ans environ, j'ai à remplir des formulaires parce que je possède une arme à feu. Laissez-moi vous dire que les chasseurs de ce pays ont à se plier à un processus des plus envahissants. Les permis sont renouvelés aux cinq ans. Il y a vérification des antécédents, même du côté des ex-conjointes et tout.

Très honnêtement, j'ai été surpris de constater à quel point il est facile d'obtenir une carte NEXUS par opposition au permis d'armes à feu, tout particulièrement compte tenu des événements du 11 septembre. Personne ne pourrait causer autant de ravages au moyen d'une arme moderne au Canada, même en trois semaines.

Je me demande donc si nous ne sommes pas en train de nous diriger vers un système en vertu duquel une seule carte ou une seule base de données biométriques permettrait aux gens de se déplacer en avion, en train, en autocar ou en voiture, de franchir la frontière, d'accéder à la Colline du Parlement, aux palais de justice, etc. Sommes-nous en train de nous diriger vers un système de biométrie, de carte unique ou autre pour lequel il n'y aurait qu'une base de données centrale indiquant que vous êtes, par exemple, un risque de niveau A, B, ou C pour la sécurité, ce qui vous donne ou non certains droits par la suite?

M. Lorne Mackenzie: Je ne peux pas vous dire vers quoi nous nous dirigeons. Espérons que notre examen fasse le point sur cette question. J'ai entendu parler de programmes semblables en Australie et je crois savoir qu'ils sont relativement efficaces.

En principe, ce n'est pas exagéré de demander aux gens de mettre un peu de temps et d'efforts et de fournir toutes ces données pour obtenir une carte NEXUS valide pendant cinq ans, assortie du statut de voyageur de confiance. Vous profitez des avantages de cette situation lorsque vous êtes appelés à utiliser les services de transporteurs aériens commerciaux en Amérique du Nord. Certaines cartes peuvent même être utilisées dans le monde entier et je pense que le gouvernement du Canada en est à concevoir quelques modèles.

Pour ce qui est du présent débat sur la sûreté, je ne peux pas vous dire si la tendance se maintiendra, mais j'arrive tout à fait à voir en quoi il serait utile d'élargir ce programme pour les voyageurs de confiance.

M. Brian Jean: Et la biométrie?

M. Lorne Mackenzie: Je pense que la biométrie est en voie de devenir une pratique exemplaire.

M. Brian Jean: Merci.

Le président: Monsieur Mayes.

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

Merci aux témoins.

Comme vous le savez, notre gouvernement tente d'assurer un niveau acceptable de sûreté en limitant ses coûts sans pour autant nuire au déplacement opportun et efficace des passagers.

Qu'est-ce alors qu'un niveau acceptable de sûreté? Voilà ce qu'il faut déterminer avant de pouvoir véritablement amorcer les diverses initiatives envisagées à cette fin. Bien entendu, il y a différentes couches de sûreté à l'heure actuelle, à savoir la carte NEXUS, les scanners corporels ou les techniques de contrôle fondées sur le comportement qui sont appliquées dans les aéroports. Ce sont tous différents niveaux. Selon moi, c'est surtout la façon de faire ces choses, leur mise en oeuvre, qui importe.

Votre commentaire qui suit a capté mon attention:

Dans le cours d'un examen, il est tout à fait légitime de se demander si une agence de la sécurité aérienne qui confie à des tierces parties la prestation des services de contrôle et de sécurité aux aéroports constitue un modèle d'administration rentable...

Vous en êtes presque à dire que vous aimeriez mieux confier la tâche à un gouvernement plutôt qu'à des tiers. C'est plutôt intéressant, parce que mon collègue m'a fourni de l'information sur l'approche adoptée en Nouvelle-Zélande et sur cette vaste entreprise internationale de sécurité, QuinTech, dont le siège social se trouve au Pays-Bas. Elle voit aux contrôles de sûreté dans différents pays, dont l'Australie, la Chine, la Finlande, l'Allemagne, la Malaisie, le Royaume-Uni et les États-Unis.

J'aimerais que vous m'expliquiez rapidement pourquoi vous pensez qu'il conviendrait mieux de confier les contrôles de sûreté aéroportuaires, c'est-à-dire la responsabilité de fournir les effectifs et d'appliquer les différents niveaux de sécurité, au gouvernement du Canada plutôt que de donner ce contrat à une entreprise.

• (1015)

Mme Laura Logan: C'est une question complexe. Cette affirmation n'est pas strictement un constat négatif à l'égard de la sous-traitance. La sous-traitance a sa place; Air Canada est un transporteur international et nous faisons affaire avec des sous-traitants dans le domaine de la sûreté à différents endroits dans le monde. D'une perspective économique, c'est insensé de payer des employés aux aéroports où transite un seul de nos avions tous les deux ou trois jours. Nous pouvons utiliser les employés d'autres transporteurs ou faire appel à des sous-traitants et nous reconnaissons pleinement la viabilité de ce modèle.

Nous envisageons ici une séparation totale. L'administration de l'ACSTA engendre beaucoup de coûts que nous jugeons excessifs, et c'est d'ailleurs une question que nous souhaitons soumettre à l'étude. Il ne suffit pas de dire que l'administration existe, que c'est un incontournable et qu'il vaudrait mieux se concentrer sur les coûts de sous-traitance; il faut examiner comment fonctionne l'administration et comment ces deux modèles s'accommodent l'un de l'autre.

Cela étant dit, nous n'avons pas complètement arrêté notre opinion quant à la voie à suivre, mais nous sommes d'avis qu'il faut examiner et analyser davantage cette question par l'entremise du processus d'examen de l'ACSTA.

M. Colin Mayes: Il n'en demeure pas moins que le gouvernement du Canada doit continuer d'exercer cette surveillance et...

Mme Laura Logan: Oui.

Le président: Je dois maintenant passer à Mme Crombie.

Mme Bonnie Crombie: Merci, monsieur le président.

Si vous jouez le rôle d'intermédiaire, monsieur le président, je me demandais si le témoin pourrait alors renverser la question et demander à M. Mayes ce qui constitue selon lui un niveau

acceptable de sûreté ou encore quel est le niveau de risque que le Canada serait prêt à accepter.

M. Lorne Mackenzie: Oui, c'est sans contredit une évaluation des risques. Une évaluation complète des risques s'impose pour déterminer quel niveau de risque nous paraît acceptable.

Mme Bonnie Crombie: Je voudrais vous poser des questions à propos du mandat de l'ACSTA et du gouvernement. Nous avons parlé de la nécessité d'un examen. À quand remonte le dernier examen de l'ACSTA et de son mandat?

Mme Laura Logan: Dans le rapport d'étude *Plan de vol* publié il y a quelques années, on se penchait sur le fonctionnement de l'ACSTA à l'époque. Toutefois, le monde a continué d'évoluer, les menaces et les exigences avec lesquelles doit composer l'ACSTA ont elles aussi évolué considérablement, tout comme la façon dont l'association continue d'assurer la prestation de ses services. Nous sommes donc d'avis que le moment est venu d'examiner de nouveau ces questions.

Mme Bonnie Crombie: Selon vous, quelles modifications devraient être apportées au mandat?

Mme Laura Logan: Nous ne souhaitons pas forcément faire de recommandation précise à cet égard, mais bien participer aux discussions. Il va sans dire que le contrôle des passagers et des bagages enregistrés doivent continuer de faire partie du mandat, mais nous aimerions participer aux discussions en vue de déterminer s'il convient de confier ce mandat à une société d'État ou à un autre type d'organisation.

Il n'est pas exclu de retirer à l'ACSTA le mandat des contrôles de sûreté du fret aérien, puisque ce sont les transporteurs eux-mêmes qui assument directement tous les coûts associés aux mesures de sécurité appliquées à l'endroit du fret en ce moment.

Mme Bonnie Crombie: L'ACSTA s'acquitte-t-elle comme elle se doit de son mandat en ce moment?

M. Lorne Mackenzie: J'aurais voulu ajouter quelque chose avant de répondre à cette question.

Il est important de noter, en ce qui concerne le rapport d'étude *Plan de vol*, qu'en dépit d'une excellente consultation, il avait été établi dès le départ que les considérations budgétaires et de financement ne feraient pas partie de l'examen. L'examen n'est donc pas tout à fait exhaustif, car il ciblait essentiellement des éléments tactiques.

Mme Bonnie Crombie: La capacité de l'ACSTA de s'acquitter de son mandat n'est-elle donc pas compromise si l'organisation estime ne pas disposer toutes les ressources nécessaires?

Mme Logan a parlé des pratiques exemplaires d'autres pays. Certaines d'entre elles pourraient-elles être appliquées au Canada?

M. Lorne Mackenzie: Les techniques liées au comportement sont un exemple. Nous envisageons une approche plus globale. Dans le cadre de l'examen, nous pourrions nous pencher sur certains éléments de programmes étrangers — Israël est en quelque sorte devenu un chef de file dans ce domaine — en vue de déterminer lesquels se prêtent à l'environnement du Canada. Je ne veux pas donner d'exemples précis, mais ces autres approches sont certes des questions que nous souhaitons examiner.

Le président: Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal: Merci.

C'est écrit sur ma carte NEXUS que celle-ci a été émise par les États-Unis. Pourquoi? Pourquoi le Canada n'est-il pas en mesure d'émettre cette carte NEXUS alors que c'est ici que s'effectuent toutes nos démarches de sûreté?

• (1020)

Mme Laura Logan: Je ne suis pas une spécialiste du programme NEXUS, mais je sais qu'il est géré conjointement par l'Agence des services frontaliers du Canada et par les autorités douanières des États-Unis. Je pense que les deux pays sont en droit d'émettre les cartes. Tout dépend des formulaires que vous avez à remplir ou du cheminement de votre demande, mais c'est un programme équivalent qui est géré conjointement par les deux gouvernements.

M. Sukh Dhaliwal: D'accord.

Vous avez dit ne pas souhaiter que les agents de sûreté se livrent au profilage racial ou ethnique des clients. Êtes-vous au courant de telles situations? Des gens m'appellent pour se plaindre de l'ACSTA. Un des sénateurs m'a même approché pour me parler de ces questions.

Savez-vous si de telles situations se sont produites?

Mme Laura Logan: Non. Bien entendu, les gens nous font des commentaires et nous posent des questions à ce sujet mais, pour autant que je sache, les processus de l'ACSTA sont aléatoires. Ils sont conçus pour s'appliquer de manière aléatoire et c'est comme ça que les choses se passent.

Une des membres du comité a affirmé tout à l'heure avoir dû se soumettre au processus spécial. Ma famille et moi avons à le faire aussi. J'ai eu droit à toutes les méthodes secondaires qui existent. J'ai été choisie au hasard très souvent.

Le président: Merci.

Monsieur McColeman.

M. Phil McColeman (Brant, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins d'être des nôtres aujourd'hui.

Je ne fais pas partie du comité, comme vous avez pu le constater; je suis ici à titre de remplaçant. Toutefois, cette question se rapporte à certaines de mes autres responsabilités parlementaires et aux travaux auxquels je participe en tant que membre du Comité de la sécurité publique et nationale, qui se penche notamment sur l'efficacité de l'ASFC et le passage de la frontière. Certains parallèles se dégagent, selon moi, en ce qui a trait aux files d'attente aux principaux postes frontaliers, au temps qu'il faut mettre pour les contrôles de sécurité, aux fonctions des agents des services frontaliers de même qu'à certaines techniques et aux contrôles de sûreté accrus auxquels nous sommes maintenant tenus de nous plier.

Vous êtes sans doute nombreux à savoir — du moins, ceux qui viennent de ma région, c'est-à-dire du Sud de l'Ontario — que se rendre aux États-Unis implique souvent, à l'approche de la frontière, d'écouter la radio pour prendre connaissance des temps d'attente à la frontière. Beaucoup de gens savent très bien à quoi je fais allusion. Il me semble y avoir de nombreux parallèles.

Mon expérience d'homme d'affaires m'incite à vouloir approfondir cette question d'efficacité. Souvent, lorsque le gouvernement exécute un programme, comme nous l'avons fait, il s'en dégage beaucoup de pratiques inefficaces. J'aimerais revenir sur votre commentaire à propos du volet administratif de ce programme. Dites-vous que l'examen en question permettrait de faire la lumière sur les gains d'efficacité possibles du côté administratif? Est-ce un processus administratif très lourd?

Mme Laura Logan: De notre point de vue, tout à fait, et nous croyons qu'il est possible d'améliorer la situation.

M. Phil McColeman: Il me semble que c'est une tendance qui s'installe au fil du temps et à mesure que les programmes sont mis sur pied. Ces programmes deviennent de véritables petits empires et ils s'empêtrent dans toutes sortes de difficultés, notamment les relations entre employeurs et travailleurs, et tout ce qui s'ensuit. Donc, je ne prétends pas que le gouvernement n'a pas un rôle à jouer, mais à mesure que les temps changent, il me semble que ces problèmes sont en grande partie liés aux questions de sécurité, dont le développement en est réellement à ses débuts.

J'aimerais que vous me donniez votre point de vue en me disant si ma description est exacte. Pensez à certains des organismes qui sont en place depuis très longtemps, à la façon dont ils ont évolué et à ce qui se passe avec ceux qui sont gérés par l'État. J'aimerais connaître votre point de vue. Les avez-vous examinés en parallèle? Avez-vous envisagé la possibilité d'assurer une gestion efficace, de fournir des services efficaces et d'accroître la sécurité en même temps? C'est à ça que nous voulons en venir en travaillant avec l'ASFC, parce que nous en voyons la possibilité avec les ressources existantes. On pourrait accomplir un bien meilleur travail et simplifier grandement les processus sans que ça nous coûte plus cher.

• (1025)

M. Lorne Mackenzie: Si nous pouvons parvenir à une telle efficacité et réduire les coûts, nous y gagnerons tous, en effet, et sans compromettre la sécurité. Encore une fois, je préconise cet examen dans le but de savoir où se situent les problèmes d'efficacité.

Je repense à l'époque où nos compagnies aériennes s'occupaient de la sécurité. Elles avaient tout intérêt à assurer l'efficacité, la rentabilité et, bien sûr, la sécurité. Ces principes devraient s'appliquer dans toute administration, qu'elle soit fédérale ou privée. C'est donc ce genre d'efficacité que nous aimerions voir apparaître dans le plan qui résultera de l'examen.

M. Phil McColeman: J'espère qu'il me reste encore un peu de temps, monsieur le président.

Selon mon point de vue sur le fonctionnement des choses, en tant que député qui en est à son premier mandat, je crois que c'est la direction que nous devons prendre. Nous devons arrêter de croire qu'il nous faut simplement ajouter sans cesse du nouveau personnel pour répondre aux besoins.

J'aimerais maintenant passer à ce que mon collègue, M. Jean, a suggéré relativement à un système de carte à « norme commune », qui permettrait un contrôle préliminaire et la prise en charge séparée de la sécurité — ailleurs qu'à l'aéroport, dans votre cas, ou dans notre cas, ailleurs qu'à la frontière. C'est l'information que nos services d'application de la loi possèdent sur les gens avant même qu'ils décident de voyager... et la façon dont vous vous en servez. Une des choses sur lesquelles travaillent plusieurs autorités est un permis de conduire amélioré, qui pourrait être un moyen facile d'obtenir de l'information sur un individu, laquelle serait intégrée dans le processus d'obtention du permis de conduire. Ça ne vaut peut-être pas l'entrevue menée dans le cadre du programme NEXUS, mais ça permettrait au moins un premier tri avant même que les gens décident de voyager.

Voyez-vous autre chose dans ce genre ou d'autres pratiques exemplaires dans d'autres juridictions dont le gouvernement devrait s'inspirer à votre avis?

M. Lorne Mackenzie: Ma première remarque est que nous devons éliminer de nombreux obstacles. Il y a une certaine sensibilité entourant la communication de renseignements. Les règlements de ce genre doivent s'inscrire dans une perspective plus universelle. Si chacun des 50 États américains met en place un permis de conduire amélioré, il est évident que ça ne peut pas fonctionner. Vous savez, il y a toutes les provinces et tous les territoires. Si vous pouvez encourager la convergence et négocier un accord mutuel, et ainsi commencer à collaborer tous ensemble, je crois qu'il est possible de créer cette synergie.

Le président: Merci, monsieur McColeman.

Juste avant d'entreprendre notre dernière série de questions, un sujet qui me paraît revenir continuellement est la limite des compromis que les gens sont prêts à faire au profit de la sécurité, comparativement à ce qu'ils sont prêts à faire pour leurs droits. Y a-t-il eu des études ou des sondages auprès des passagers ou des clients qui pourraient nous éclairer à ce sujet?

Je vais reprendre l'exemple de Mme Crombie. Nous prenons souvent l'avion, et pourtant nous nous soumettons à tout cela simplement parce qu'on nous le demande. Si on s'y objecte, la réaction est évidemment différente. C'est ce qui se passe, je crois, quand les clients deviennent frustrés et réagissent en conséquence.

Existe-t-il quelque chose, un document ou je ne sais quoi, qui indique que les clients sont prêts à faire telle ou telle concession pour obtenir tel ou tel avantage en matière de sécurité?

Mme Laura Logan: Compte tenu que les programmes et les exigences liés à la sécurité sont tous du ressort gouvernemental, qu'il s'agisse des passeports, des cartes NEXUS ou des permis de conduire améliorés — ce genre de choses —, à ma connaissance, aucun document n'a été diffusé dans la population en ce qui concerne la volonté des gens à faire des concessions. Mais je crois, si je me fie aux situations où nous avons vu des passagers se soumettre aux nombreuses mesures, qu'il y a une volonté de divulguer certains renseignements personnels si on obtient en retour l'assurance que ces renseignements seront traités en toute confidentialité par les autorités qui les obtiennent et par les entreprises privées qui les reçoivent par la suite. Par exemple, si tous nos passagers qui voyagent à l'étranger nous confient l'information contenue dans leur passeport, nous devons traiter cette information dans la plus grande confidentialité, et les passagers comptent sur nous pour le faire.

À propos de votre remarque sur les cartes de sécurité et l'utilisation de l'information qu'elles contiennent, si davantage de renseignements étaient divulgués aux compagnies aériennes, il faudrait les traiter de façon confidentielle, mais il faudrait aussi exiger l'uniformité quant au format des cartes. Chaque province possède son propre système de numérotation des permis de conduire, et c'est un cauchemar pour nous, pour nos systèmes. Et puis les passeports sont différents. Si ce type de programme était instauré, il serait extrêmement coûteux et difficile pour les compagnies aériennes de réussir à déchiffrer cette information et à en faire un usage efficace, à moins que des normes soient fixées dès le début.

Par conséquent, même si nous sommes en faveur de ce type de programme et de propositions, il faut respecter le droit de la population à la protection des renseignements personnels et à la bonne gestion de ces renseignements. Il faut également faire en sorte de ne pas nuire à la rentabilité des compagnies.

•(1030)

Le président: Voilà la difficulté. Cela pourrait faire l'objet d'un sondage auprès de tous les gens qui prennent l'avion, fondé sur leur expérience. Vous pourriez recommander que cette question leur soit

posée. Les gens n'ont pas à inscrire leur nom ou quoi que ce soit; il s'agit simplement de donner son opinion à titre de client.

Mme Laura Logan: Je vous renverrais plutôt la balle en disant qu'il serait peut-être approprié que ce soit le gouvernement qui réalise ce sondage par l'entremise de ses divers points de service. Les transporteurs privés ne veulent pas avoir la tâche de recueillir ce genre d'information ou de réaliser ce genre de programme.

Le président: Pourtant, vous nous soumettez régulièrement à des sondages.

Mme Laura Logan: Oui — sur des questions sur lesquelles nous avons du pouvoir, et dans l'objectif d'améliorer le service.

Le président: Une fois de plus, nous vous demandons de nous apporter votre aide pour l'élaboration d'une procédure, et je ne fais qu'encourager...

Mme Laura Logan: Oui. Il ne fait aucun doute que nous prendrions part à l'élaboration du processus et aux consultations.

Le président: Excellent.

Passons à une autre série de questions, pour quatre minutes chacun.

Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal: Merci, monsieur le président.

Il est fort probable que la plupart d'entre nous prennent souvent l'avion et sont membres de programmes comme Aeroplan. Y a-t-il des renseignements provenant de ces programmes qui sont communiqués au gouvernement?

Mme Laura Logan: Non, pas du tout.

M. Sukh Dhaliwal: Mais est-ce que vous suggérez qu'il faudrait le faire dans l'avenir pour des raisons de sécurité?

Mme Laura Logan: Non. Ce que je voulais dire, c'est que je crois qu'il n'est pas approprié que des entreprises privées recueillent ce genre de renseignements personnels, qu'elles fassent ce genre d'enquête. Nous recommanderions qu'un tel programme soit géré par le gouvernement, mais conçu de façon à ce qu'il puisse apporter des avantages aux passagers par des moyens simples.

Avec le programme NEXUS, nous pourrions envisager la possibilité d'obtenir le numéro NEXUS des passagers à l'avance et ainsi indiquer sur leur carte d'embarquement qu'il s'agit de détenteurs de carte NEXUS, de sorte que le contrôle de sécurité de ces passagers pourrait s'effectuer plus tôt. Mais il faudrait établir une méthode générale pour uniformiser la numérotation pour les divers programmes concernés.

M. Sukh Dhaliwal: Mais il faudrait maintenir cette information à jour. Même en tant que membre du programme « Super Élite » d'Aeroplan, quand je me rends à l'un de vos salons, même s'il est inscrit au bas de ma carte d'embarquement que je suis un membre Super Élite, même vos propres employés demandent à voir la carte. Donc quelle est l'utilité de cette inscription? Comment pouvez-vous dire que les renseignements contenus sur cette carte sont à jour?

Mme Laura Logan: Je ne suis pas tout à fait certaine de la procédure qui a cours dans les salons, mais je crois qu'on demande le numéro pour essayer de répertorier les passagers qui s'en servent le plus, afin d'offrir des produits plus adaptés.

•(1035)

M. Sukh Dhaliwal: Vous avez mentionné que vous ne communiquez pas de renseignements à d'autres pays ou à d'autres organismes. Cependant, aux États-Unis, les compagnies aériennes doivent maintenant transmettre des renseignements sur les passagers des vols domestiques aux autorités américaines.

Est-ce exact, et si oui, est-ce que cela vous préoccupe?

Mme Laura Logan: Oui, c'est exact. De nombreux pays ont mis en place la procédure APIS — advanced passenger information systems —, qui nous demande de fournir des données précises au sujet des passagers. Cette procédure est en vigueur au Canada, donc nous devons transmettre les renseignements APIS au moment du départ du vol. En général, ces renseignements sont le nom, la date de naissance, le sexe et les données du passeport.

Les exigences sont énoncées dans la loi, et chaque pays où la procédure APIS est en vigueur doit énoncer dans la loi les exigences que les compagnies aériennes doivent respecter. Les façons de procéder et les points de collecte des renseignements font l'objet de contrôles très stricts.

Vous avez demandé si nous communiquions des renseignements du programme Aeroplan ou quoi que ce soit qui se rapporte à ce programme. Non, pas du tout. Nous informons le public lorsque des renseignements APIS doivent être divulgués. Nous vous assurons que ces renseignements sont recueillis pour le gouvernement et l'administration douanière.

Les États-Unis ont déjà prévu des dispositions sur l'espace aérien pour la sécurité des vols, mais elles ne sont pas encore en vigueur. Nous poursuivons nos discussions avec divers ministères au Canada afin de nous assurer que la population canadienne sera bien informée des exigences lorsqu'elles entreront en vigueur, et qu'elle sera au courant de ces changements.

Le président: Merci.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: On a parlé plus tôt de frais liés à la sécurité, mais les 28 \$ s'ajoutent aux frais destinés à l'amélioration des aéroports, n'est-ce pas? Ce sont quand même des frais assez importants.

Mme Laura Logan: Plusieurs frais s'ajoutent au coût du billet des passagers, entre autres des taxes, mais les frais pour l'amélioration des aéroports sont déterminés par chaque aéroport. Ils varient donc énormément. Certains aéroports n'imposent aucuns frais. Par contre, dans le cas d'autres aéroports, ces frais, individuellement, sont assez élevés. Les frais pour la sûreté sont en sus.

M. Mario Laframboise: Je suis de Mirabel. Comme on le sait, il y a une saga impliquant Mirabel et Dorval, mais il reste que le compétiteur est de plus en plus l'aéroport de Plattsburgh parce que ses frais...

Mme Laura Logan: ... sont beaucoup moins élevés.

M. Mario Laframboise: On le voit du côté de la sûreté. On parle de 5 \$, par opposition à 28 \$. Il n'y a probablement pas de frais pour l'amélioration de l'aéroport, n'est-ce pas?

Mme Laura Logan: En effet. De plus, les files d'attente sont plus courtes. Après le 25 décembre, on a vu beaucoup de passagers aller aux États-Unis, traverser la frontière en voiture et prendre l'avion. Il s'agissait notamment de vols entre le Nouveau-Brunswick et le Maine, le Québec et le Vermont ou New-York, l'Ontario et le

Michigan ou New York, Vancouver et Seattle. Ça se passait d'un bout à l'autre du pays. On a remarqué une diminution du trafic.

M. Mario Laframboise: Une des raisons est que nous mettons du temps à nous ajuster. Vous disiez plus tôt que vous ne participiez pas aux discussions. Il en coûte moins cher aux passagers d'aller chez les voisins. En plus, ceux-ci ont déjà des mesures de sécurité. Il y a donc moins de temps d'attente. Finalement, même s'il faut aller plus loin, ça sauve probablement du temps. C'est la réalité. C'est pourquoi il faut revoir tout le système, n'est-ce pas?

Mme Laura Logan: Oui.

M. Mario Laframboise: Merci beaucoup, madame.

[Traduction]

Le président: Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: Merci, monsieur le président.

Je veux revenir sur la discussion au sujet de la vache sacrée. Des faits intéressants ont été rapportés par un employé de la sécurité israélien au sujet du fait qu'il y a des vols directs d'Israël aux États-Unis, bien sûr, mais qu'il n'y a aucune mesure concernant la saisie des liquides en Israël. Pourtant, ils ont accès au marché américain.

Qu'est-ce qui nous retient de laisser tomber cette histoire de liquides?

Mme Laura Logan: La question des liquides en est une qui est vraiment une solution mondiale pour résoudre un problème. Quand des Israéliens veulent aller aux États-Unis, ils doivent se rendre dans un aéroport international, où ils passent aux douanes. S'ils désirent prendre une correspondance, ils doivent être contrôlés à nouveau. Si les passagers ont des liquides, ils leur sont confisqués à cet endroit-là.

Ce qui fait qu'il est si important pour le Canada d'être tout à fait conforme aux exigences des États-Unis, c'est que nous avons les dispositions de prédédouanement, ce qui nous permet d'éviter les douanes américaines au Canada et d'arriver comme s'il s'agissait d'un vol intérieur aux États-Unis. Si on prend une correspondance aux États-Unis, il n'y a aucune formalité douanière et aucun autre contrôle.

M. Dennis Bevington: Les Israéliens, qui ont le système exemplaire, ne considèrent pas les liquides comme un danger à bord d'un avion.

•(1040)

Mme Laura Logan: Non, parce qu'ils contrôlent les « personnes dangereuses » par opposition aux « objets dangereux ». Ils établissent des profils; ils étudient l'intention du passager avant qu'il voyage.

M. Dennis Bevington: Est-ce possible qu'ils utilisent des renifleurs également, pour essayer de détecter les explosifs plutôt que les objets métalliques, qui sont contrôlés grâce aux portes du poste de pilotage verrouillées à double tour? Ils disposent d'un système permettant d'empêcher l'utilisation d'objets métalliques à bord d'un avion pour de mauvaises intentions, ce qui explique pourquoi ils ne se préoccupent que des explosifs?

Mme Laura Logan: Ils se préoccupent des explosifs et des personnes ayant de mauvaises intentions.

M. Dennis Bevington: C'est exact. Trouvez-vous que leur solution est sensée et très pratique?

Mme Laura Logan: Elle semble l'être, dans leur contexte. Je crois qu'il serait pertinent d'étudier cette solution davantage et de voir quelles leçons nous pouvons en tirer et d'intégrer ce qui se prête au contexte canadien.

M. Dennis Bevington: Maintenant, lorsque vous donnez la sécurité en sous-traitance, vous sous-traitez...

J'ai vu l'exposé présenté hier par l'entreprise qui rapporte 16 milliards de dollars par année — L-3, je crois — qui s'occupe d'une grande partie de la sécurité. Le modèle d'expansion des sociétés indique qu'il faut continuer de développer son entreprise. Si vous êtes dans le domaine de la sécurité et que vous avez un nombre restreint d'aéroports à vous occuper, comment faites-vous pour développer votre entreprise? Est-ce par...

Mme Laura Logan: L'évolution des produits et la vente de nouveaux.

M. Dennis Bevington: ... l'administration, ou par...?

J'essaie d'en venir à votre argument pour savoir pourquoi il serait plus efficace pour le gouvernement de se charger à nouveau de la sécurité. Était-ce en raison de ce modèle d'expansion?

M. Lorne Mackenzie: Nous ne proposons pas que la sécurité retourne entre les mains du gouvernement. Nous disons simplement qu'il s'agit d'une option à envisager.

Nous voulons trouver la façon la plus rentable de dépenser notre argent. Nous voulons trouver l'approche la plus économique. Il peut s'agir du gouvernement; il peut s'agir de la privatisation. Nous ne savons pas ce que cela suppose. L'examen consiste à découvrir la meilleure option.

Nous affirmons que le modèle d'aujourd'hui n'est pas durable, parce que l'utilisateur paie, et comme nous augmentons les coûts en matière de sécurité, cela coûtera de plus en plus cher. Par comparaison avec d'autres modèles — par exemple, les États-Unis — le modèle actuel n'est pas durable au Canada.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

J'ai écouté ce que vous avez dit. Évidemment, la chaîne de partenariats est très importante dans le secteur de l'aviation en général, mais nous semblons toujours revenir à la même chose — ou, si je peux être direct, vous en revenez à la même chose — c'est-à-dire, en bout de ligne, l'ACSTA. C'est ce que je continue d'entendre, de toute façon, que l'administration est peut-être trop lourde.

Dans une étude de l'ACSTA et une réorganisation de cette dernière, j'aimerais connaître votre opinion. Si vous étiez responsable — je sais que je vous demande de vous jeter à l'eau — qu'étudieriez-vous au sujet de l'ACSTA et de la mise en oeuvre de la stratégie?

À l'heure actuelle, nous parlons de beaucoup de choses. Nous avons dit qu'Israël contrôle les « personnes dangereuses » et que l'Amérique du Nord contrôle les « objets dangereux ». Mais si vous décidez de remanier une méthode de sécurité, c'est comme ça que je le vois, il s'agit d'une chose très sérieuse. Nous ne pouvons probablement pas faire ça à ce stade-ci, d'autant plus qu'il s'agit maintenant d'une culture, selon moi, essentiellement.

Qu'examineriez-vous au sein de l'ACSTA pour apporter des améliorations sur l'efficacité de tout le système? Que changeriez-vous, ou du moins qu'étudieriez-vous pour recommander des changements?

Mme Laura Logan: Je sais que bon nombre de nos commentaires concernaient l'ACSTA, mais je crois que l'examen devrait porter sur le processus de contrôle en entier. Il faudra donc qu'en fassent partie Transports Canada, la philosophie de contrôle et la méthode utilisée, et comment cela est mis en application par l'ACSTA, ou un modèle révisé de l'ACSTA, ou quelque autre moyen que ce soit. Je ne

sais pas où cela serait, mais je crois qu'il serait très bon d'examiner ce que nous contrôlons, ce que nous essayons d'obtenir avec les passagers, avec leurs bagages à main, avec leurs bagages enregistrés, et décider si même le contrôle des marchandises est mis sur la table.

Je crois que ce genre d'examen philosophique doit être effectué pour ensuite vérifier la façon dont l'ACSTA est établie et organisée et l'endroit où les ressources et l'argent sont investis dans la prestation des services. Doit-on réaffecter les ressources? Peut-on couper dans certains secteurs pour en aider d'autres? Y a-t-il des secteurs qui ont vraiment besoin d'améliorations et d'autres dont nous pouvons nous passer complètement?

Nous avons des questions, mais nous n'avons pas beaucoup de réponses concernant la manière dont l'ACSTA dépense ses fonds administratifs, puisque les transporteurs ne savent pas ce qui s'y passe. Nous avons des indices, mais nous ne connaissons pas les faits réels.

Donc, plutôt que d'axer seulement sur l'ACSTA, je pense que nous devrions trouver des réponses aux questions suivantes: quelle est la philosophie, comment allons-nous procéder, et comment allons-nous mieux affecter les ressources disponibles?

● (1045)

M. Brian Jean: Alors, ce que vous suggérez, c'est d'abord que nous examinions la philosophie derrière ce qui motive le processus de contrôle, et ensuite d'étudier la mise en oeuvre. Nous essayons ensuite de perfectionner le tout en améliorant les processus de gestion et la transparence auprès des personnes qui sont déjà chargées de la transparence dans le secteur de l'aviation. Est-ce juste?

Mme Laura Logan: Oui.

M. Brian Jean: Merci beaucoup.

Le président: Merci.

Nous avons un rappel au Règlement, mais avant cela, à moins qu'il soit en lien avec nos invités, j'aimerais les remercier de leur participation aujourd'hui. Ce sont des renseignements très utiles. Merci beaucoup. Sentez-vous libres de rester ou de partir.

Je vais maintenant laisser Mme Crombie invoquer le Règlement.

Mme Bonnie Crombie: Merci, monsieur le président.

Nous avons su ou appris que Toyota prétend que les documents qui nous ont été envoyés par Transports Canada sont incomplets et que certains d'entre eux nous aideraient à établir une perspective... l'information complète, disons. Je demande donc au greffier d'écrire à Toyota Canada ou à Transports Canada pour demander que les documents manquants soient envoyés au comité.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Après traduction.

Le président: D'accord. Nous demanderons qu'ils envoient au comité la documentation complète, traduite.

Monsieur Bevington, même point?

M. Dennis Bevington: Non, un point différent.

Le président: Un autre rappel au Règlement?

M. Dennis Bevington: Non, il s'agit simplement d'une demande. Il paraîtrait qu'une enquête sur la sûreté de l'aviation a été menée. Allons-nous obtenir une copie de ce rapport? Il en a été question lors de notre rencontre précédente. Il faudrait que je vérifie dans les comptes rendus pour obtenir la référence exacte.

Le président: Vous souvenez-vous de qui?

M. Dennis Bevington: Si vous regardez les comptes rendus...

Le président: Si vous communiquez avec Bonnie par le...

M. Dennis Bevington: ... c'est dans l'un des documents qui a été présentés il y a quelques rencontres de cela. Mais on a fait mention d'un document qu'il faudrait vraiment examiner.

Le président: D'accord.

D'autres commentaires?

Très bien. La séance est ajournée.

Oh, je m'excuse, même si nous avons ajourné, je vais signaler que nous allons à La Pocatière. Les horaires vous seront envoyés si vous

acceptez. C'est le mardi 25 mai lorsque nous reviendrons de la semaine de relâche.

Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: J'essaie de confirmer la participation du NPD. Ce sera peut-être M. Rafferty.

Le président: Vous en informerez Bonnie?

M. Dennis Bevington: Oui, dès que je le sais.

Le président: Mais nous y allons tout de même, donc prévoyez votre déplacement.

Merci.

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>