



First Session,
Thirty-seventh Parliament, 2001-02

Première session de la
trente-septième législature, 2001-2002

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de la*

National Security and Defence

Sécurité nationale et de la défense

Chair:
The Honourable COLIN KENNY

Monday, June 24, 2002

Issue No. 18

Eighth, ninth and tenth meetings on:

Examination on the need for a
national security policy for Canada

WITNESSES:
(See back cover)

Président:
L'honorable COLIN KENNY

Le lundi 24 juin 2002

Fascicule n° 18

Huitième, neuvième et dixième réunions concernant:

L'étude sur la nécessité d'une politique
nationale sur la sécurité pour le Canada

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON NATIONAL
SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Atkins	LaPierre
Banks	* Lynch-Staunton
* Carstairs, P.C.	(or Kinsella)
(or Robichaud, P.C.)	Meighen
Cordy	Wiebe
Day	
* <i>Ex Officio Members</i>	
(Quorum 4)	

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE LA
SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

Président: L'honorable Colin Kenny

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Atkins	LaPierre
Banks	* Lynch-Staunton
* Carstairs, c.p.	(ou Kinsella)
(ou Robichaud, c.p.)	Meighen
Cordy	Wiebe
Day	
* <i>Membres d'office</i>	
(Quorum 4)	

MINUTES OF PROCEEDINGS

TORONTO, Monday, June 24, 2002
(31)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, at 8:00 a.m., *in camera*, at the Toronto Airport Marriott Hotel, Salon D, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Cordy, Day, Forrestall, Kenny, LaPierre, Meighen and Wiebe (9).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves, Research Officer; Major General (ret'd) Keith McDonald; Chief Warrant Officer (ret'd) Maurice Dessureault and Mark Audcent, Law Clerk and Parliamentary Counsel.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, April 16, 2002, the committee proceeded upon its examination on the need for a national security policy for Canada.

The committee considered a draft agenda.

At 8:55 a.m., the committee suspended its sitting.

At 9:10 a.m., the committee continued its sitting.

At 10:50 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

TORONTO, Monday, June 24, 2002
(32)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, at 11:00 a.m. at the Toronto Airport Marriott Hotel, Salon G/H, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Cordy, Day, Forrestall, Kenny, LaPierre, Meighen and Wiebe (9).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves, Research Officer, from the Senate: Mark Audcent, Law Clerk and Parliamentary Counsel; Major General (ret'd) Keith McDonald and Chief Warrant Officer (ret'd) Maurice Dessureault.

Also present: The official reporters of the Senate.

PROCÈS-VERBAUX

TORONTO, le lundi 24 juin 2002
(31)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à huis clos, à 8 heures, dans le salon D du Toronto Airport Marriott Hotel, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Cordy, Day, Forrestall, Kenny, LaPierre, Meighen et Wiebe (9).

Également présents: De la Direction de la recherche parlementaire de la Bibliothèque du Parlement: Grant Purves, attaché de recherche; le major général à la retraite Keith McDonald; l'adjudant-chef à la retraite Maurice Dessureault; et Mark Audcent, légiste et conseiller parlementaire du Sénat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 16 avril 2002, le comité examine la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada.

Le comité examine un projet d'ordre du jour.

À 8 h 55, le comité suspend ses travaux.

À 9 h 10, le comité reprend ses travaux.

À 10 h 50, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

TORONTO, le lundi 24 juin 2002
(32)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 11 heures, dans le salon G/H du Toronto Airport Marriott Hotel, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Cordy, Day, Forrestall, Kenny, LaPierre, Meighen et Wiebe (9).

Également présents: De la Direction de la recherche parlementaire de la Bibliothèque du Parlement: Grant Purves, attaché de recherche; du Sénat: Mark Audcent, légiste et conseiller parlementaire; le major général à la retraite Keith McDonald; et l'adjudant-chef Maurice Dessureault.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, April 16, 2002, the committee proceeded upon its examination on the need for a national security policy for Canada.

WITNESSES:

From Air Canada:

Larry Fleshman, General Manager, Customer Service, Toronto;

Iain Fernie, Regional Security Operations Manager;

Warren Maines, Director, Customer Service.

Mr. Fleshman made a statement and, with Mr. Fernie and Mr. Maines, responded to questions.

The committee decided to hear from Mark Audcent, Law Clerk and Parliamentary Counsel.

Mr. Audcent made a statement and responded to questions.

At 12:35 p.m., the committee suspended its sitting.

At 12:42 p.m., the committee continued its sitting *in camera* in Salon D.

The committee considered a draft agenda.

It was agreed that the committee would proceed immediately to hear *in camera* certain unidentified individuals for the purpose of explaining matters relating to the future agenda of the committee.

During the proceedings, it was agreed that the *in camera* evidence would be subsequently published on the understanding that any statement or comment that might identify the individuals would be suppressed.

At 2:15 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

TORONTO, Monday, June 24, 2002
(33)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, at 2:37 p.m at the Toronto Airport Marriott Hotel, Salon G/H, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Cordy, Day, Forrestall, Kenny, LaPierre, Meighen and Wiebe (9).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves, Research Officer, from the Senate: Mark Audcent, Law Clerk and Parliamentary Counsel; Major General (ret'd) Keith McDonald and Chief Warrant Officer (ret'd) Maurice Dessureault.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 16 avril 2002, le comité examine la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada.

TÉMOINS:

D'Air Canada:

Larry Fleshman, directeur général, Service à la clientèle, Toronto;

Iain Fernie, directeur régional, Opérations de sécurité;

Warren Maines, directeur, Service à la clientèle.

M. Fleshman fait une déclaration et, avec l'aide de MM. Fernie et Maines, répond aux questions.

Le comité décide d'entendre M. Mark Audcent, légiste et conseiller parlementaire.

M. Audcent fait une déclaration et répond aux questions.

À 12 h 35, le comité suspend ses travaux.

À 12 h 42, le comité reprend ses travaux à huis clos dans le salon D.

Le comité examine un projet d'ordre du jour.

Il est convenu — Que le comité entendra tout de suite à huis clos certains témoins non identifiés afin d'obtenir une explication des sujets reliés à l'ordre du jour.

Au cours de ces délibérations, il est convenu — Que les témoignages seraient publiés à condition que toute déclaration ou tout commentaire qui puisse identifier les témoins serait supprimé.

À 14 h 15, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

TORONTO, le lundi 24 juin 2002
(33)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 14 h 37, dans le salon G/H du Toronto Airport Marriott Hotel, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Cordy, Day, Forrestall, Kenny, LaPierre, Meighen et Wiebe (9).

Également présents: De la Direction de la recherche parlementaire de la Bibliothèque du Parlement: Grant Purves, attaché de recherche; du Sénat: Mark Audcent, légiste et conseiller parlementaire; le major général à la retraite Keith McDonald; et l'adjudant-chef à la retraite, Maurice Dessureault.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, April 16, 2002, the committee proceeded upon its examination on the need for a national security policy for Canada.

WITNESSES:

From Transport Canada:

Paul Kavanagh, Regional Director, Security and Emergency Planning;

André Morency, Regional Director General, Ontario Region;

Grant Quinlan, Security Inspector.

From the Royal Canadian Mounted Police:

Inspector Sam Landry, Officer in Charge, Toronto Airport Detachment.

From Citizenship and Immigration Canada:

Wilma Jenkins, Director, Immigration Services.

From the Canada Customs and Revenue Agency:

Norman Sheridan, Director, Customs Passenger Programs;

Ernest Spraggett, Director, Commercial Operations;

Barbara Hébert, Regional Director, Customs, Greater Toronto Area Division.

Mr. Kavanaugh made a statement and, with Mr. Morency and Mr. Quinlan, responded to questions.

At 4:30 p.m., the committee suspended its sitting.

At 4:40 p.m., the committee continued its sitting.

Mr. Landry made a statement and responded to questions.

Ms. Jenkins made a statement and responded to questions.

Mr. Sheridan made a statement and, with Ms Hébert, responded to questions.

Mr. Spraggett made a statement and responded to questions.

At 6:40 p.m., the committee suspended its sitting.

At 7:00 p.m., the committee continued its sitting, *in camera*, in the Hudson Bay Room.

The committee considered a draft agenda.

At 10:15 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

La greffière du comité,

Barbara Reynolds

Clerk of the Committee

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 16 avril 2002, le comité examine la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada.

TÉMOINS:

De Transports Canada:

Paul Kavanagh, directeur régional, Sécurité et planification d'urgence;

André Morency, directeur général régional, région de l'Ontario;

Grant Quinlan, inspecteur de sécurité.

De la Gendarmerie royale du Canada:

L'inspecteur Sam Landry, officier responsable du Détachement aéroportuaire de Toronto.

De Citoyenneté et Immigration Canada:

Wilma Jenkins, directrice, Services d'immigration.

De l'Agence des douanes et du revenu du Canada:

Norman Sheridan, directeur, Opérations passagers;

Ernest Spraggett, directeur, Opérations commerciales;

Barbara Hébert, directrice régionale, Douanes, Division du Grand Toronto.

M. Kavanaugh fait une déclaration et, avec l'aide de MM Morency et Quinlan, répond aux questions.

À 16 h 30, le comité suspend ses travaux.

À 16 h 40, le comité reprend ses travaux.

M. Landry fait une déclaration et répond aux questions.

Mme Jenkins fait une déclaration et répond aux questions.

M. Sheridan fait une déclaration et, avec l'aide de Mme Hébert, répond aux questions.

M. Spraggett fait une déclaration et répond aux questions.

À 16 h 40, le comité suspend ses travaux.

À 19 heures, le comité poursuit ses travaux à huis clos dans la salle Hudson Bay.

Le comité examine un projet d'ordre du jour.

À 22 h 15, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

TORONTO, Monday, June 24, 2002

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met *in camera* this day at 8:00 a.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

Senator Colin Kenny (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Honourable senators, this is a newly constituted meeting of the committee. I will first, start by introducing the members of the committee to our witnesses. On my immediate right is the deputy chair, Senator Forrestall; beside him, Senator Banks, from Alberta; beside him, Senator Wiebe, from Saskatchewan; and beside him, Senator Atkins, from Ontario. Senator Meighen is outside and will be here shortly. Senator LaPierre, from Ontario, is beside him. This is Senator Day, from New Brunswick and to my immediate left is Senator Cordy.

Before us today we have Witness 1, Witness 2 and Witness 3. I advise all three of you that you are protected by statute here. Whatever you say is privileged and no one can take legal action against you as a result of what you say before us here today.

Also, by agreement, we have undertaken to have this meeting *in camera*. Therefore, the committee will not make reference to you or attribute to you anything that we hear from you today privately or publicly. What we will do, and what our understanding is and what I would like you to confirm for us, is that the purpose of this meeting is to assist the members of the committee in formulating questions and in asking questions of other witnesses. The purpose of this meeting is to give us such background information as we may subsequently use in the formulation of questions.

The Chairman: Honourable senators, I have spoken to the witnesses prior to this and they are comfortable with being sworn in. They understand that it is no reflection on them as individuals, but it does give us the opportunity subsequently to refer to having heard sworn testimony on that basis. I would then ask the clerk to proceed with the swearing in.

(Witness number 2, sworn)

(Witness number 1, sworn)

(Witness number 3, sworn)

The Chairman: The witnesses all having been sworn in, I would proceed with the meeting.

First of all, welcome. Thank you very much for coming. We are pleased to have you here before us and are pleased to have the opportunity to get a perspective of Pearson airport that we might not otherwise get.

TÉMOIGNAGES

TORONTO, le lundi 24 juin 2002

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense s'est réuni à huis clos aujourd'hui, à 8 h, en vue d'examiner la nécessité d'établir pour le Canada une politique de sécurité nationale et de faire rapport à ce sujet.

Le sénateur Colin Kenny (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Honorables sénateurs, le comité nouvellement constitué se réunit aujourd'hui. D'abord, je vais présenter les membres du comité à nos témoins. Tout juste à ma droite, il y a le vice-président, le sénateur Forrestall; à côté de lui, c'est le sénateur Banks, de l'Alberta; à côté, il y a le sénateur Wiebe, de la Saskatchewan; à côté du sénateur Wiebe, nous trouvons le sénateur Atkins, de l'Ontario. Le sénateur Meighen n'est pas encore là; il y sera sous peu. Le sénateur LaPierre, de l'Ontario, à la place à côté de la sienne. Voici le sénateur Day, du Nouveau-Brunswick, et tout juste à ma gauche, le sénateur Cordy.

Nous accueillons aujourd'hui le témoin 1, le témoin 2 et le témoin 3. Tous les trois, je tiens à vous dire que la loi vous protège. Tout ce que vous pouvez dire ici est privilégié; personne ne peut intenter contre vous une poursuite en justice pour ce que vous nous dites ici aujourd'hui.

De même, selon l'entente convenue, nous tenons cette réunion à huis clos. Par conséquent, le comité ne fera pas allusion à vous nommément ni ne vous attribuera, que ce soit en privé ou en public, quelque parole que vous puissiez prononcer aujourd'hui. Ce que nous allons faire, et c'est ce dont nous convenons et j'aimerais que vous le confirmiez pour nous, nous allons avoir une réunion dont le but général consiste à aider les membres du comité à formuler des questions et à poser des questions à d'autres témoins. La réunion a pour objectif de nous fournir des renseignements généraux que nous allons peut-être utiliser par la suite pour formuler des questions.

Honorables sénateurs, je me suis entretenu avec les témoins avant notre réunion; l'assermentation ne leur pose aucune difficulté. Ils comprennent que cela ne les touche aucunement sur le plan individuel; c'est plutôt pour nous l'occasion de pouvoir, par la suite, parler de la déposition des témoins assermentés que nous avons accueillis. Je prie le greffier de procéder à l'assermentation.

(Assermentation du témoin numéro 2)

(Assermentation du témoin numéro 1)

(Assermentation du témoin numéro 3)

Le président: Tous les témoins ayant prêté serment, j'ouvre la réunion.

D'abord, je vous souhaite la bienvenue. Merci beaucoup d'être venu. Nous sommes heureux de vous accueillir; et nous sommes heureux d'avoir l'occasion d'obtenir un point de vue sur l'aéroport Pearson que, autrement, nous n'obtiendrions peut-être pas.

The committee, as you are aware, has been encountering some difficulties in getting a good description of the type of security that exists at the airport. Perhaps the best way to start would be if we had each of you give us a brief comment on how you perceive the security at the airport and then we will continue with some questions.

Witness 2, perhaps you could commence.

Witness 2: First, I would like to congratulate the committee on the initiative in starting this examination. It is a huge problem. We all experience it in different ways, some as travellers, others as operators. It is not being addressed in the country in a way that really gives much comfort that there is much impetus for a solution.

The Chairman: Witness 2, could you first qualify yourself? Could you give the committee a bit of background on yourself?

Witness 2: I have an extensive background in aviation as a commercial aircraft operator and as a pilot. Indeed, I came to the interest in this whole security area because of this active involvement. I am on several boards of several aircraft companies and own an operation based at Pearson. As a result I am very familiar with the airport.

Like everyone else on September 11, last year, my company, watched with absolute horror at what was happening. We have many millions U.S. worth of hardware in a hangar that, like most others is unguarded and with minimal security controls. Most of the people in most hangars are not badged. The most common response throughout the field to September 11 was to send employees home to be with their families. I instead put my employees on a 24-hour shift for two days. The reason wasn't fear of terrorism, but because terrorism had given relief to the lax the security was at the airport. Any consequence associated with such poor controls was instantly in the "foreseeable" category, and so theft or other damage would be arguably our liability. As the airport emptied its regular employees, a lot of people were hanging around that day who had no right to be there at all. I believe I am correct in saying that some things were stolen on the field. My concern was that frankly we had to meet a new standard of care that required far better control over access security and that standard was in place the instant the first aircraft hit the first tower in New York. From that instant, we had to make sure that we policed the areas around the airplanes and protected them. The duty of care had in short shifted dramatically and permanently upwards.

The next thing I did was I appealed to the people to my left and right to come and give us a quick audit of what it might take to make our area of the airport secure and to tell us just how bad the problem was. The result of that visit was really quite frightening. It was clear that what had to be done was to build the system from the ground up. It piqued all of our curiosity as to whether

Le comité, comme vous le savez, a eu quelque difficulté à obtenir une bonne description du type de sécurité qui est appliqué à l'aéroport. La meilleure façon de commencer consiste peut-être à demander à chacun d'entre vous de formuler brièvement des remarques sur la façon dont vous percevez la sécurité à l'aéroport; ensuite, nous poserons quelques questions.

Témoïn 2, vous pourriez commencer.

Le témoin 2: D'abord, je tiens à féliciter le comité d'avoir saisi l'occasion d'entamer cet examen. Il s'agit d'un problème énorme. Nous le vivons tous de façons différentes, certains en tant que voyageurs, d'autres en tant qu'exploitants. La façon dont on s'y prend pour régler le problème au pays n'est pas vraiment de nature à nous rassurer sur l'éventualité d'une solution.

Le président: Témoïn 2, pourriez-vous décrire? Pourriez-vous donner au comité quelques renseignements sur votre personne?

Le témoin 2: J'ai une très vaste expérience dans le domaine de l'aviation, à titre d'exploitant d'aéronefs commerciaux et à titre de pilote. De fait, c'est ma participation active à ce domaine qui a fait que je me suis intéressé à toute la question de la sécurité. Je siège au conseil d'administration de plusieurs compagnies d'aviation et j'exploite moi-même une compagnie à l'aéroport Pearson. De ce fait, je connais très bien l'aéroport.

Comme tout le monde, le 11 septembre l'an dernier, nous avons été absolument horrifiés des événements. Nous avons l'équivalent de nombreux millions de dollars US en matériel dans un hangar qui, comme la plupart des autres, reste sans protection avec des contrôles de sécurité minimaux. La plupart des gens dans la plupart des hangars ne portent pas d'insigne identificateur. La réaction la plus courante dans le domaine, le 11 septembre, a été d'envoyer les employés à la maison rejoindre leur famille. J'ai plutôt fait travailler mes employés à des quarts de 24 heures pendant deux jours. C'était non pas par crainte du terrorisme, mais plutôt parce que le terrorisme avait montré à quel point la sécurité était relâchée à l'aéroport. Toute conséquence associée à des contrôles à ce point piètres se retrouve forcément dans la catégorie de «prévisible»; on peut donc faire valoir que notre difficulté concernerait le vol de marchandises ou d'autres formes d'avarie. À mesure que les employés réguliers de l'aéroport ont été renvoyés chez eux, de nombreuses personnes qui n'avaient pas du tout le droit d'y être ont commencé à traîner dans le coin. Je crois que j'ai raison quand je dis que certaines choses ont été volées sur le terrain. Ce qui me préoccupait, c'est que nous parvenions, pour être franc, à appliquer une norme nouvelle qui supposait un contrôle nettement meilleur sur l'accès — et cette norme était en place dès le moment où le premier avion a percuté la première tour, à New York. À partir de cet instant-là, nous avons dû nous assurer de surveiller les secteurs autour des aéronefs et de les protéger. Ce devoir de diligence, en bref, avait connu une évolution à la hausse marquée et permanente.

La chose que j'ai faite ensuite, c'est que j'ai prié les gens autour de moi de venir brosser un tableau rapide de la situation pour savoir ce qu'il faudrait peut-être faire pour rendre sécuritaire notre secteur de l'aéroport et de nous révéler l'ampleur réelle du problème. La visite que nous avons effectuée de ce fait était vraiment effrayante. C'était clair: il fallait refaire le système à

this was a general experience at other areas of Pearson, and whether what was happening at Pearson could be generally extrapolated throughout other airports in North America. The answer to both questions was, regrettably, unequivocally “yes.” The problems that we have had in our end of Pearson are general throughout the airport. Pearson’s problems are common to all major airports in North America.

It comes down to a simple question, which is: “At any given moment, in any airport anywhere in North America, and most especially this one, is it the case that there are vehicles and individuals who are not tracked, not known, and not searched on the field?” If the answer to that is “yes,” then we have a very big problem which covers all dimensions of airport security from theft to contraband to sabotage and terrorism. Two hundred grams of Semtex will destroy a 747 completely. 200 grams is a package you can put into an envelope. If you attach a barometric detonator to it, and you throw it into the hold of an airplane, the airplane will be destroyed, chances are over a major city and carrying a full fuel load.

There are a range of targets of opportunity and strategies that we know might be of interest to terrorists. These are all “mights.” But the reality behind these might be well-organized and determined people — determined to create as much havoc as possible. We are looking at huge strategic stakes that I tried to outline in the paper I provided. It is a huge problem. It is much more than terrorists killing people directly — it is about effectively destroying a key element of transportation infrastructure of this economy. If that happens, the consequences are simply massive. Regrettably, after 9-11 we know people are thinking about this in strategic terms. For the airports, this goes well beyond the era of random terrorism in the name of various political causes, which we have all had to live with from time to time. Airports and airplanes were derivative targets then. Now they are *the* target. People are systematically, effectively making war on us and destroying key strategic elements of our way of life is a basic part of the exercise. That being the case, we have to ante up solutions which are capable of meeting a very focussed and strategic threat presented by intelligent, well-prepared and dedicated enemies. Regrettably, the reality is that no one knows how to do it. The reality is that it is simply not being done.

Witness 3: My background is in law enforcement. I have 28 years of police service, of which 22 were in the drug section. I ran the major crime drug squad for a Canadian Police force dealing with international drug trafficking and money laundering, and everything else that is derived from that.

partir de zéro. Nous avons tous été curieux de savoir si c’était là une expérience générale vécue dans d’autres secteurs à l’aéroport Pearson, et si on pouvait extrapoler et dire que ce qui se passe à l’aéroport Pearson se passait dans tous les autres grands aéroports d’Amérique du Nord. La réponse à ces deux questions, fait regrettable et fait indéniable, était oui. Les difficultés que nous avons éprouvées à notre bout de l’aéroport Pearson touchaient l’ensemble de l’aéroport. Les problèmes de Pearson sont ceux de tous les grands aéroports d’Amérique du Nord.

Le problème se ramène à une question simple: à tout instant, dans n’importe quel aéroport en Amérique du Nord, et surtout dans celui-ci, est-ce qu’il y a des personnes et des véhicules dont on n’a pas la trace, que l’on ne connaît pas, qui ne font pas l’objet de fouille sur le terrain? Si la réponse à cette question est oui, nous sommes aux prises avec un très gros problème qui englobe toutes les dimensions de la sécurité aéroportuaire, depuis le vol de marchandises jusqu’à la contrebande en passant par le sabotage et le terrorisme. Deux cents grammes de Semtex suffisent pour anéantir un 747. Deux cents grammes, ça se transporte dans une enveloppe. Si vous y attachez un détonateur barométrique et que vous lancez ça dans la soute d’un avion, l’avion sera détruit, probablement au-dessus d’une grande ville au moment où le réservoir est bien plein.

Il existe une panoplie de cibles et de stratégies qui, nous le savons, peuvent intéresser les terroristes. Il s’agit ici de possibilités, toujours. Tout de même, la réalité qui se cache derrière ces possibilités, c’est qu’il y a des gens bien organisés et déterminés qui sont décidés à créer le plus grand désordre possible. Il est question d’enjeux stratégiques énormes, que j’ai essayé de décrire dans le mémoire que j’ai déposé. C’est un problème énorme. Il n’y a pas que les terroristes qui essaient de tuer des gens directement — il est question de détruire, dans les faits, un élément clé de l’infrastructure de transport de l’économie. Si cela survient, les conséquences sont tout simplement énormes. Fait regrettable, après le 11 septembre, nous savons qu’il y a des gens qui envisagent cela dans une optique stratégique. Pour les aéroports, nous sommes très loin de l’ère du terrorisme pratiqué au hasard au nom de diverses causes politiques, problèmes avec lesquels nous avons tous dû composer de temps à autre. Les aéroports et les avions étaient, à l’époque, des cibles accessoires. Aujourd’hui, ils sont *la* cible. Le fait est qu’il y a des gens qui, systématiquement, nous font la guerre et pour qui la destruction d’éléments stratégiques clés de notre mode de vie fait partie de l’exercice. Partant, nous devons proposer des solutions permettant de juguler la menace très ciblée et très stratégique que représentent des ennemis intelligents, bien préparés et dévoués à la cause. Fait regrettable, dans les faits, personne ne sait comment le faire. Dans les faits, la réaction voulue n’est tout simplement pas là.

Le témoin 3: J’ai travaillé dans les services policiers. J’ai 28 ans d’expérience dans un service de police, dont 22 à la section antidrogue. J’ai dirigé la principale escouade antidrogue d’une force policière canadienne chargée de s’attaquer au trafic international de la drogue et au blanchiment de l’argent, avec tout ce que cela suppose.

When I left the police service I opened a security consulting company. From there, I became involved in the back field of the airport and corporately with a lot of companies doing due diligence on their employees and what falls from that.

Since looking at the back field of the airport, we made recommendations to incorporate an elaborate digital security system, including biometrics that has been received very well. Since then, dealing with various persons in law enforcement, corporate entities around Toronto Pearson, we have discovered that Canada's major airline, Air Canada, and the human resources department, when law enforcement comes to it and asks to do an undercover operation in one of its facilities, they are flatly refused by human resources.

These projects are endeavours to concentrate on organized crime working within Air Canada and are meant to weed out the Hell's Angels who are working at Air Canada Cargo, meant to weed out Mafia and organized crime, which are networked throughout the airport. This is well-documented on RCMP files out of "O" Division, Peel Regional Police and Toronto Police Intelligence Bureau, Office of Special Investigations. When proposals are put forward to infiltrate these groups, they are stonewalled.

The Chairman: Are you saying that when the RCM Police and Peel Regional Police come to Air Canada and ask for their cooperation in investigating organized crime groups, like the Hell's Angels or other organized crime organizations, Air Canada says "no"?

Witness 3: No.

The Chairman: "We will not assist you?"

Witness 3: "We will not permit you to go through human resources process to infiltrate the union."

Senator Cordy: Is this the company?

Witness 3: This is Air Canada.

Senator Cordy: So this is not union policy.

Witness 3: It is the company.

Senator LaPierre: Is there any way to force them by law?

Witness 3: You still have to deal with the union issue and go through HR to be an employee of Air Canada. You cannot circumvent that or flags go off. You do not walk in and say, "Hi I'm Joe, I'm just the new guy working here."

Senator Banks: Do they give a reason? Is that reason the difficulty that they would face having to do with labour the law that is involved? Is that the reason?

Witness 3: No, it is not, it is not entirely.

Quand j'ai quitté le service de police, j'ai mis sur pied une entreprise de consultation en sécurité. J'ai commencé à travailler dans les services d'appoint de l'aéroport et, pour ce qui est de mon entreprise, à travailler pour un grand nombre de compagnies, à faire pour eux les vérifications voulues du dossier des employés et tout ce que cela suppose.

Depuis que nous avons étudié la situation à cet égard, nous avons recommandé l'adoption d'un système de sécurité numérique complexe, comprenant des éléments biométriques, ce qui a été reçu très favorablement. Depuis, à traiter avec divers membres des forces d'exécution de la loi, des sociétés autour de l'aéroport Pearson à Toronto, nous avons découvert que dans le cas du principal transporteur canadien, Air Canada, et son service des ressources humaines, quand les forces de l'ordre l'abordent et lui demandent de pouvoir mener une opération clandestine au sein de ses installations, les ressources humaines rejettent catégoriquement la proposition.

Les projets en question sont des tentatives effectuées pour se concentrer sur le crime organisé qui travaille à Air Canada et ils visent à éliminer les éléments des Hell's Angels qui travaillent pour Air Canada Cargo, à éliminer les éléments de la mafia et du crime organisé, qui travaillent en réseau dans tout l'aéroport. Tout cela est bien établi dans les dossiers de la GRC, division «O», de la police régionale de Peel et du bureau de renseignements de la police de Toronto, le bureau des enquêtes spéciales. Quand on présente des propositions visant à infiltrer les groupes en question, nous avons droit à des faux-fuyants.

Le président: Êtes-vous en train de dire que lorsque la GRC et la police régionale de Peel abordent Air Canada et demandent que la société coopère à une enquête sur des groupes criminels organisés comme les Hell's Angels ou d'autres organisations criminelles organisées, Air Canada dit non.

Le témoin 3: Non.

Le président: «Nous n'allons pas vous aider?»

Le témoin 3: «Nous n'allons pas vous permettre de passer par les ressources humaines pour infiltrer le syndicat.»

Le sénateur Cordy: C'est l'entreprise?

Le témoin 3: C'est Air Canada.

Le sénateur Cordy: Ce n'est pas une politique syndicale.

Le témoin 3: C'est la société.

Le sénateur LaPierre: Y a-t-il une façon légale de lui forcer la main?

Le témoin 3: Vous devez toujours composer avec la question du syndicat et passer par les ressources humaines pour être employé d'Air Canada. Vous ne pouvez contourner cela, sinon on vous remarque. Il ne suffit pas de se présenter et de dire: «Bonjour, je m'appelle Joe, je suis le petit nouveau.»

Le sénateur Banks: Donne-t-on une raison? Est-ce la difficulté à laquelle on devrait faire face en ce qui concerne les lois et les syndicats? Est-ce la raison?

Le témoin 3: Non, ce n'est pas, pas entièrement.

Senator Forrestall: When you ask for Air Canada's cooperation, what —

Witness 3: The endeavour was to place a person for a long term, working in the workforce in the cargo.

Senator Forrestall: I understand.

Witness 3: What happens is that a 747 lands on the tarmac, somebody in an organization in Columbia or Italy has put something in the avionics bay. A lot of times the group will tell this person, "You go, take this out of the avionics bay, you drive out, take it on the tarmac, give it to someone, change the baggage tags, throw it over the fence, give it to someone." They are being stonewalled for those reasons.

What I have brought the committee is a recent publication called *The Merger*, written by Jeffrey Robinson. This is a well-researched book. It identifies the traits and strategic alliances that have been made between organized crime, terrorism and money laundering groups. I want to present it to the committee and hopefully somebody will —

The Chairman: We will provide it to the clerk. Is that what you had to say, sir.

Witness 3: For now.

Witness 1: I am a former intelligence supervisor with a Police Service. I spent my career primarily involved in organized crime and drug investigations with a great deal of involvement at Toronto Pearson Airport.

As Witness 2 mentioned, after September 11 we had a meeting, around September 13, at Pearson airport. One of the most troubling things that I noticed upon arrival out there was a fuel truck fully loaded that was idling with no one in it. There it was inside the north perimeter gates and had full access to the airport runways. There was a jumbo jet in the process of landing when we were out there. It was so apparent with the lack of security in the airport that that would be an absolutely easy target for anyone with an intent to disrupt air traffic.

The system is also, in a lot of ways, dictated by the existence of the buildings that have been there for 50 years. If there was a tragedy inside the hangars, there are sometimes no sprinkler systems. It has been grandfathered. Obvious concerns if there was a fire or an explosion inside the hangars.

In terms of what Witness 3 was saying about organized crime and the airport, in law enforcement circles it has been known forever. If you can get something into Pearson, it can be taken out of there. The method to do that is to infiltrate the workforce. I have had investigations where, in the first instance, there were 350 kilos of hash and in the second instance 1600 kilos of hash flown into Pearson from a source country. Once it was in there, the baggage handlers who had been corrupted were able to get that cargo that came in from an international flight. The tags were

Le sénateur Forrestall: Quand vous demandez qu'Air Canada coopère, qu'est-ce —

Le témoin 3: La tentative consistait à placer là une personne pour longtemps, qui travaillerait au sein de l'effectif du service des marchandises.

Le sénateur Forrestall: Je vois.

Le témoin 3: Ce qui arrive, c'est qu'un 747 atterrit, un membre de l'organisation en Colombie ou en Italie a mis quelque chose dans la soute électronique. Souvent, le groupe dira à la personne en question: «Va chercher cela dans la soute électronique, tu y vas en véhicule, tu prends la chose, tu la donnes à quelqu'un d'autre, tu changes l'étiquette des bagages, tu jettes cela au-dessus de la clôture, tu le donnes à quelqu'un.» Les faux-fuyants sont là pour ces raisons.

J'ai apporté au comité une publication récente intitulé *The Merger*, signé Jeffrey Robinson. L'auteur a fait des recherches très fouillées. Le livre relève les traits et les alliances stratégiques qui ont été conclues entre les éléments du crime organisé, les groupes terroristes et des groupes de blanchisseurs d'argent. Je souhaite le déposer devant le comité, et j'espère que quelqu'un —

Le président: Nous allons le remettre au greffier. Avez-vous terminé?

Le témoin 3: Pour l'instant.

Le témoin 1: Je suis un ex-superviseur d'un service de renseignement au sein d'un service de police. J'ai passé la majeure partie de ma carrière à lutter contre le crime organisé et à mener des enquêtes sur des affaires de drogues; j'ai très souvent été appelé à intervenir à l'aéroport Pearson de Toronto.

Comme le témoin 2 l'a mentionné, après le 11 septembre, nous nous sommes réunis, autour du 13 septembre, à l'aéroport Pearson. Une des choses les plus troublantes que j'ai pu observer une fois arrivé là, c'est un camion-citerne plein dont le moteur tournait au ralenti et dont le conducteur était absent. Il était là, à l'intérieur de la clôture à la limite nord du périmètre avec un plein accès aux pistes. Au même moment, un gros porteur atterrissait. C'était si évident, avec le manque de sécurité à l'aéroport: voilà une cible tout à fait facile pour quiconque a l'intention de perturber le trafic aérien.

De même, à bien des égards, le système est établi en fonction des bâtiments qui sont là depuis 50 ans. S'il y avait une tragédie à l'intérieur des hangars, il n'y aurait, parfois, aucun gicleur. Ce sont les droits acquis qui ont prévalu. Cela préoccupe évidemment, si on pense au fait qu'il pourrait y avoir un incendie ou une explosion dans les hangars.

Pour ce qui est de ce que le témoin 3 a dit à propos du crime organisé et de l'aéroport, dans les milieux policiers, nous le savons depuis toujours. Si vous pouvez faire arriver quelque chose à Pearson, vous pouvez prendre cette chose et la sortir. La méthode pour y arriver, c'est d'infiltrer l'effectif. J'y ai mené des enquêtes; dans le premier cas, il y avait 350 kilos de hashish et, dans le second cas, il y avait 1 600 kilos de hashish qui avaient été envoyés par avion à l'aéroport Pearson depuis un pays source. Une fois le hashish arrivé, les bagagistes, qui avaient été

switched as if it came in on a domestic flight. The individuals left the airport, returned the following day and, as everybody is aware, no one will check your baggage from a domestic flight. What they had done at that point, then, is they had corrupted an airport official. They would take the property, pay whatever duty and taxes and so forth, and they had also forged government customs stamps. They had the entire network, but the key to it was having someone on the inside that had that capability. Again, it has been my experience to try and initiate an investigation at the airport is like a sacred field that cannot be violated.

We have also had involvement at the ports. The Hell's Angels have located in Vancouver, Halifax and they are down in the Niagara region now. They want to also control the port and the port accesses.

In Vancouver, it is common knowledge that with the containers, if the longshoremen do not get a piece of the action, your container will be separated for special attention. It will be examined and it will delay the process of your container being put on there.

The Chairman: We have limited time, Witness 1. We are familiar to some extent with the Port of Vancouver and our report in February reports on that quite extensively. It is consistent with what you have said so far. If you could confine yourself to Pearson, that would be helpful.

Witness 1: In terms of Pearson, to try and initiate, to try to place an undercover operator inside the workforce is almost impossible and is something that needs to be done.

Senator Day: For a point of information, is this the Toronto Airport Authority as well as Air Canada? Earlier on we had heard that it was Air Canada that has not cooperating.

Witness 1: We had a great deal of cooperation with the airport authority with investigators, but it was Air Canada primarily that said there were prohibitions about putting in an undercover investigator into the work force. It has to be facilitated through human resources, as Witness 3 said.

Senator Day: It was primarily Air Canada, is what you are saying; is that correct?

Witness 1: Yes, primarily.

Senator Day: Do you have any knowledge as to whether other airlines cooperate or the Greater Toronto Airport Authority? I would think you would need some cooperation there as well.

Witness 1: Air Canada was the primary one that was kind of a stumbling block in terms of progressing through an investigation to that stage where you needed someone on sight in the workforce at the loading ramps.

corrompus, ont pu mettre la main sur les marchandises provenant ici d'un vol international. On a changé les étiquettes pour faire comme s'il s'agissait d'un vol intérieur. Les individus en question ont quitté l'aéroport, puis sont revenus le lendemain, et comme tout le monde le sait, personne ne fouille les bagages qui proviennent d'un vol intérieur. Ce qu'ils avaient fait dans ce cas-là, c'est qu'ils avaient corrompu un responsable à l'aéroport. Ils prenaient les marchandises, s'occupaient des droits de douanes, des taxes et de tout le reste, et ils avaient également contrefait l'estampille des douanes. Ils exploitaient tout un réseau, mais l'élément clé, c'était la personne à l'intérieur même de l'organisation qui avait les moyens d'agir ainsi. Encore une fois, d'après mon expérience, essayer de mettre en branle une enquête à l'aéroport, c'est comme essayer de toucher à quelque chose de sacré.

Nous avons eu à intervenir également dans les ports maritimes. Les Hell's Angels se sont installés à Vancouver, à Halifax et, maintenant, ils sont présents dans la région de Niagara. Ils veulent aussi contrôler le port et l'accès au port.

À Vancouver, il est bien connu qu'avec les conteneurs, si les débardeurs n'ont pas leur part du gâteau, votre conteneur sera séparé des autres et aura droit à une attention spéciale. Il sera examiné, et cela va retarder les choses.

Le président: Nous avons un temps limité, témoin 1. Nous connaissons jusqu'à un certain point la situation du port de Vancouver, et notre rapport de février traite en profondeur de cette question. Le rapport concorde avec ce que vous avez dit jusqu'à maintenant. Si vous pouviez vous limiter au cas de l'aéroport Pearson, cela nous aiderait.

Le témoin 1: Pour ce qui est de Pearson, essayer de mettre en branle une enquête, essayer de placer un agent clandestin au sein de l'effectif est presque impossible; or, c'est une chose qui doit être faite.

Le sénateur Day: À titre de renseignement, est-ce qu'il s'agit de l'autorité aéroportuaire de Toronto aussi bien que d'Air Canada? Plus tôt, on nous a dit que c'est Air Canada qui ne coopérait pas.

Le témoin 1: La coopération des responsables de l'autorité aéroportuaire avec les enquêteurs a été très bonne, mais c'est Air Canada, surtout, qui a dit que le placement d'un enquêteur au sein de l'effectif était interdit à plusieurs égards. Il faut passer par les ressources humaines, comme l'a dit le témoin 3.

Le sénateur Day: C'était surtout Air Canada, c'est ce que vous dites; c'est bien cela?

Le témoin 1: Oui, surtout.

Le sénateur Day: Savez-vous si d'autres compagnies aériennes ont coopéré ou si l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto a coopéré? J'ose croire que vous auriez besoin de leur coopération aussi.

Le témoin 1: C'est Air Canada qui, surtout, a été comme un obstacle à la progression de l'enquête, à ce moment-là, où il fallait quelqu'un sur place, qui fasse partie de l'effectif, dans les aires de chargement.

Senator Day: Your answer is that Air Canada is the only one you have any knowledge of?

Witness 1: Yes.

Senator Banks: Is the GTAA generally cooperative in these matters?

Witness 1: The investigators from Transport Canada were cooperative. The investigators from the various federal narcotics investigation and intervention at the airport were very cooperative. But it was, again, the airline itself.

Senator Banks: Do you ever need to infiltrate other airlines other than Air Canada? Do you need to infiltrate people into the work force of the GTAA?

Witness 1: You need to infiltrate people who have access to the aircraft, such as the food handlers, people who work off sight.

Senator Banks: Are you able to do that with other than Air Canada?

Witness 1: To a certain extent, yes.

Senator Banks: Are you talking, in respect of Air Canada's reticence to do this, about 1, 5 or 100 instances?

Witness 1: Several that I have been involved with.

Senator Banks: The person that you convicted, you said you found a person in management?

Witness 1: Yes.

Senator Banks: What was the conviction for?

Witness 1: There were five people involved. One of them worked for a company that dealt with customs brokerage at the airport. At the end of the day, all five were charged with conspiring to import narcotics and several related offences. It took five years. We ended up in the court of appeal and the charges were stayed. All five individuals had the charges stayed in the court of appeal after five years.

Senator Banks: None were convicted.

Witness 1: Right.

Senator Banks: Did any of those persons work for the GTAA?

Witness 1: Not for the GTAA. Not at the time of the investigation. Two had prior histories of work at the GTA. Internal working mechanisms at the airport.

Senator Banks: Are you of the opinion that Pearson International, in particular baggage handling for Air Canada and other airlines, has been infiltrated by organized crime?

Witness 1: One hundred per cent.

Le sénateur Day: Votre réponse, c'est qu'Air Canada est la seule compagnie, selon vous?

Le témoin 1: Oui.

Le sénateur Banks: De manière générale, la GTAA coopère-t-elle dans ces affaires?

Le témoin 1: Les enquêteurs de Transports Canada ont très bien coopéré. Les enquêteurs des divers services fédéraux chargés des enquêtes et des interventions touchant les stupéfiants à l'aéroport ont très bien coopéré. Mais, encore une fois, c'est la compagnie aérienne elle-même qui a causé des problèmes.

Le sénateur Banks: Vous arrive-t-il de devoir infiltrer d'autres compagnies aériennes, à part Air Canada? Est-ce qu'il vous faut placer des agents clandestins au sein de l'effectif de la GTAA?

Le témoin 1: Il faut placer des agents parmi ceux qui ont accès à l'aéronef, par exemple ceux qui manipulent les aliments, ceux qui travaillent en dehors du site.

Le sénateur Banks: Êtes-vous capables de placer des agents ailleurs qu'à Air Canada?

Le témoin 1: Dans une certaine mesure, oui.

Le sénateur Banks: Quand vous parlez de la réticence d'Air Canada, parlez-vous d'un, de cinq ou de cent cas?

Le témoin 1: Il y a eu plusieurs cas que j'ai connus moi-même.

Le sénateur Banks: La personne que vous avez fait condamner... vous dites que vous avez trouvé un coupable au sein de la direction?

Le témoin 1: Oui.

Le sénateur Banks: Et pourquoi cette personne avait-elle été condamnée?

Le témoin 1: Il y avait cinq personnes impliquées dans cette affaire. L'une d'entre elles travaillait pour un courtier en douanes à l'aéroport. En fin de compte, les cinq personnes ont été accusées de conspiration en vue d'importer des stupéfiants et de plusieurs infractions connexes. Il a fallu cinq ans pour mener cela à bien. Nous nous sommes retrouvés devant la Cour d'appel, qui a arrêté les procédures. Les cinq individus en question ont eu droit à un sursis, devant la Cour d'appel, au bout de cinq ans.

Le sénateur Banks: Aucune n'a été condamnée.

Le témoin 1: C'est cela.

Le sénateur Banks: Y avait-il une d'entre elles qui travaillait pour la GTAA?

Le témoin 1: Pas pour la GTAA. Pas au moment de l'enquête. Deux avaient déjà travaillé pour la GTAA. Des mécanismes de travail internes à l'aéroport.

Le sénateur Banks: Selon vous, l'aéroport international Pearson, et en particulier le service des bagagistes d'Air Canada et d'autres compagnies aériennes, ont-ils été infiltrés par le crime organisé?

Le témoin 1: Absolument.

Senator Forrestall: Is Hudson General active at Pearson?

Witness 3: They were very active here.

Senator Forrestall: They had a close association or allegations have been made that they had been infiltrated at an effective level by the Hell's Angels. Do you have any information with respect to that at Pearson?

Witness 1: The Hell's Angels have established a presence, either themselves or puppet gangs, in the various cargo areas around Pearson. They know what is coming in on those cargo canisters. They have arrangements with tractor-trailers, the canisters are gone and it is selective theft.

Senator Forrestall: I must say that you make the Port of Montreal look like a kindergarten class.

The Chairman: I have a list of six. There were three points I wanted to cover. First was access to air side. Can you comment briefly on what sort of access people have to air side, what sort of checks take place, not just generally around the airport? Do workers coming through have their bags checked? Are they searched like passengers? Could you comment on that for us first, briefly?

Witness 2: The general answer is that most of the vehicles and most of the individuals are not checked. The very most that you could expect is that there might be a visual identification of the person with a picture, at the very most. In actual fact, the way the system works at Pearson, where badging is required — and there are many areas where badging is not required — but where it is required it is done mostly on the basis of a voluntary challenge system. In other words, I have one of these. I have a duty, if I see someone on the field and I am wondering why they are there, because they have done something suspicious or whatever reason, I am entitled to ask what they are doing there and they are obliged to give me an answer.

This voluntary system has been in place for years and years. It is not uncommon, again, at airports. It does not work. It is completely ineffective. Moreover, in regard to the badge, I have a badge that was renewed about six months ago or less. There is no particular data that would be difficult to counterfeit at all.

The Chairman: Could you pass that around for the committee?

Witness 2: They are starting to introduce holographic data, but that is not really helpful, because you have to get close to it to see that the holograph is there.

The Chairman: Witness 2, we will have a witness from Transport Canada later this morning who will say to us that every person entering Pearson airport is required to have a badge issued to them by the Greater Toronto Airport Authority. They will come in with a badge and card keys that will give them access to certain specific areas. The person at the gate who is dealing

Le sénateur Forrestall: La Hudson General est-elle active à l'aéroport Pearson?

Le témoin 3: Elle y est très active.

Le sénateur Forrestall: Elle est liée de près aux Hell's Angels, sinon il y a des allégations selon lesquelles les Hell's Angels ont infiltré l'entreprise et peuvent y travailler avec une certaine efficacité. Avez-vous des renseignements là-dessus?

Le témoin 1: Les Hell's Angels ont établi une présence, soit directement, soit par l'entremise de groupes de paille, dans les divers services de marchandises à l'aéroport. Ils sont au courant de ce qui arrive à bord des conteneurs de marchandises. Ils se sont entendus avec des conducteurs de camions-remorques; les conteneurs disparaissent. C'est du vol sélectif.

Le sénateur Forrestall: Je dois dire que, selon votre description, le port de Montréal ressemble à une maternelle.

Le président: J'ai une liste de six points. Il y avait trois points que je voulais couvrir. Premièrement, il y avait l'accès au côté piste. Pouvez-vous parler brièvement du genre d'accès qu'ont les gens au côté piste, du type de contrôles qu'il y a en place, pas seulement les contrôles qui sont exercés de manière générale autour de l'aéroport? Est-ce qu'on fouille les sacs des travailleurs qui arrivent? Les travailleurs sont-ils fouillés comme les passagers? Pourriez-vous d'abord répondre à cette question, brièvement?

Le témoin 2: La réponse à cela, c'est que la plupart des véhicules et la plupart des personnes ne sont pas fouillés. Tout au plus, on peut s'attendre à ce qu'il y ait une identification visuelle de la personne au moyen d'une photo, tout au plus. Enfin, de la façon dont les choses fonctionnent à Pearson, où il faut un insigne pour s'identifier — et il y a bien des secteurs où cela n'est pas exigé —, mais là où c'est exigé, pour la plus grande part, c'est une méthode volontaire. Autrement dit, j'ai un insigne. J'ai un travail à faire, si je vois quelqu'un sur le terrain et que je me demande pourquoi il se trouve là, parce qu'il a posé un acte douteux ou pour quelque raison que ce soit, j'ai le droit de lui demander ce qu'il fait là, et il est obligé de répondre à ma question.

Cette formule volontaire est en place depuis de très nombreuses années. Elle n'est pas du tout rare, encore une fois, dans les aéroports. Cela ne fonctionne pas. C'est tout à fait inefficace. En plus, pour ce qui est de l'insigne, j'ai moi-même un insigne qui a été renouvelé il y a six mois environ. Il n'y a pas de données particulières qu'il serait difficile de contrefaire.

Le président: Pourriez-vous faire circuler cela devant les membres du comité?

Le témoin 2: Les autorités ont commencé à introduire des données holographiques, mais ce n'est pas vraiment utile, parce qu'il faut regarder cela de près pour voir l'hologramme.

Le président: Témoin 2, nous allons accueillir plus tard, au cours de la matinée, un témoin de Transports Canada qui nous dira que toute personne qui arrive à l'aéroport Pearson doit porter un insigne qui lui a été attribué par la Greater Toronto Airport Authority. Ils arrivent avec un insigne et une carte-clé qui leur donnent accès à certains secteurs précis. La personne à la

with them will check them for their badge number to see whether or not that matches with the list of inactive badges that have been withdrawn. That person is going to tell us that that happens every time someone enters Pearson airport for whatever reason.

Witness 2: The comment itself really makes the point that has to be made right at the top. The airport is much more than just the gates at the terminals. That is just the beginning. The public focus is totally on the terminals, because September 11 involved people going through the terminals, through the gates, on to airplanes. But the airport is a huge operation. They could tighten the gate controls and I believe they have tightened some of the controls in the manner you described. They may well today check the list of badges that are no longer in place against the numbers. I suspect that is not quite as often as you described. I have trouble believing they do that 100 per cent the time. I do not doubt that periodically they do that. However, whatever is done at the gates does not catch or address the real scope of the problem. The problem is that there are trucks, cars and individuals in the thousands flowing into the ramp areas just in order to service the airplanes. These people are nominally badged people, but if you think that all the vehicles or badges are checked, you would be wrong. If someone comes from Transport Canada and says that is the case, it is not the case.

More than that, people have access to the ramps that do not go through the same control areas. If you look at a map of the airport, what you see are very large buildings adjacent to the ramps, almost adjacent to the runways, often adjacent to the taxiways. They include freight forwarders, operations like my own, aircraft refurbishers and maintenance shops and the people who do all the line provisioning. Many of those buildings with direct ramp access are filled with people who are not screened or badged, who have no security credentials at all. In some cases, there are exceptions. My people are all badged, for example. I work in the hangar with others who are not badged. They have direct access to aircraft. There is no control and no background screening of any sort.

If you only look just at the terminals, there is one set of security issues and you will hear answers that sound rather tight. It may sound like they are doing things — investing in equipment, writing procedure books —, albeit of limited effectiveness — but at least they are doing something. The fact is, again, gates in terminals do not ensure controlled access to the air side, access to airplanes and indeed risk.

The Chairman: When Transport Canada is giving a general briefing on the airports say that the fixed-base operations are not part of the regular airport and are fenced off from the regular

guérite vérifiera leur numéro d'insigne pour voir s'il concorde avec ce qui se trouve sur la liste des insignes inactifs qui ont été retirés. Le témoin en question va nous dire que cela se fait chaque fois que quelqu'un arrive à l'aéroport Pearson, pour une raison ou une autre.

Le témoin 2: La remarque elle-même, de fait, fait ressortir ce qu'il faut dire au départ. Il n'y a pas que les portes des aérogares dans les aéroports. Ce n'est que le début de l'aéroport. Le public concentre toute son attention sur les aérogares, parce que le 11 septembre, il y a des gens qui ont passé par les aérogares, par les portes, pour monter à bord d'un avion. Mais l'aéroport, c'est une opération énorme. Les autorités pourraient resserrer les contrôles aux portes, et je crois qu'ils ont resserré certains des contrôles aux aérogares de la façon dont vous l'avez décrit. Elles pourraient très bien, aujourd'hui, consulter la liste des insignes qui ne valent plus, en vérifiant les numéros. Je soupçonne que cela ne se passe pas aussi souvent que vous l'avez dit. J'ai de la difficulté à croire que les responsables font cela systématiquement. Je suis sûr qu'ils le font périodiquement. Tout de même, quelles que soient les mesures prises aux portes, cela ne tient pas compte de l'ampleur réelle du problème. Le problème, c'est qu'il y a des camions, des voitures et des personnes par milliers qui arrivent dans les aires de chargement tout simplement pour s'occuper des aéronefs. Ces gens portent l'insigne, mais c'est peu dire. Si vous croyez qu'on arrête tous les véhicules ou qu'on vérifie tous les insignes, vous avez tort. S'il arrive quelqu'un de Transports Canada qui dit que c'est le cas, ce n'est pas le cas.

En plus, il y a des gens qui ont accès aux aires, mais qui ne passent pas par les mêmes secteurs de contrôle. Si on étudie un plan de l'aéroport, on voit qu'il y a de très gros bâtiments près des aires, presque à côté même des pistes, souvent à côté des voies de circulation. Il y a là les transitaires, les entreprises comme la mienne, les entreprises de réfection des aéronefs et les ateliers d'entretien, et tous les gens qui s'occupent de l'approvisionnement général. Dans de nombreux cas, les bâtiments ayant un accès direct aux aires en question sont pleins de gens qui ne font pas l'objet de contrôle ou qui ne portent pas d'insigne, qui ne répondent à aucune exigence de sécurité. Dans certains cas, il y a des exceptions. Mes gens à moi portent tous l'insigne, par exemple. Je travaille dans le hangar aux côtés d'autres personnes qui ne portent pas d'insignes. Elles ont un accès direct aux aéronefs. Il n'y a pas de contrôle, pas de vérification préalable quelconque.

Si on ne fait que regarder le cas des aérogares, il y a toute une série de questions relatives à la sécurité... et vous allez entendre des réponses qui paraissent serées. Il va sembler que les autorités agissent — il y a l'investissement dans l'équipement, la rédaction des livres de procédures — encore une fois, même si c'est d'une efficacité limitée — mais, tout au moins, elles font quelque chose. Le fait est que, encore une fois, les contrôles exercés aux portes des aérogares ne permettent pas de contrôler entièrement l'accès aux aéronefs et, le fait, le risque

Le président: Quand les responsables de Transports Canada donnent une séance d'information générale sur les aéroports, ils affirment que les services aéronautiques ne font pas partie de

airport and for people to move from fixed-base operations to the active part of the airport, they have to go through a check area. Not only is the area fenced off, but to move from the fixed-base area to where the active runways are. You have to go through a fence and there is a person posted at a guard house who checks each pass to see whether it has an active number.

Witness 2: There is a sort of Alice-in-Wonderland quality here. The airport managers might describe it as “100 per cent secure, but, by the way, we do not define the airport in common sense terms. We define it as this little area right in the middle and forget about the rest. On that basis, can’t you see? We do not have a problem at all.” I am exaggerating, but they make this reference to a large part of the north end as not being “airside.” I do not know what the hell it is that I walk over every day when I walk to an airplane on the ramp if it isn’t the airside. It is a ramp and it gives me access. Indeed, I take my personal airplane frequently down the ramp, down the taxiway and no one comes over to me and says, “Excuse me, we want to see your badge.” Like everybody who sometimes departs from the so-called “northside”, I am directly on the runways without a challenge ever coming from anybody.

Since we are talking about the north end, I would also point out that the north end is not just a number fixed-base operators operating corporate jets and light airplanes. It also houses Skyservice airliners, for example, and Transat airplanes and others. They are all regularly up on the north end, in addition to being in the midfield of the airport.

What we are definitely not talking about is a unique area reserved unto itself around which you can afford to have lax procedures. Moreover, to continue to talk about the northend as a weak link, while true, still puts the emphasis on the wrong syllable. There are plenty of weak links, and some are even weaker still. In actual fact, you only have to walk down the street from where the northside operators are to find some of the freight forwarders. Employees of the freight forwards do not need to go past a policeman to get themselves or dangerous substances or devices onto the main runways or under the terminals.

Such persons, if they are intent on doing harm to us, might simply insert an envelope with dangerous substances or a small device into a parcel, which goes right into a container which goes into the hold of an Air Canada airplane and...“boom.”

If we are talking about the level of risk here, if we have to assume, and regrettably we do, that all manner of things may happen to us inspired by well developed plans by terrorists, at this or other airports, once one begins to talk about it in that context, it quickly morphs into an entirely unique situation from anything we have seen to date. What you have to guard against are virtually any point of uncontrolled access to a logistics chain that

l’aéroport ordinaire, qu’ils sont de l’autre côté de la clôture, et que, pour passer de la partie des services aéronautiques à la partie active de l’aéroport, les gens doivent passer par une zone où des contrôles sont effectués. Non seulement la section est clôturée, mais il faut se soumettre à des contrôles pour passer de la partie des services aéronautiques à la partie active où il y a les pistes. Il faut franchir une clôture, et il y a une personne au poste de garde qui vérifie chacun des laissez-passer pour voir si le numéro qui est inscrit est actif.

Le témoin 2: Cela ressemble un peu à Alice au pays des merveilles. Les gestionnaires de l’aéroport peuvent affirmer que c’est «sécuritaire à 100 p. 100, mais soit dit en passant, nous ne définissons pas l’aéroport en termes qui relèveraient du gros bon sens. Notre définition, c’est cette petite zone ici, au milieu, et oubliez tout le reste. Alors, ne voyez-vous pas? Nous n’avons aucun problème.» J’exagère, mais ils affirment qu’une grande partie de l’extrémité nord n’est pas du «côté piste». Je ne sais vraiment pas où je me trouve, tous les jours, quand je me dirige vers un avion si ce n’est du côté piste. C’est une aire de trafic qui me permet d’accéder. De fait, je passe souvent sur la voie d’accès, sur la voie de circulation avec mon propre avion, et personne ne vient me demander: «Excusez-moi, pouvez-vous me montrer votre insigne». Comme tout le monde qui part à l’occasion du «côté nord», je me retrouve directement sur les pistes sans que quiconque me demande ce que j’y fais.

Comme nous parlons du côté nord, j’aimerais souligner qu’il ne s’y trouve pas seulement des exploitants de services aéronautiques qui s’occupent des grands aéronefs et des petits avions. On y trouve aussi les appareils de Skyservice, et les avions de Transat et d’autres encore. Toute cela se trouve régulièrement du côté nord, en plus de se trouver dans la partie centrale de l’aéroport.

Il n’est certainement pas question ici d’une zone réservée unique, autour de laquelle on pourrait se permettre d’avoir des contrôles relâchés. De plus, le fait de continuer d’affirmer que le côté nord est le maillon faible de la chaîne, même s’il est vrai que c’est un élément faible, c’est comme mettre l’accent sur la mauvaise syllabe. Il y a toutes sortes de maillons faibles et d’autres qui sont encore plus faibles. De fait, il suffit de parcourir à pied la rue à partir de la zone où se trouvent les exploitants, du côté nord, pour trouver certains des transitaires. Les employés des transitaires n’ont pas à se soumettre à un contrôle policier pour se rendre, avec peut-être sur eux des substances dangereuses ou des appareils, sur les pistes principales ou sous les aérogares.

Ces personnes, si elles ont l’intention de nous causer du tort, mettent simplement dans un colis une enveloppe qui contient des substances dangereuses ou un petit dispositif, et le colis est glissé dans un conteneur qui s’en va dans la soute d’Air Canada et... Boom!

S’il faut parler du degré de risque, nous devons présumer, et il est regrettable que nous le fassions, que toutes sortes de choses peuvent nous arriver selon les projets créatifs de terroristes à l’aéroport Pearson ou dans d’autres aéroports, une fois qu’on commence à parler de la question dans ce contexte, cela devient rapidement une situation tout à fait unique par rapport à ce que nous avons vu jusqu’à maintenant. Ce contre quoi il faut se

ends up in areas where the public is at risk, in airplanes, terminals, what have you. That logistics chain extends way out to the periphery of the field and involves thousands who are not badged whose credentials are not checked and who, in fact, have direct access simply by means of having access to the vehicles and the containers, the food trays, the fuel, etc. that go into airplanes.

The Chairman: The answer that the committee anticipates receiving from Transport Canada is that an aircraft leaving from the fixed-base area, if it is going to take off, may not be searched and will just take off because it is flying to someplace else. However, if the aircraft, such as Transat that you refer to, is going over to take on passengers at Terminal 3, for example, it will be thoroughly searched first and will only be taken over to the other side of the airport once security people have determined that the aircraft is secure.

Witness 2: I will make a prediction that Transport Canada will come in here and say, "There is a problem at the north field, we must admit that. There is a problem at the north field. It is a bit laxer than anywhere else. It is the one area of weakness. We are going to address that. We have a big plan. People at Skyservice, World, Execaire and Piedmont Hawthorne are starting to spend a bunch of money on security. We will all try and deal with this issue."

If you buy that, you have bought the wrong point. In actual fact, again, that is the least of it. They do need to tighten the north end up, but this is not a problem of corporate aviation. It is not a problem of the north field. It is, in fact, again a case where the emphasis is being placed on the wrong syllable. The problem is that virtually every functional activity attached to the airfield from the four points of the compass gives people direct aircraft access, and the north field is the least of it. Try the freight forwarders, the catering people or the line service people. You must consider a range of activities that is very broad. This is not a north field problem; this is a problem with the south field, the terminals, underneath the terminals, in the hangars, in the customs areas, the brokerage houses adjacent to the centre section of the field and in the centre section itself, where you have Skyservice Corporate and corporate aircraft operators as well as the myriad of activities around the main terminal ramp areas. All of us have some security controls or are about to have them, but the controls we are thinking of putting in place are not going to address the risks that we are talking about today.

They may use the north field as a diversion. It is like the dye running in Madras shirts: You cannot solve the problem, so you advertise that the dye runs, and you sell it on that basis. That is what Transport Canada might say, "Oh, no, we know there is a problem, we are dealing with it." They may hope that you will not

prémunir, c'est pratiquement tout point d'accès non contrôlé; il faut songer à un ensemble logistique qui va jusqu'à englober des secteurs où le public est en danger, les avions, les aérogares, et Dieu sait quoi. L'ensemble logistique englobe la périphérie du terrain et fait intervenir des milliers de personnes qui ne portent pas d'insignes, dont les papiers ne sont pas vérifiés et qui, de fait, ont un accès direct aux choses, simplement, parce qu'elles ont accès aux véhicules et aux conteneurs, aux plateaux d'aliments, aux combustibles, destinés aux avions.

Le président: La réponse que le comité prévoit recevoir de Transports Canada, c'est que l'aéronef qui quitte la zone des services aéronautiques, pour prendre son envol, ne sera peut-être pas l'objet de fouilles; il prendra simplement son envol parce qu'il s'en va ailleurs. Toutefois, s'il s'agit d'un appareil comme celui de Transat dont vous avez parlé, qui s'en va cueillir des passagers à l'aérogare 3, par exemple, il fera l'objet d'une fouille méthodique au départ et ne pourra s'en aller de l'autre côté de l'aéroport qu'une fois que les responsables de la sécurité auront déterminé que tout est en règle.

Le témoin 2: Je vais faire une prédiction: Transports Canada viendra ici et dira: «Il y a un problème du côté nord, il faut l'admettre. Il y a un problème sur le terrain du côté nord. La sécurité est un peu plus relâchée que partout ailleurs. C'est un des points faibles. Nous allons nous en occuper. Nous avons tout un plan à mettre en place. Les gens chez Skyservice, World, Execaire et Piedmont Hawthorne commencent à consacrer des sommes importantes à la sécurité. Nous allons tous essayer de régler cette question.»

Si vous croyez cela, vous passez à côté de l'essentiel. De fait, encore une fois, l'essentiel est ailleurs. Les autorités ont bel et bien besoin de resserrer les contrôles du côté nord, mais ce n'est pas là un problème du point de vue des grandes sociétés aériennes. Ce n'est pas un problème qui tient au côté nord. De fait, encore une fois, on met l'accent sur la mauvaise syllabe. Le problème, c'est que pratiquement toute activité fonctionnelle associée au côté piste, si vous prenez les quatre points cardinaux, permet aux gens d'accéder directement aux aéronefs, et c'est du côté nord que le problème est le moins grave. Essayez de voir du côté des transitaires, des traiteurs, des approvisionneurs. Vous devez prendre en considération une liste d'activités qui est très longue. Ce n'est pas un problème qui tient au côté nord; c'est un problème qui concerne le côté sud, les aérogares, le secteur sous les aérogares, les hangars, la zone des douanes, les maisons de courtage qui se trouvent à côté des aérogares et la section centrale du terrain et la section centrale elle-même, là où il y a Skyservice Corporate et les grandes lignes aériennes et une myriade d'activités autour des principales aires de circulation des aérogares. Chacun d'entre nous a ses propres contrôles de sécurité ou est sur le point de s'en doter, mais les contrôles que nous envisageons de mettre en place ne permettront pas d'atténuer les risques dont il est question ici aujourd'hui.

Les gens vont peut-être parler du côté nord pour détourner l'attention. C'est comme la teinture qui fait défaut dans le cas des chemises en madras. Vous ne pouvez pas régler le problème; vous dites donc dans la publicité que la teinture fait défaut, et vous vendez le produit tel quel. C'est ce que Transports Canada dira

focus on where the problems actually reside, where the big risks reside and that is in other areas of the field. They may hope you will not recognize that airport security can never be stronger than its weakest link. Once you do, then you will have opened up a world of worry that involves the entire airport.

The Chairman: Before I go back to the list, could any of you comment on organized crime and whether it was active and, if so, where is it active at Pearson?

Witness 1: Organized crime is active at Pearson in primarily the air cargo areas, where the individuals appear to know exactly what is coming in at various times in what containers. They have the wherewithal and the infrastructure to have trucks come in and remove something as big as an air can from supposedly secure facilities. They already have the distribution network in place out on the street to get rid of the products.

The Chairman: Could they do it in the opposite direction?

Witness 1: Yes, they can.

The Chairman: How do you know that?

Witness 1: I know that from personal experience. Once they have access, as Witness 2 mentioned, all the supporting companies and all the supporting networks to supply planes, either with food, water or fuel, it is a two-way street. If you access to remove things from the plane, you have access to put things back on the plane.

The Chairman: Do you have any comments, Witness 3?

Witness 3: Yes, organized crime is very active, running stuff both into and out of the country. They have infiltrated catering services, people who work on the avionics of the aircraft or the baggage handlers, et cetera.

The Chairman: What evidence do you have of this?

Witness 3: There is wiretap evidence available to this committee through various law enforcement agencies. They have done extensive surveillance, physical and electronic on this.

The Chairman: What forces are these?

Witness 3: RCMP, Toronto Police, OPP, Peel, everyone has a vast knowledge of that. Probably the man who would know the most of what is going on at the airport with smuggling, et cetera, would be Staff Sergeant Bill Matheson of the detachment here.

The Chairman: Of the RCM Police?

peut-être: «Ah, non, nous savons qu'il y a un problème, nous nous en occupons.» Peut-être espèrent-ils que vous n'allez pas vous concentrer sur les secteurs où il y a vraiment des problèmes, là où les risques sont grands, c'est-à-dire les autres secteurs du terrain. Ils vont peut-être espérer que vous ne reconnaîtrez pas que la sécurité aéroportuaire ne peut jamais être aussi forte que son maillon le plus faible. Quand vous aurez fait cela, vous vous retrouverez face à tout un monde d'inquiétudes qui touchent l'aéroport entier.

Le président: Avant que je ne revienne à la liste, l'un d'entre vous pourrait-il nous donner des observations sur le crime organisé et nous dire s'il est actif et, le cas échéant, là où il est actif à l'aéroport Pearson?

Le témoin 1: Le crime organisé est actif à l'aéroport Pearson, mais surtout dans les zones de marchandises, là où des individus semblent savoir exactement ce qui arrive, à divers moments, dans tel ou tel conteneur. Ils ont les éléments voulus et l'infrastructure nécessaires pour faire entrer des camions et subtiliser des objets immenses dans des installations qui sont censées être protégées. Ces gens disposent également du réseau de distribution voulu dans la rue, pour écouler ces produits.

Le président: Ils pourraient faire prendre le chemin inverse à la marchandise?

Le témoin 1: Oui, ils peuvent le faire.

Le président: Comment le savez-vous?

Le témoin 1: C'est mon expérience personnelle qui me le dit. Une fois qu'on a accès, comme le témoin 2 l'a mentionné, toutes les entreprises de soutien et tous les réseaux de soutien pour approvisionner les avions, que ce soit en repas, en eau ou en combustible, — cela va dans les deux sens. Si vous avez un accès qui vous permet de prendre des choses qui sont dans l'avion, vous avez un accès qui vous permet de mettre des choses à bord de l'avion.

Le président: Avez-vous des observations à formuler là-dessus, témoin 3?

Le témoin 3: Oui, le crime organisé est très actif; il fait sortir des choses du pays, il fait entrer des choses. Il a infiltré les services de traiteurs, les gens qui travaillent du côté des services aéronautiques, les bagagistes, et ainsi de suite.

Le président: Quelle preuve avez-vous de cela?

Le témoin 3: Le comité a accès à des preuves recueillies grâce à l'écoute électronique par divers organismes policiers. La surveillance à cet égard a été importante, surveillance physique et électronique.

Le président: De quelles forces s'agit-il?

Le témoin 3: La GRC, la police de Toronto, l'OPP, la police de Peel, tout le monde a une très bonne connaissance de cette affaire. L'homme qui, probablement, en saurait le plus sur ce qui se passe à l'aéroport, pour ce qui est de la contrebande, serait le sergent d'état-major Bill Matheson, du détachement qui se trouve ici.

Le président: De la Gendarmerie royale?

Witness 3: Of the RCMP police. He is well-versed on the subject.

Senator Meighen: Are any of you gentlemen, or all of you gentlemen, aware of what checks for criminal backgrounds are performed, if any, on employees of any of the various service providers at the airport?

Witness 2: For the most part, again, most are not screened, including employees of Field, Maxwell Aerospace, most freight forwarders and other employees. Most of the people employed in the freight forwarding operations, and they number in the thousands, are paid in many cases minimum wage and none of them are screened.

Senator Meighen: They are neither screened nor badged, as I understand it.

Witness 2: Many are neither screened nor badged. The only people that are badged are people who have access to GTAA airport facilities, either terminals or main ramps. It is by their definition of what "access" is that controls who is badged.

The Chairman: Connect the links for us. I am not sure I understand exactly what you mean when you say, "someone working at the field" doing what is not badged and is not checked. Why is that a risk to the airport?

Witness 2: Let us start with a very simple proposition. Anyone with direct access to an aircraft or a ramp area where there are such things as fuel trucks or to the logistics training, catering, fuel, line maintenance to aircraft or public facilities, represents a risk.

The next question is —

The Chairman: Are we not going to be told that fuel actually comes through a pipeline to most planes at Pearson?

Witness 2: In actual fact, it does to many aircraft. There are, nonetheless, fuel trucks all over the north and south ends. In the midfield, as well, there is lots of fuel. I would not buy that if they tell you it is not a risk.

Anyone has access to those things, for example those who work at Field Aviation - I do not mean to pick on Field, particularly, but they do refurbishment, mostly of DeHavilland aircraft. They often have literally hundreds of people working on those airplanes. All they have to do is walk out the door and they are on the ramp. They have access to the aircraft inside and walk into the ramp areas at will where there are more airplanes. What is true for them is the case for thousands of other employees at scores of other airport situated companies.

The Chairman: Is there no fence between them and the rest of the people at the airport?

Le témoin 3: De la Gendarmerie royale du Canada. Il connaît très bien le sujet.

Le sénateur Meighen: L'un d'entre vous, sinon chacun d'entre vous sait-il si l'on vérifie les antécédents judiciaires des employés des diverses entreprises chargées de fournir les services à l'aéroport?

Le témoin 2: Pour la plus grande part, encore une fois, il n'y a pas de contrôle exercé à cet égard, et cela touche notamment les employés de Field, de Maxwell Aerospace, de la plupart des transitaires et d'autres employés encore. La plupart des gens qui travaillent pour les entreprises transitaires, et il y en a des milliers, reçoivent le salaire minimum et ne sont soumis à aucune vérification.

Le sénateur Meighen: Ils ne sont soumis à aucune vérification et ils ne portent pas d'insigne, si je comprends bien?

Le témoin 2: Souvent, ce n'est ni l'un ni l'autre. Les seuls gens qui ont l'insigne sont ceux qui ont accès aux installations aéroportuaires de la GTAA, que ce soit les aérogares ou les principales aires de trafic. C'est la définition du terme «accès» qui détermine qui doit porter l'insigne.

Le président: Montrez-nous les liens dans tout cela. Je ne suis pas sûr de bien comprendre quand vous dites que «quelqu'un qui travaille sur le terrain» fait quelque chose mais n'a pas d'insigne et n'est pas soumis à un contrôle. Pourquoi est-ce un risque pour l'aéroport?

Le témoin 2: Commençons par une proposition très simple. Quiconque a un accès direct à un aéronef ou à une aire de trafic, là où on trouve des choses comme des camions-citernes ou à une séance de formation en logistique, au service du traiteur, au combustible, à l'entretien en piste ou aux installations publiques, représente un risque

La question suivante vise —

Le président: Est-ce qu'on ne va pas nous dire que le combustible, de fait, arrive par canalisation dans la plupart des avions à l'aéroport Pearson?

Le témoin 2: En fait, c'est souvent le cas. Tout de même, il y a des camions-citernes partout, côté nord et côté sud. Dans la partie centrale, il y en a également beaucoup. Je ne les croirais pas à votre place, s'ils disaient que ce n'est pas un risque.

Tout le monde a accès à ces choses, par exemple les personnes qui travaillent chez Field Aviation — je ne veux pas m'acharner sur Field en particulier, mais ces gens s'occupent de réfection, la plupart du temps d'appareils de DeHavilland. Souvent, ils sont littéralement des centaines de personnes qui s'occupent de ces avions. Tout ce qu'ils ont à faire, c'est de franchir le pas de la porte, et les voilà dans l'aire de trafic. Ils ont accès à l'intérieur de l'aéronef et ils pénètrent dans les aires de trafic comme bon leur semble, là où il y a un plus grand nombre d'avions. Ce qui vaut pour eux vaut pour des milliers d'autres employés à des dizaines d'entreprises situées à l'aéroport.

Le président: N'y a-t-il pas de clôture entre eux et le reste des gens à l'aéroport?

Witness 2: There is a guard and fence, as you mentioned, Senator Kenny, adjacent to the Kilo Taxiway. There is a guard there, a very nice gentlemen I suspect, but he is mostly asleep when I see him. He does not ever go out to an airplane and say, “Stop, I want to inspect.”

The Chairman: Does he stop a car?

Witness 2: He may.

The Chairman: You have never seen him stop a car?

Witness 2: No.

The Chairman: Have you ever seen that, Witness 1?

Witness 1: I have been out there and I have never seen him leave the booth. As Witness 2 said, 99 times out of 100, he is asleep.

The Chairman: Witness 3, have you ever seen him stop a car?

Witness 3: I would have to agree with these two gentlemen, I have never seen him stop a car.

Senator Day: You have not seen a car that was not stopped.

Witness 2: I have never seen a car stopped.

Senator Day: No, I understand, did you ever see one that was not stopped? You said that you have never seen a car stopped, but you might never have seen a car.

Witness 2: Okay, I got it. No, I have seen lots of cars and I was about to say, in defence of this poor gentleman, or actually there are a series of gentlemen concerned — actually, both genders are there — most of the vehicles they see are vehicles that would not inspire a question. If the vehicle says “Wildlife Control,” for example, on it, or it has something that looks authoritative or is fire truck or it is a truck they have seen before, they are not going to do more than perhaps wave. But, in fairness, we are talking about frailties that go with being human. The fact is, one can take enormous umbrage at the defects in the system, but it actually worked pretty well before all this stuff happened in September. Most people knew each other and just slid into routines.

As soon as you say the routine no longer functions, what you have then done is you have taken what we just did - we have taken a 30-second discussion about car-stopping procedures and expanded it into three and half minutes. In this case, you are taking 30-second problem — scrutinizing kilo taxiway access and, after 9-11 making it so demanding, costly and procedure-ridden, that you cannot effectively continue to sustain all of the logistic functions of the airport on the short term.

We all have to be sympathetic about what is going on here, but the fact is that being sympathetic is one thing and recognizing how much risk is involved in what we are not doing is another. When you start looking at that risk profile, you realize that. The

Le témoin 2: Il y a un gardien et une clôture, comme vous l’avez dit, sénateur Kenny, à côté de la voie de circulation «Kilo». Il y a là un gardien, un monsieur très’s gentil, je crois, mais il dort, la plupart du temps, quand je le vois. Il ne se dirige jamais vers un avion pour dire: «Arrêtez, je veux inspecter.»

Le président: Est-ce qu’il arrête des voitures?

Le témoin 2: Il peut le faire.

Le président: L’avez-vous déjà vu arrêter une voiture?

Le témoin 2: Non.

Le président: Avez-vous déjà été témoin de cela, témoin 1?

Le témoin 1: Je fréquente le secteur, et je ne l’ai jamais vu quitter son poste. Comme le dit le témoin 2, 99 fois sur 100, il dort.

Le président: Témoin 3, l’avez-vous déjà vu arrêter une voiture?

Le témoin 3: Je dois confirmer ce que disent les deux autres témoins; je ne l’ai jamais vu arrêter une voiture.

Le sénateur Day: Vous n’avez pas vu de voiture qui n’aurait pas été arrêtée?

Le témoin 2: Je n’ai pas vu de voiture arrêtée.

Le sénateur Day: Non, je comprends, en avez-vous déjà vu une qui n’était pas arrêtée? Vous dites que vous n’avez jamais vu une voiture qui avait été arrêtée, mais vous n’avez peut-être jamais vu une voiture.

Le témoin 2: Bon, je comprends. Non, j’ai vu beaucoup de voitures et j’allais le dire, pour défendre ce pauvre type, ou, de fait, il y a toute une série de types qui travaillent là — de fait, il y a des hommes et des femmes — la plupart des véhicules qu’ils voient sont des véhicules qui ne sont pas de nature à attirer une question. S’il y a l’indication «Contrôle de la faune» sur le véhicule, par exemple, ou si le véhicule a quelque chose qui paraît officiel ou si c’est un camion de pompier ou si c’est un camion qu’ils ont déjà vu, ils ne vont rien faire, sauf peut-être faire un signe de la main. Mais, pour être juste, nous parlons ici des faiblesses propres à l’être humain. Le fait est qu’on peut s’offusquer au plus haut point des défaillances du système, mais, en fait, le système fonctionnait assez bien avant que tout cela n’arrive au mois de septembre. La plupart des gens se connaissaient et se sont simplement laissés aller à des comportements routiniers.

Dès qu’on dit que la routine ne vaut plus, alors il faut faire ce que nous venons de faire — nous avons pris une discussion de 30 secondes sur la marche à suivre pour arrêter les voitures et nous en avons fait une discussion de trois minutes et demie. Dans ce cas, vous prenez ce problème de 30 secondes — l’examen approfondi de l’utilisation de la voie de circulation «Kilo» et, après le 11 septembre, vous en faites une tâche si exigeante, si coûteuse et à ce point alourdie de procédures que vous n’arrivez plus à soutenir les autres fonctions de logistique de l’aéroport à court terme.

Nous devons tous être compréhensifs face à ce qui se passe ici, mais être compréhensif est une chose et reconnaître le degré de risque qui entre en jeu là où nous n’agissons pas en est une autre. Quand on commence à étudier ce profil des risques, on prend

fact is that customary practice fails. More is needed. They will not get to a level of perfection. They have to go way higher up the security food chain than they are now.

The guy in that booth can no longer afford, on behalf of all of us, to be asleep most of the time. We cannot afford that any more. We cannot afford to have a situation where anyone has access to anything that might result in harm to the public and endanger public confidence in the air transport system. We cannot afford to let one person be given that access unless we know something about their background and unless they are badged in a way that works, with biometric information and whatever else gives us comfort that they are persons that can be trusted.

If we do not do that, if we do not absorb the inevitable costs of more controls, then we are absorbing risks that involve, regrettably, way more than just losing lives. We will lose the system and the effect will be catastrophic. It is a lot of dollars that needs to be spent today to save trillions.

Senator Meighen: I want to get to the bottom to the extent we can about this business of the difficulty of infiltrating the workforce.

Was your request, Witness 1 or Witness 3 made from the perspective of a police force when you were with them, or was it made from the perspective of your private organization? Is there a difference there in terms of reaction?

Witness 3: Both. While I was with law enforcement, working joint force operations, we were continually frustrated. In private industry, again, we were approached by the investigators at Air Canada to supply them with the appropriate person who could fit into their workforce and actually requested for one of our associates who has done probably the best work in organized crime of anyone in this country. Again, we were frustrated by the HR department at Air Canada. That went hand in hand, that was an investigation that was to be conducted by the RCMP along with the Air Canada investigators.

May I add one thing? On Friday past, there were a couple of gentlemen who were going to come with us. I got the frantic phone call, "We can't come." They are having all these meetings and putting a gag order on everyone.

Senator Banks: We have noticed.

Witness 3: That occurred on Friday and one gentlemen who should have been seated here, he got the gag order put on him.

The Chairman: Is this individual an active member of a police force now?

Witness 3: He is [blank] a police force.

The Chairman: And he was told by his superiors he could not come because?

conscience de ce fait. Le fait est que les usages ne fonctionnent plus. Il en faut plus. Ils n'atteindront pas la perfection. Ils doivent monter beaucoup plus haut dans l'échelle des règles de sécurité que c'est le cas en ce moment.

Pour nous tous, le gardien à ce poste ne peut plus se permettre de dormir la majeure partie du temps. Nous ne pouvons plus nous permettre cela, non plus. Nous ne pouvons nous permettre d'avoir une situation où quiconque a accès à quoi que ce soit peut déclencher un incident qui cause du tort au public et qui mine la confiance du public à l'égard du système du transport aérien. Nous ne pouvons nous permettre de laisser une seule personne se voir donner l'accès en question, à moins de savoir d'où elle vient et, à moins qu'elle ne porte l'insigne suivant une formule qui marche, avec une information biométrique ou quoi que ce soit d'autre, qui nous rassure sur le fait qu'elle est digne de confiance.

Si nous ne faisons pas cela, si nous n'absorbons par les coûts inévitables de contrôles devenus plus nombreux, nous absorbons des risques qui, c'est regrettable, entraînent bien plus que la seule perte de vies humaines. Nous allons perdre le système, et l'effet sera catastrophique. C'est une somme d'argent importante à investir pour économiser des billions de dollars.

Le sénateur Meighen: Je veux que nous allions au fond de la question, autant que possible. Qu'en est-il de la difficulté éprouvée à infiltrer l'effectif?

Témoin 1 ou témoin 3, votre demande était-elle formulée du point de vue d'une force policière, pour l'époque où vous étiez, ou du point de vue de votre organisation du secteur privé? Y a-t-il une différence pour ce qui est de la réaction?

Le témoin 3: Les deux. Quand je travaillais pour les forces policières, les forces mixtes, nous étions toujours frustrés dans nos efforts. Dans l'industrie privée, encore une fois, les enquêteurs, dans le cas d'Air Canada, nous ont demandé de leur fournir la personne appropriée, celle qui s'insérerait dans leur effectif et, de fait, ont demandé un de nos associés qui, probablement, a effectué le meilleur travail qui soit de lutte contre le crime organisé au pays. Encore une fois, le service des ressources humaines d'Air Canada nous a barré le chemin. Les deux choses allaient ensemble, il y avait une enquête que devait réaliser la GRC aux côtés des enquêteurs d'Air Canada.

Puis-je ajouter une chose? Vendredi dernier, il y avait quelques hommes qui devaient nous accompagner. J'ai reçu un appel téléphonique. La voix, paniquée, a dit: «Nous ne pouvons y aller.» Ils tiennent toutes sortes de réunions, puis ils imposent le silence à tout le monde.

Le sénateur Banks: Nous l'avons remarqué.

Le témoin 3: C'est arrivé vendredi, et il y en a un qui devrait être assis ici, mais il s'est fait imposer le silence.

Le président: Est-ce un membre actif de la force policière, aujourd'hui?

Le témoin 3: Il est [blanc] un corps policier.

Le président: Et ses supérieurs lui ont dit qu'il ne pouvait pas venir parce que...

Witness 3: Basically, with what was in the paper a couple of weeks ago about Al-Qaeda [blank], this gentleman was the [blank].

The Chairman: JTTF would be?

Witness 3: Joint Terrorist Task Force. They have another acronym for it.

Senator Banks: Of which police force was he an officer?

Senator Meighen: I think we know him. Maybe we don't. Could you tell us?

Witness 3: Yes, [blank].

Senator Meighen: What is the reason given? They have to give you some reason, don't they, to frustrate your desires? Do they say it is not possible, too dangerous? What do they say?

Witness 3: They don't say. They just say no, you are not doing it. Public image. It wouldn't look good on the front of the newspaper if the Air Canada cargo warehouse was cleaned out, or the Montreal cargo warehouse was cleaned out.

The Chairman: Air Canada security comes to you and says, "We would like help on this," and then when you go to Air Canada personnel, they say no.

Witness 3: Yes, that is exactly it.

Senator LaPierre: I was concerned about — I began with this with the feeling that there were areas of the airport that were less secure because they did not need to be secure. But I must say that your description of the domino effect makes the entire place much more secure. And also I was concerned by the fact that you in your paper frightened the hell out of me that we cannot take care of every eventuality, but you also cleared that up in the sense that we cannot take care of every eventuality, but that there is a difference between where we are now to what common sense would dictate.

My real question is what I have found in working with the committee is that no one seems to be responsible at the end of the day. I think in Halifax we were told that the port authority leaves it to the thousands of subcontractors to be responsible. Do you think it would be a good or possible from a legal point of view, et cetera, that we recommend that the airport authority board of directors is responsible for the entire security of a determined or defined parameter of what the airport consisted and they are to be held accountable and responsible, so that at the end of day the chairman of the board or the chief executive officer says, "Hey, I failed," is that possible?

Witness 2: I think the answer to that is "yes" in terms of responsibility. Much like a board of a company, there should be somebody under a duty of care to police and ensure that all, within the context of the state of the art, that all that can be done is being done. It is a matter of the horsepower underneath that.

Le témoin 3: Essentiellement, ce qu'on a pu lire dans les journaux il y a quelques semaines à propos d'Al-Qaïda [blanc], ce type était le [blanc].

Le président: Et qu'est-ce que le JTTF?

Le témoin 3: Le Joint Terrorist Task Force. Ils ont un autre sigle.

Le sénateur Banks: Dans quel corps policier était-il agent?

Le sénateur Meighen: Je crois que nous le connaissons. Peut-être que non. Pourriez-vous nous le dire?

Le témoin 3: Oui, [blanc].

Le sénateur Meighen: Quelle raison a-t-on donnée? Ils doivent donner une raison quelconque, n'est-ce pas, pour faire obstacle à vos projets? Est-ce qu'ils disent que ce n'est pas possible, que c'est trop dangereux? Que disent-ils?

Le témoin 3: Ils ne le disent pas. Ils disent simplement «non», vous n'allez pas faire cela. L'image auprès du public. Cela ne paraîtrait pas bien dans les journaux si l'entrepôt des services de marchandises d'Air Canada était nettoyé ou si l'entrepôt des services de marchandises de Montréal était nettoyé.

Le président: Les responsables de la sécurité d'Air Canada vous approchent et vous disent: «Nous aimerions vous aider sur ce plan» puis vous allez voir le service du personnel d'Air Canada qui dit non.

Le témoin 3: Oui, c'est tout à fait cela.

Le sénateur LaPierre: Je me préoccupais de — au début, j'avais l'impression qu'il y avait des secteurs de l'aéroport qui étaient moins sécuritaires, parce qu'ils n'avaient pas à être sécuritaires. Mais je dois dire que votre description de l'effet domino fait en sorte que le lieu entier est beaucoup plus sécuritaire. Cela m'inquiétait aussi. Dans votre mémoire, vous m'avez fait une peur bleue en disant que nous ne pouvons parer à tous les coups possibles, mais vous avez également précisé cela en disant que si nous ne pouvons parer à tous les coups possibles, il y a une différence entre le point où nous en sommes aujourd'hui et ce que le bon sens dicterait.

Ma véritable question concerne ce que j'ai constaté en travaillant au sein du comité: personne ne semble être responsable, en dernière analyse. Je crois que, à Halifax, on nous a dit que l'administration portuaire laisse la responsabilité aux milliers de sous-traitants. Croyez-vous qu'il serait judicieux ou possible du point de vue juridique, etc., que nous recommandions que le conseil d'administration de l'autorité portuaire soit responsable de la sécurité entière de l'aéroport, suivant des paramètres bien définis, et qu'elle doive en rendre compte et en être responsable, pour que, en dernière analyse, le président du conseil ou le directeur général dise: «Eh, j'ai échoué»; est-ce possible?

Le témoin 2: Je crois que la réponse est oui pour ce qui est de la responsabilité. Comme c'est le cas pour le conseil d'administration d'une entreprise, à bien des égards, il devrait y avoir quelqu'un qui doit exercer un devoir de diligence envers la police et s'assurer que tout, dans le contexte de ce qui est dernier

You actually need to have people who are very educated in terms of the systems and people who can write the procedures and to load that burden on the GTAA I suspect might be too big a burden.

What we really need, I think, is we need three things. We need, one, somebody with accountability, as you describe — and, again, I agree. Two, we need some force that in fact is focused on this problem and does little other than in fact develop solutions in terms of throwing the technology in the right places and making sure the procedures are right to do the job, and they should be accountable to the airport, this airport and our other major airports; and, third, you need some system to make sure there is coordination between the law enforcement agencies. In actual fact that is as big a problem as any. We discovered many things, and the gentlemen to my left and right can speak more authoritatively to this than I, but we discovered things that we simply don't anticipate that others —

The Chairman: We have a problem with the sound.

Witness 2: The third thing I think we need is we need to ensure that there is better coordination between all the people who are active in the various dimensions of this problem. There are alerts that go on that people are totally unaware of, for example. We had — to give you one example, in the last 10 days I have been to 12 different airports. I have seen — most of them were in the U.S.; two were in Canada, Dorval and here, and I went to each in my own airplane. So I have had an opportunity to see what is going on elsewhere in terms of my end of the world, which is corporate aviation, and what is going on elsewhere, with the exception of Montreal, is universally marginally better than what is happening here.

But in the context of my last trip, there was an active “alert” — somebody in one of the U.S. agencies had learned that smaller airplanes, and when I say “smaller” I mean airplanes under 12.5 thousand pounds were being targeted by some group or other who was going to take one over fully fuelled and, indeed, my largest airplane fully fuelled would do a considerable amount of damage. It is not a 767, but it could probably destroy a building in this city.

We learned this literally on the road. When we came back to Toronto we discovered that, yes, some people had heard about it on CNN, but there had been literally nothing by way of a formal warning. I look at things perhaps differently because I am in this business. I always think in respect of what I do, that I have a fundamental duty of care to discharge. If I mess up on that, I will

cri, que toutes les mesures que l'on peut adopter soient adoptées. C'est une question de puissance. De fait, il faut des gens qui sont très instruits pour ce qui touche les systèmes et des gens qui peuvent rédiger les procédures et, mettre cela sur les épaules de la GTAA, à mon avis, serait peut-être lui imposer un fardeau trop grand.

Ce dont nous avons vraiment besoin, à mon avis, c'est de trois choses. Premièrement, nous avons besoin de quelqu'un qui est responsabilisé, comme vous l'avez décrit et — encore une fois, je suis d'accord là-dessus. Deuxièmement, nous avons besoin d'une force qui, de fait, se concentre sur ce problème et fait peu de chose à part élaborer des solutions, mettre sur pied la technologie qu'il faut aux bons endroits et s'assurer que les procédures conviennent au travail envisagé, et elle devrait rendre des comptes à l'aéroport, cet aéroport et les autres grands aéroports que nous avons; et, troisièmement, nous avons besoin d'un système pour nous assurer qu'il y a une coordination entre les organismes policiers. De fait, on a une difficulté qui est tout aussi grande que les autres. Nous avons découvert bien des choses — et ces messieurs, qui se trouvent à ma gauche et à ma droite, peuvent en parler avec plus d'autorité que moi, mais nous avons découvert des choses que nous n'avions simplement pas prévues, que d'autres ...

Le président: Nous avons des difficultés sonores.

Le témoin 2: La troisième chose dont nous avons besoin, à mon avis, c'est de nous assurer qu'il y a une meilleure coordination entre toutes les personnes qui interviennent, en rapport avec les diverses dimensions de ce problème. Il y a des alertes qui surviennent, mais dont les gens ne sont pas du tout conscients, par exemple. Nous avons eu, pour vous donner un exemple, depuis dix jours, je me suis rendu dans 12 aéroports différents. J'ai vu — dans la plupart des cas, c'était aux États-Unis; dans deux cas, au Canada, à Dorval et ici, et je me suis rendu dans chacun des aéroports à bord de mon propre avion. J'ai donc eu l'occasion de constater ce qui se passe ailleurs, de mon point de vue à moi, c'est-à-dire le domaine de l'aviation pour les grandes sociétés, et ce qui se passe ailleurs, exception faite de Montréal, est, de manière universelle, un peu meilleure que la situation ici.

Mais au cours de mon dernier voyage, il y a eu une «alerte» active — un responsable de l'un des organismes américains avait appris que les petits avions, et quand je dit «petits», je veux dire les avions qui pèsent moins de 12 500 lb, avaient été pris pour cible par un groupe quelconque qui allait prendre le contrôle d'un avion au réservoir plein et, de fait, mon plus gros avion, quand le réservoir est plein, pourrait causer un tort considérable. Ce n'est pas un 767, mais il pourrait probablement détruire un bâtiment ici, en ville.

C'est pendant que nous étions en route que, littéralement, nous avons appris la nouvelle. Quand nous sommes revenus à Toronto, nous avons découvert que, oui, certaines personnes en avaient entendu parler à CNN, mais il n'y avait rien eu d'officiel, rien, littéralement, pour ce qui est d'un avertissement. Peut-être que je ne vois pas les choses du même œil du fait d'être dans ce domaine.

be liable; and, if not liable, I will condemn to a world of hurt in courtrooms at a minimum.

When somebody issues a warning like that, directed specifically at my end of the business, I think that is important. But as often as not, no one ever hears about these things. That is why the third limb of this triage, if you like, has to be better coordination, some systematic means of giving people a heads up that there is something coming. Even if it does not, we want to know that somebody believes it might be. So you need horsepower, you need coordination and you need somebody with accountability. Right now, people claim they have got accountability but there is no horsepower and there is no coordination.

Witness 3: Could I add one thing there?

My experience at the airport is petty bickering between law enforcement, i.e. Customs, RCMP, Toronto, Peel, OPP. Nobody wants to share; it is my cake and I am going to eat it. They have that mentality. That has to be overcome. That is the biggest hurdle of it all. A prime example is September 11 with the Phoenix FBI division office not sharing that information with the secret service and the other authorities in the United States, when the Phoenix sub-office is actually a jaded off running there which has secret service sitting at the same table as we are sitting here today, and they have to get over that. The GTAA has to say, "All the information that flows from this premise will come through this office." Get rid of the RCMP, bring its own enforcement unit in there because there is a major league problem in there.

Senator Wiebe: Why do we not bring in the RCMP and get rid of all the rest?

Witness 3: I agree with you 100 per cent. In the Greater Toronto Area, there should be one police service. Then you have the dissemination of information all going to one pool. There has I just forget the judge who did the review of the serial killers, the Green Ribbon Task Force — what is his honour's name?

The Chairman: This is the Holmolka trial.

Witness 3: The Holmolka trial.

The problem is not sharing information. He wrote a lovely report but it still goes on, no one shares a darn thing.

Witness 2: Mr. Justice Archie Campbell.

Witness 3: Archie Campbell wrote a scathing report of the non-sharing of information.

Senator Banks: Witness 3 began a sentence by saying, "Do you know what the big problem is?" I would like to hear the rest of that sentence.

Je pense toujours à mon domaine d'action, au fait que, fondamentalement, j'ai ce devoir de diligence que je dois exercer. Si je bâcle ce travail, je serai tenu responsable; et, si je ne suis pas tenu responsable, je serai tout au moins condamné à une convocation des plus pénibles devant les tribunaux.

Quand quelqu'un émet un avertissement comme ça, qui concerne spécifiquement mon domaine d'activité, je crois que c'est important. Mais, la plupart du temps, on n'entend jamais parler de ces choses-là. C'est pourquoi le troisième volet de ce tri, si vous me permettez l'expression, doit consister à assurer une meilleure coordination, à offrir un moyen systématique d'avertir les gens que quelque chose se produira. Même si l'événement n'a pas lieu, nous voulons savoir que quelqu'un d'autre croit que l'événement pourrait se produire. Ainsi, vous avez besoin de puissance, de coordination et de gens responsables. À l'heure actuelle, les gens affirment qu'ils ont la responsabilité, mais qu'il leur manque la puissance et la coordination.

Le témoin 3: Est-ce que je pourrais ajouter quelque chose?

Selon mon expérience à l'aéroport, les corps de police, c'est-à-dire les Douanes, la GRC, les services de police de Toronto et de Peel et l'OPP, agissent de façon mesquine entre eux. Personne ne veut partager. C'est mon gâteau et je compte bien le manger. Ils ont cette mentalité. C'est un obstacle à surmonter. C'est le plus gros obstacle de tous. Voici un très bon exemple: le 11 septembre, la division du FBI à Phoenix n'a pas divulgué les renseignements dont elle disposait aux services secrets et aux autres autorités américaines, alors qu'en réalité, le bureau satellite de Phoenix est assis à la même table que les services secrets, comme nous sommes à la même table que vous aujourd'hui, et ils doivent l'accepter. La GTAA doit dire: «Toute l'information qui sort du site passera par notre bureau.» Elle doit se débarrasser de la GRC et créer sa propre unité d'exécution de la loi, car il y a un problème d'envergure.

Le sénateur Wiebe: Pourquoi ne pas impliquer la GRC et se débarrasser de tous les autres?

Le témoin 3: Je suis tout à fait d'accord avec vous. Dans la région du Grand Toronto, il ne devrait y avoir qu'un seul service de police. Ainsi, toute l'information irait au même endroit. Cela me fait penser à ce juge, dont le nom m'échappe, celui qui s'est penché sur la question des tueurs en série, le Green Ribbon Task Force — comment s'appelle ce juge?

Le président: Vous faites référence au procès Homolka.

Le témoin 3: Le procès Homolka.

Le problème n'est pas lié à la mise en commun de l'information. Il a rédigé un beau rapport, mais rien n'a changé, et personne ne partage les renseignements.

Le témoin 2: Il s'agit du juge Archie Campbell.

Le témoin 3: Archie Campbell a rédigé un rapport cinglant sur cette tendance à ne pas mettre l'information en commun.

Le sénateur Banks: Le témoin 3 avait commencé une phrase en disant: «Savez-vous quel est le gros problème?» J'aimerais entendre le reste de cette phrase.

Witness 3: The big problem is the lack of sharing of information.

Senator Atkins: It is not just a question of money that is required, but it is really management.

Witness 2: It is actually both things. It is money and management, and the management really, I think — I am making this up as I go along, let me confess, because I actually hadn't thought about what you just asked me in, perhaps, sufficient detail. I suspect the management is two things. It is management in terms of the people and the procedures and it is also managing to get more coverage with defective technology because that is all we have available to us. We have got defective technology.

The Americans — and perhaps this may be useful to the committee — the Americans have done a really good job here in terms of laying it out in a way that is absolutely riveting in its honesty. I think it was in November of last year McGraw Hill sponsored a conference that included Mr. Mineta speaking to the question of airport security specifically. The first question off this American floor was the best question. It was this: "We have heard all you have to say about what you are going to do procedure wise and in terms of equipment. We all know that is limited. Bombs are the weak link. What about bombs?" Everyone stopped. Mineta stood up and said, in effect, "The truth is we have no solution to that problem. In fact, what we have to do, and we are doing it now, we are talking to companies who have started bomb detection, explosive detection technologies and we are throwing a bunch of money at them and we are hoping that in a year or two we will have the solution."

The Chairman: Some members of the committee may not be sure of who you are talking about here.

Witness 2: He is the Secretary, the person in the Department of Transportation ultimately responsible for the airport security system. He is the head of transportation.

The Chairman: He is the secretary of transportation?

Witness 2: Secretary of transportation, yes. My point here is that the challenge isn't simply addressing —

Senator Atkins: Throwing money at it.

Witness 2: Throwing money. It is actually managing the money and getting a flow of technological evolution that you can then put in place and revisiting, once you have that technology, what or who you can lay off and who you can't.

What you need is money and you need really smart managers. In fact, the smart managers are more important than the money. I will tell you, from direct experience, there is a world of very nice people at our airports but there is not much evidence that goes beyond what Witness 3 just said. There is a very picayune, picky attitude true of most of those institutions and there is not much

Le témoin 3: Le gros problème, c'est qu'on ne partage pas l'information.

Le sénateur Atkins: Il est question non seulement d'un besoin d'argent supplémentaire, mais aussi de gestion des ressources.

Le témoin 2: En réalité, les deux aspects sont pertinents. Il est question d'argent et de gestion, et l'aspect gestion, vraiment, je crois — je vous avouerai que j'improvise, car, en réalité, je n'avais peut-être pas suffisamment réfléchi à cette question. Je crois que la gestion concerne deux aspects. Il y a tout d'abord la gestion des gens et des procédures, et ensuite la gestion visant à couvrir plus de terrain avec des technologies défectueuses, car c'est ce dont nous disposons. Nous travaillons avec des technologies défectueuses.

Les Américains — et cette information pourrait être utile au comité — les Américains ont vraiment fait du bon travail pour ce qui est de présenter les choses de façon absolument honnête. McGraw Hill a commandité une conférence, je crois que c'était en novembre de l'an dernier, au cours de laquelle M. Mineta s'est penché spécifiquement sur la question de la sécurité dans les aéroports. La première question soulevée à l'occasion de cette conférence américaine, était la meilleure: «Nous avons entendu tout ce que vous avez à dire au sujet de vos intentions en matière de procédures et d'équipement. Nous savons tous que cela est limité. Les bombes sont le maillon faible. Et que fait-on des bombes?» Tout le monde s'est tu. M. Mineta s'est levé et a dit: «La vérité, c'est que nous n'avons aucune solution à ce problème. De fait, ce que nous devons faire — et c'est ce que nous faisons à l'heure actuelle — nous parlons aux entreprises qui ont lancé des travaux sur la détection de bombes, sur les technologies de détection d'explosifs, et nous leur lançons beaucoup d'argent, dans l'espoir que nous aurons une solution dans un an ou deux.»

Le président: Certains membres du comité ne connaissent peut-être pas cette personne.

Le témoin 2: Il s'agit du secrétaire, de la personne responsable du système de sécurité aérienne au département des Transports. Il est le chef des Transports.

Le président: Il est le secrétaire aux Transports?

Le témoin 2: Secrétaire aux Transports, oui. Ce que j'essaie de dire, c'est qu'il ne s'agit pas tout simplement de —

Le sénateur Atkins: Lancer de l'argent pour régler le problème.

Le témoin 2: Lancer de l'argent. Cela correspond, de fait, à gérer l'argent et à favoriser une évolution technologique qu'on pourra mettre en place et revoir — une fois cette technologie installée — quelles personnes ou installations sont utiles et lesquelles ne le sont pas.

Il faut de l'argent et des gestionnaires vraiment intelligents. De fait, l'intelligence des gestionnaires est plus importante que l'argent. Je vous dirais que, à la lumière de mon expérience, il y a de très bonnes gens dans nos aéroports, mais il y a peu de preuve de cela, au-delà de ce que le témoin 3 vient de dire. La plupart de ces organisations affichent une attitude très mesquine et difficile,

hope there are good managers in there to do the job we are talking about, and yet we need it done fast.

Senator Atkins: In terms of these security organizations that are hired around the airport, have they been infiltrated by criminal elements?

Witness 3: On the physical security, it is a tender process for the uniform personnel. Group 4 security received the tender and they hire out. I could not honestly answer that. They have done due diligence on their employee base or what law enforcement has done on their employees when they come on site.

Witness 2: There is something that might be said about them, quite apart from their background.

Senator Atkins: That would be my second question. What about their training?

Witness 2: There is not much evidence that there are people possessed of a lot of experience with security problems around airports from the private sector. What you do see is you see black cars and black uniforms and nice epaulets. They hang around the gates sporadically, fairly sporadically. One never knows why they are there, but there is not any evidence that they really know very much about the airport security challenge.

I have talked to lots of operators on the field who have visited on the issue of possibly hiring security companies who have talked to them. Indeed, I have been in several of those interviews and they don't know very much at all about this problem. It is mostly symbolic reassurance again if they are "patrolling".

Senator Atkins: The last question I have is: This committee has asked a number of people to appear before it and there is a reluctance. Is it because they don't want to tell us or because of what?

Witness 2: There are a couple of things. We are appearing here *in camera*. I think the reason people don't want to come and talk to you is, first and foremost, that they have a sense of vulnerability. These communities actually, even though they are big physically, are actually quite small. It is possible that life could be very difficult in that kind of community.

I think a main reason is embarrassment. If you actually do a common sense, A, B, C audit of where we are and where we got to get to in order to solve the problem that we hope will never materialize but we know we have to address anyway because we have a duty of care now, as soon as you start doing that and you compare it to where we actually are, it is pretty humbling.

I am not sure, with all due respect to the head of the GTAA, I am not sure that he or any of his people would feel really comfortable in coming to you and saying, "You know what? We

et les chances qu'on y trouve de bons gestionnaires pour faire le travail dont nous parlons sont bien minces; mais nous devons agir rapidement.

Le sénateur Atkins: Est-ce que les organisations embauchées pour assurer la sécurité autour de l'aéroport ont été infiltrées par des éléments criminels?

Le témoin 3: En ce qui concerne la sécurité des installations physiques, il y a un processus de soumission pour le personnel en uniforme. Le contrat a été confié à Group 4 Security, qui embauche à l'externe. En toute franchise, je ne peux répondre à cette question. L'entreprise a fait preuve de diligence raisonnable en ce qui concerne l'embauche d'employés ou les vérifications effectuées par les forces de l'ordre à l'égard des employés de l'entreprise qui exercent leurs activités sur le site.

Le témoin 2: Outre leurs antécédents, il y a quelque chose que l'on peut dire au sujet de leurs employés.

Le sénateur Atkins: Ce serait ma deuxième question. Quelle est leur formation?

Le témoin 2: Il y a bien peu de preuve de gens du secteur privé possédant une vaste expérience des problèmes de sécurité autour des aéroports. On ne voit que des automobiles noires, des uniformes noirs et de belles épaulettes. Ils se tiennent sporadiquement près de l'entrée, plutôt sporadiquement. On ne sait jamais vraiment pourquoi ils sont là, mais il n'existe pas vraiment de preuve qu'ils savent grand-chose sur le défi que constitue la sécurité des installations aéroportuaires.

J'ai parlé à de nombreux exploitants qui ont envisagé la possibilité de retenir les services d'entreprises de sécurité qui les ont pressentis. De fait, j'ai assisté à plusieurs de ces entrevues, et ces entreprises de sécurité ne savent pas grand-chose au sujet de ce problème. Il s'agit encore surtout de rassurer symboliquement les gens avec des «patrouilles».

Le sénateur Atkins: Ma dernière question est la suivante: notre comité a invité un certain nombre de personnes à témoigner, et nous avons remarqué une certaine réticence. Est-ce que c'est parce qu'ils ne veulent rien nous dire ou en raison d'un autre facteur?

Le témoin 2: Il y a plusieurs aspects. Nous témoignons ici à huis clos. Je crois que, d'abord et avant tout, les gens ne veulent pas venir vous parler parce qu'ils se sentent vulnérables. Même s'il concerne des installations immenses, ce milieu est, en réalité, plutôt modeste. La vie pourrait être très difficile dans ce milieu.

Je crois que la principale raison est l'embarras. Si on procède effectivement à une vérification en bonne et due forme afin de déterminer où nous en sommes et où nous devons aller pour résoudre le problème auquel nous espérons ne jamais être confrontés, car nous savons qu'il faut aborder la question quand même, en raison de notre devoir de diligence. Lorsqu'on se met à faire cela et à déterminer le chemin qu'il reste à faire, c'est plutôt dégringolant.

Je ne suis pas certain, avec tout le respect que je dois au dirigeant de la GTAA, je ne suis pas certain que le dirigeant et les autres responsables de l'organisation seraient à l'aise de

are not doing it. We simply aren't doing it. We have looked at it and we realize we are not doing it. I think they all know, but I don't think they want to do that.

The primary reason is the same reason that may cause Air Canada to say, "We don't want you investigating," and that is the goodwill factor. There is a huge amount of money for everyone if the public is placated and huge losses if people believe that anything bad might happen. Things continue as usual. People get on the charters and go off to the south, or wherever it is they go for holidays. Business continues to be done. Freight forwarders continue to do their work. Canada Post gets their stuff in the airplanes. Everyone makes money selling fuel and it is all predicated on an illusion. In one sense, we know it is not safe; but the part that is not illusory is that everybody is making money; we are all making money. If we scare the hell out of everyone, we will not make money. I think it is embarrassment. I think it is a commercial motive and possibly there are other fears.

Senator Atkins: That may be a perception that is incorrect. If they were doing their job and identified some of the problems, would that not reinforce public opinion that —

Witness 2: Yes. Absolutely. I spent the last month developing a hangar plan, which I am hoping to build which will be the safest hangar on the field, and I am doing it for precisely the reason you describe. Once I have that, I will hang it out on a shingle. I will say this is the safest thing there is. I am putting in already — I have a half a million dollars U.S. committed to self-surveillance systems on the airplanes so they will police themselves when they are in other jurisdictions. It is a quite common technology but not many people have yet spent the money. That is something to sell. But, senator, you can sell greater security it but you can't have it until you have built the hangars and taken the airplanes down for refits and done all this stuff. That is going to take us eight months in terms of getting the airplanes done. It is going to take us a year in terms of the hangar. And in the meantime, what are we going to do?

You take my business and expand it in the context of, say, a charter operation like Sky Service, or a huge airline like Air Canada, no one is going to stand up and say, "No, no, we are not there yet," and you know in three or four years we might be. What they will do is when they get there is they will say, "We are here."

In the U.S., they spend a bit of money. The FBOs, the fixed-base operators, they do a great deal of business in fuel, they do in fact say, "You know what? We're safer. Come to us, we are safer." They have done it.

comparaître devant vous et de dire: «Vous savez quoi? Nous n'y arrivons pas. Nous n'y arrivons tout simplement pas. Nous avons examiné la situation, et nous avons découvert que nous n'y arrivons pas.» Je crois qu'ils le savent tous, mais je ne crois pas qu'ils veuillent en parler.

La principale raison est la même qui pourrait inciter le Canada à dire «Nous ne voulons pas que vous meniez une enquête», c'est-à-dire la question de la réputation. Il y a beaucoup d'argent à faire si le public est rassuré, et les pertes pourraient être énormes si les gens croyaient qu'il pourrait arriver quelque chose de mal. Les choses continuent comme d'habitude. Les gens embarquent dans les avions nolisés et partent en voyage dans le Sud ou ailleurs. Les activités commerciales se poursuivent. Les transitaires continuent de faire leur travail. Postes Canada place ses colis dans les avions. Tout le monde fait de l'argent à vendre du carburant, et tout cela est fondé sur une illusion. D'une certaine façon, nous savons que tout cela n'est pas sécuritaire; toutefois, il y a un aspect qui est loin d'être une illusion: tout le monde fait de l'argent; nous faisons tous de l'argent. Si nous faisons peur à tout le monde, nous ne ferons pas d'argent. Je crois que c'est embarrassant. Je crois que cela tient à des considérations commerciales et peut-être à d'autres craintes.

Le sénateur Atkins: Cette perception est peut-être erronée. S'ils faisaient leur travail et cernaient certains problèmes, est-ce que cela ne renforcerait pas l'opinion publique...

Le témoin 2: Oui. Absolument. J'ai passé le dernier mois à concevoir un hangar, que j'espère pouvoir bâtir, qui sera le hangar le plus sécuritaire, et je le fais précisément pour les raisons que vous décrivez. Lorsque j'aurai terminé, j'accrocherai le plan bien en vue, et je dirai qu'il s'agit du plan du hangar le plus sécuritaire. J'affecte déjà — j'ai un demi-million de dollars américains d'affectés aux systèmes d'autosurveillance dans les appareils, alors ils se chargeront eux-mêmes du maintien de la paix lorsqu'ils seront ailleurs. C'est une technologie assez commune, mais peu de gens ont dépensé de l'argent pour se la procurer. Ce n'est pas facile à vendre. Mais, sénateur, on peut vendre une sécurité accrue, mais on ne peut l'obtenir avant d'avoir bâti les hangars, remis les avions en état et fait toutes ces choses. Nous mettrons huit mois à nous occuper des avions. Nous mettrons un an pour le hangar. Et en attendant, qu'allons-nous faire?

Prenez mes activités et appliquez-les à un contexte plus large, disons un nolisier comme Skyservice, ou un gros transporteur comme Air Canada. Personne ne va se lever et dire: «Non, non, non, nous n'y sommes pas encore», et vous savez qu'ils le seront peut-être dans trois ou quatre ans. Ils vont plutôt venir ici pour vous dire: «Nous y sommes.»

Aux États-Unis, on dépense un peu d'argent. Les exploitants des services aéronautiques dans les aéroports, qui font de bonnes affaires à vendre du carburant, le disent: «Vous savez quoi? Nous sommes plus sécuritaires. Venez avec nous, nous sommes plus sécuritaires.» Ils l'ont fait.

In some areas it can start, but I think the main reason that what you have described is not occurring is because it will take too long or there is too much business to be lost if the fear — if there is an accurate perception of what is going on, if that gets out there, then there will be a lot of fear and business will slow.

Senator Atkins: The chairman will forgive me for this last question: Yes or no; would you give pilots weapons?

Witness 2: No.

The Chairman: Senator Forestall.

Witness 2: Could I add something here? Forgive me. If you will allow it. There is one point you, perhaps, should realize. Again, what people will sell you is focus on the terminals and we are making airplanes safe and people's imagination is revolving around what has happened so they think terrorism is people beating in the cockpit doors and killing pilots and taking airplanes over. Ironically, of all the problems we have, that is the easiest to solve. Indeed, for the most part, it is being solved. Kevlar doors on the cockpit and absolute rigid, rigid procedures, that if there is something going on in the back, you stay up there and you fly the airplane. It is a very simple fix. It is the only area in this total security issue at the airport, it is the only area that is susceptible to an easy fix. It is such a paradox.

But, funnily enough, you know what we have to worry about is step two on the terrorism side; it is bombs; it is sabotage. It is that kind of thing and there are no easy fixes for that. They are much more complicated.

I guess that was a long “no.”

Senator Forrestall: The problem with that is they will want Kevlar doors on the engines.

This is a concern I raised earlier. Is there a trade-off between rising anxiety because of transparency? Is there a trade-off, or do we really — the question is: What in the hell are we doing here? How far can you go before you scare people to death?

Witness 2: The problem was, and I just wrote it two days ago, I had to do this in quite a hurry for you. The issue was when I got to, you know, it is important that the senators understand that the problem is real, which was the second or third paragraph in, where I identified things that might happen, when I got to that I thought, “Oh, my God. If you say all that stuff and you say it too broadly, you might give somebody the idea.” That was the first thought; and the second thought was: “Yes, you are going to worry people.” But the truth of the matter is you will not give anybody the idea who has not thought of it before.

The people we are worrying about most are strategic. And they have thought about it. We are not worried about people who have got random grievances, such as might have been true of the Air India crash, and I say “might” because we don't know, or the

Cela peut avoir lieu dans certains domaines, mais je crois que la principale raison qui explique pourquoi les mesures que vous avez décrites ne sont pas prises tient au fait que cela prendra trop de temps ou que les répercussions commerciales seraient trop grandes si la peur — s'il y a une perception juste de ce qui se passe, si la vérité sort, alors il y aura beaucoup de peur, et l'activité commerciale ralentira.

Le sénateur Atkins: Le président me pardonnera cette dernière question: Donneriez-vous des armes au pilote, oui ou non?

Le témoin 2: Non.

Le président: Le sénateur Forestall.

Le témoin 2: Est-ce que je peux ajouter quelque chose? Excusez-moi si vous permettez. Il y a peut-être un aspect que vous devriez comprendre. Encore une fois, on tentera de vous vendre l'idée qu'il faut s'attacher aux terminaux et qu'on s'affaire à rendre les appareils sécuritaires, et l'imaginaire des gens s'attache à ce qui s'est produit, de sorte qu'ils croient que les terroristes sont des gens qui abattent les portes du poste de pilotage, tuent les pilotes et prennent les commandes de l'avion. Le plus drôle, c'est que, de tous nos problèmes, c'est le plus facile à résoudre. De fait, il est presque résolu. L'installation de portes en Kevlar devant le poste de pilotage, et l'adoption de procédures très rigides selon lesquelles les pilotes doivent rester dans le poste de pilotage et piloter l'avion, même s'il se produit quelque chose à l'arrière. C'est une solution très simple. Dans toute cette question de sécurité aéroportuaire, c'est le seul domaine susceptible de faire l'objet d'une solution facile. C'est si paradoxal.

Toutefois, vous savez que ce qui nous inquiète, c'est l'étape 2 de l'acte terroriste: c'est la bombe, c'est le sabotage. C'est ce genre de situation qui est problématique, et il n'y a pas de solution facile pour cela. C'est beaucoup plus compliqué.

Je suppose que mon «non» était plutôt long.

Le sénateur Forrestall: Le problème, c'est qu'ils voudront des portes en Kevlar sur les moteurs.

C'est une préoccupation que j'ai soulevée plus tôt. Y a-t-il un quelconque avantage à accroître l'angoisse publique par souci de transparence? Y a-t-il un avantage, ou est-ce que nous... il faut se poser la question suivante: Qu'est-ce que nous faisons ici? Jusqu'où peut-on aller sans effrayer les gens à mort?

Le témoin 2: Le problème, et c'est ce que j'ai écrit il y a deux jours, car j'ai dû me dépêcher pour vous l'envoyer — vous savez, il est important que les sénateurs comprennent que le problème est réel, comme je l'ai dit au deuxième ou au troisième paragraphe où j'ai mentionné des choses qui pourraient se produire, et quand j'y suis arrivé je me suis dit: «Oh mon Dieu. Si je raconte tout cela de façon trop détaillée, cela peut donner des idées à quelqu'un.» C'est la première chose qui m'est venue à l'idée; la deuxième, c'était que j'allais effectivement inquiéter des gens. Mais, en réalité, vous ne donnerez pas d'idée aux gens qui y ont déjà pensé.

Les gens qui nous inquiètent le plus agissent de façon stratégique et ils planifient leurs gestes. Nous ne sommes pas préoccupés par les gestes isolés, comme c'était peut-être le cas pour l'écrasement d'Air India — et je dis «peut-être» car nous

person who blew up the airplane at 100-Mile House years ago in British Columbia where it was just to make an insurance claim. Those people are out there and random sabotage will happen and we can't do anything about it. But the people who we are worried about now, we all believe to be very sophisticated. So, you know what? We are not giving them a heads up on anything; they already know the opportunities as well as any of us.

Now, the public, I don't know where you come down on this. The fact is we have all been cultured to believe that more information is better; if we have more information we make better decisions. And we put pressure on getting the right resolution to things we are worried about. As soon as you step back and say, "You know what? We are not going to work that way anymore. It is just simply too scary for the public at large to know," I think that is dangerous.

Secrecy is a clear necessity in some intelligence matters, and these two gentlemen would know all about that. But at a more general level when you are looking at what is a huge public service, it is a main artery of the commercial lifeblood of the country, I don't think we can afford too much paternalism in the form of secrecy. But it is a tough call, I quite agree with you on that.

But, you know, again, in a way, it is sort of like the gun in the airplane. Everyone talks about crews having guns and few think to ask: "What if you fire the gun at 35,000 feet?" Has anybody heard of explosive decompression? I will tell you all about it. I went to school on explosive decompression. For the most part, nobody lives.

It is the same thing here. You make a decision not to tell people, and what comes after that? That is firing a metaphorical "bullet" and it will hit something and it will be big, whatever it is. You don't tell them, and the effect may be huge.

Senator Meighen: Just for our guidance in further hearings — and I think I know the answer, but can you help us — what are the sort of things that people in your business — I am asking principally Witness 3 — would not want to talk about? They don't want to say, "Here is how we caught Joe Blow. We planted this microphone device in a fake flower." What are the things they don't want to tell us?

Witness 1: I think, senator, Witness 3 mentioned it earlier, in the Phoenix letter that gave a warning about September 11 and what was coming up. There is a element of empire building going around Pearson. There is a joint investigative unit at the airport. The Toronto Police, Peel Regional Police, and so forth are there.

It is just a thing in law enforcement that should not occur, that there should be a sharing of intelligence information involving the various intelligence agencies.

ne le savons pas — ou la personne qui a fait exploser un avion à 100-Mile House, il y a quelques années, en Colombie-Britannique, en vue de récolter l'assurance. Il y a des gens comme ça partout, et on ne peut rien faire contre les actes de sabotage aléatoires. Mais les gens qui nous inquiètent actuellement, nous croyons tous qu'ils sont très expérimentés. Alors, vous savez quoi? Nous ne leur apprenons rien: ils s'y connaissent autant que nous.

Pour ce qui est du public, je ne sais pas comment vous êtes arrivé à cette conclusion. Au bout du compte, notre culture nous a appris à croire qu'il était préférable d'avoir plus d'informations; si on dispose de plus d'informations, on prend de meilleures décisions. Et nous exerçons des pressions afin de trouver la bonne solution aux choses qui nous préoccupent. Dès le moment où on prend du recul et on se dit: «Vous avez quoi? Finalement, nous ne travaillerons plus de cette façon. Il est tout simplement trop effrayant pour le grand public de savoir»; je crois que c'est dangereux.

Il est clair que le secret est nécessaire à certains aspects liés au renseignement, et ces deux messieurs ne le savent que trop bien. Mais, de façon plus générale, lorsqu'on envisage ce qui est un service public énorme, l'une des artères de l'activité commerciale au pays, je ne crois pas que nous puissions nous permettre d'entretenir un niveau de secret aussi paternaliste. Mais il est difficile de trancher, je suis plutôt d'accord avec vous.

Mais vous savez, encore une fois, d'une certaine façon, c'est un peu comme l'histoire de l'arme à feu dans l'avion. Tout le monde parle de donner des armes à feu à l'équipage, et peu de gens s'arrêtent pour poser la question: «Qu'arrive-t-il lorsqu'on fait feu à 35 000 pieds? Avez-vous déjà entendu parler de la décompression explosive? Je vous raconterai tout ce qu'il y a à savoir sur le sujet. J'ai étudié la question de la décompression explosive. Dans la plupart des cas, personne ne survit.

C'est la même chose ici. On décide de ne pas le dire aux gens, et qu'arrive-t-il par la suite? On tire une «balle» métaphorique, elle touchera quelque chose et ce sera gros. On ne leur dit rien, et les répercussions pourraient être énormes.

Le sénateur Meighen: Histoire de nous orienter dans nos séances subséquentes — et je crois connaître la réponse, mais pourriez-vous nous aider — quelles sont les choses dont les gens de votre domaine — je m'adresse surtout au témoin 3 — n'aiment pas parler? Ils ne veulent pas dire: «Voici comment nous avons attrapé un tel. Nous avons placé un microphone dans une fleur artificielle.» Quelles sont les choses qu'ils ne veulent pas nous dire?

Le témoin 1: Je crois, sénateur, que le témoin 3 a mentionné cela plus tôt, au sujet de la lettre de Phoenix qui contenait un avertissement concernant le 11 septembre et ce qui allait se produire. Il y a une tendance impérialiste à Pearson. Il y a une unité d'enquête conjointe à l'aéroport. La police de Toronto, la police régionale de Peel et les autres en font partie.

C'est tout simplement quelque chose qui ne devrait pas se produire dans le secteur policier, il devrait y avoir mise en commun de l'information des divers organismes de renseignement.

The Chairman: Was that the question, or was the question —

Senator Meighen: That was more profound than I thought.

The Chairman: The question I was hearing being asked was: What should we not fairly ask someone involved in security?

Witness 3: What we should not ask is — basically, if there is something under the Privacy Act, they are forbidden under law to disclose technique and what is going on presently.

Senator Meighen: Technique, and what is going on in the area of techniques presently?

Witness 3: Right now, if they are doing an active investigation, they cannot — anything with Part IV of the Code with wiretaps, electronic surveillance of any type, they are prohibited from discussing it.

Senator Meighen: What about past experience?

Witness 3: Past, yes, you can ask about past. Technique, in my experience, I never disclose technique to the courts or anything that is a question. You don't want to let the other side know what you are doing, or how you are doing it, unless you have developed something which is far more successful.

The Chairman: For example, is it unreasonable to ask, "Are you checking baggage for bombs?"

Witness 3: That is reasonable.

Senator Meighen: Are you checking all bags for bombs?

Witness 3: That is a factual thing which they should have a record of.

Senator Meighen: How are they checking?

The Chairman: Wait a minute, there should be a record of this that is available?

Witness 3: They should keep a record of what their track record is: "We checked 12,000 bags and we found 100 suspicious ones which we went and opened and of that we found two which might have been a problem."

The Chairman: Is it reasonable to ask: "Are you checking bags with x-rays for bombs," and then, "are you checking bags with dogs or with chemical sniffers?" Are all those reasonable questions?

Witness 3: They are all reasonable questions.

The Chairman: What percentage? Is that a reasonable question?

Witness 3: Yes.

The Chairman: If they say, "If we divulge that, we would be giving the game away to the bad guys?"

Le président: Était-ce le but de la question, ou s'agissait-il —

Le sénateur Meighen: La question va plus loin que je ne le pensais.

Le président: La question que j'ai entendue pourrait être reformulée de la façon suivante: quel type de renseignements n'est-il pas juste de demander d'une personne qui évolue dans le domaine de la sécurité?

Le témoin 3: Ce qu'il ne faut pas demander, c'est — essentiellement, si un élément d'information est visé par une disposition de la Loi sur la protection des renseignements personnels, les gens concernés ne peuvent divulguer les méthodes utilisées et les activités actuelles.

Le sénateur Meighen: Les méthodes et l'évolution actuelle des méthodes?

Le témoin 3: S'ils mènent actuellement une enquête, ils ne peuvent — tout élément visé par la partie IV du Code qui concerne les tables d'écoute ou toute autre forme d'écoute électronique, ils n'ont pas le droit d'en parler.

Le sénateur Meighen: Qu'en est-il des expériences passées?

Le témoin 3: Oui, on peut parler du passé. Dans le passé, je n'ai jamais divulgué mes méthodes aux tribunaux. Il ne faut pas révéler nos méthodes à l'autre côté, et on ne le fera que si on a trouvé une méthode de rechange beaucoup plus efficace.

Le président: Par exemple, est-il déraisonnable de poser la question suivante: «Vérifiez-vous les bagages en vue de trouver des bombes?»

Le témoin 3: C'est raisonnable.

Le sénateur Meighen: Vérifiez-vous tous les bagages en vue de trouver des bombes?

Le témoin 3: C'est un élément factuel à l'égard duquel ils devraient avoir un dossier.

Le sénateur Meighen: Comment vérifient-ils?

Le président: Attendez un instant. Vous dites qu'il existe un dossier sur ce sujet?

Le témoin 3: Ils doivent tenir un dossier relatif à leur rendement: «Sur 12 000 sacs vérifiés, nous avons repéré et ouvert 100 sacs douteux et trouvé deux sacs qui auraient pu causer problème.»

Le président: Est-il raisonnable de poser la question suivante: «Utilisez-vous des rayons X pour confirmer l'absence de bombe dans les sacs?»; «Vérifiez-vous les sacs au moyen de chiens ou de capteurs olfactifs?»; Est-il raisonnable de poser ces questions?

Le témoin 3: Ce sont toutes des questions raisonnables.

Le président: Quel pourcentage? Est-ce une question raisonnable?

Le témoin 3: Oui.

Le président: Et s'ils nous répondent: «Si nous divulguons cette information, nous donnons l'avantage aux méchants.»

Witness 3: No, they should be divulging that.

I would think that with the equipment they have purchased to use to do this, the manufacturer would be wanting to know the stats on how effective the piece of equipment was working.

The Chairman: If they said to you, “We wouldn’t want anybody taking a picture of that because if someone took a picture of it that would help the bad guys.”

Witness 2: You might remind them about the Internet. Most of what a terrorist would want to know about is there in detail.

The Chairman: They then would say, “The way it is structured in the particular building as such that it would give it away to the bad guys?”

Witness 3: I don’t know where they would stand on that. How could they even utter that?

The Chairman: They then would say, “If you took a picture long enough, they would see a pattern of how we actually do things and that would help the bad guys.”

Witness 2: It is more likely that you would see a pattern of how they do not do things as opposed to what they do do, and that probably is pretty scary, but that is not a reason for not telling you.

The Chairman: If somebody took a picture of a screen that was working an x-ray, the bad guys would learn something from that that they shouldn’t know.

Witness 3: I don’t think they could get a camera to take a picture properly with digital image, taking a picture of a screen, because all you are going to see is the lines moving on it. You don’t get a clear enough photograph.

Senator LaPierre: Is it possible to ask, since most passengers on an aircraft are bringing suitcases that are quite large — about that there is no doubt — is it possible to ask the authorities whether, going through that little machine at the entrance point to board the plane, the security, is that powerful enough or as powerful as the luggage going underneath?

Witness 2: It is not a matter of how much power is there. It is not just power. It is actually the technology that is used. X-rays come in all shapes and sizes in terms of their capability. The challenge, apparently, is to get one that doesn’t give you too much information against one that doesn’t give you any at all. Too much is as bad as too little. So you have to spend quite a lot of money to get exactly that sort of mid-point where you have a high probability of identifying something worth looking at. If you identify 100 ambiguous things worth looking at in every single bag, it is a complete waste of time.

You might well want to know a lot about the technology they are using. You might want to know about the procedures that are being employed once they have detected something of possible interest, and for the most part they don’t pay much attention to it,

Le témoin 3: Non, ils devraient divulguer de tels renseignements.

J’aurais tendance à croire que le fabricant du matériel qu’ils ont acheté veut connaître les statistiques de rendement de son produit.

Le président: Et s’ils vous disent: «Nous ne voudrions pas que quiconque prenne une photo de cela, car une telle photo pourrait aider les méchants.»

Le témoin 2: Vous pourriez peut-être leur rappeler l’existence d’Internet. Un terroriste peut y trouver des réponses détaillées à presque toutes ses questions.

Le président: Ensuite, ils disent: «Compte tenu de l’aménagement du bâtiment dont il est question, le fait de révéler l’information donnerait l’avantage aux méchants.»

Le témoin 3: Je ne sais pas sur quoi ils se fonderaient. Comment pourraient-ils même songer à dire une telle chose?

Le président: Ensuite, ils pourraient dire: «Si vous nous filmez assez longtemps, ils pourraient déterminer comment nous faisons les choses, et cela pourrait aider les méchants.»

Le témoin 2: Il est probable que cela permettrait davantage de voir ce qu’ils ne font pas, plutôt que ce qu’ils font, et c’est probablement assez effrayant, mais ce n’est pas une raison de ne pas vous le dire.

Le président: Si quelqu’un photographiait un écran utilisé pour les rayons X, les méchants apprendraient quelque chose qu’ils ne devraient pas savoir.

Le témoin 3: Je ne crois pas qu’ils puissent trouver un appareil permettant de prendre une bonne photo d’une image numérique — c’est-à-dire prendre une photo d’un écran — parce qu’on y verra que les lignes qui défilent sur l’écran. On n’obtient pas une photographie assez claire.

Le sénateur LaPierre: Est-il possible de demander, puisque la plupart des passagers des avions apportent des valises plutôt volumineuses — il n’y a aucun doute là-dessus —, est-il possible de demander aux autorités si la petite machine utilisée pour examiner les bagages à l’entrée de l’avion est assez puissante, ou aussi puissante que les bagages?

Le témoin 2: Ce n’est pas une question de puissance. Ce n’est pas seulement la puissance. Il faut aussi envisager la technologie utilisée. Les appareils à rayons X varient en fonction de leur forme, leur taille et leur capacité. Le défi, apparemment, consiste à trouver l’équilibre entre l’appareil qui donne trop d’informations et celui qui n’en donne pas suffisamment. Trop d’informations, c’est comme trop peu. Alors, il faut dépenser beaucoup d’argent pour trouver exactement le type d’appareil intermédiaire qui offrira une probabilité élevée de repérer quelque chose d’intéressant. Si vous repérez une centaine d’objets ambigus dans un petit sac, c’est une perte de temps.

Vous voudrez peut-être en savoir beaucoup au sujet de la technologie utilisée. Vous voudrez peut-être connaître la procédure à suivre lorsqu’on repère quelque chose de possiblement intéressant, et, dans la plupart des cas, ils ne s’en

and then once they actually flag something what the follow-up is. Here again, I think what you have is a quintessentially political exercise. You take away a hat pin, you take away some nail clippers, and everybody leaves the airport saying, "Oh, isn't that wonderful, they are so zealous. The least possibility of there being any kind of an act on an airplane is being addressed, we don't have to worry." And it is all nonsense, absolute nonsense.

Senator LaPierre: Should we ban carry-on?

Witness 2: No.

Witness 3: What is the training that person received to read an x-ray. A doctor is eight years to become a radiologist. What gives Joe Q. getting hired to go read a fluoroscope, read an x-ray?

Senator Day: They are not specialists because they rotate around.

Witness 3: Exactly. It is like a pinwheel. They are going around, "You're going over here to read x-rays."

To give you a prime example, a few years ago the Colombians decided to use hard-sided Samsonite suitcases to smuggle with. So the Colombians hired a kid out of Berkeley. The kid made a synthesis to make cocaine look like glass and the Colombians got the hard-sided suitcase, they put a piece of glass, the same quarter inch thick in the middle of the suitcase like that, and the large suitcases as you call them. Then they laid the coke inside the suitcase and they compressed it. They bonded the other side to it. I watched seven of these go right through the x-ray machine like that. They were all full. Each one of them had 15 kilos of coke in them. They looked like glass. Where there is a will, there is a way.

Witness 1: Bags that go through the x-ray process, if they are separated for secondary examination for explosives, or whatever, the going technology right now is about a 20 per cent false positive reading on those machines. So you get into the time-consuming process of examining all these different parcels and bags.

The Chairman: These are bags at Pearson airport and they are getting 20 per cent positives on the ones they actually check.

Witness 2: Where they have the technology. This is the latest evolution of the technology, where they are actually swiping and analyzing, and there is the 20 per cent failure rate. But Witness 1's point, if I can add some words to what he said for a moment, is that you have got a time motion issue which is utterly impossible. The most they can handle with that system is 600 bags an hour.

The Chairman: Of the 600 bags an hour, 30 of them are going to react positively.

Witness 2: If they actually do it at all, at least 20 percent are going to react positively. There are a whole bunch of things in here that you have to recognize.

préoccupent pas trop, ainsi que sur les mesures de suivi à l'égard de bagages douteux repérés. Encore une fois, je crois qu'il s'agit essentiellement d'un exercice politique. On confisque une épingle à chapeau ou un coupe-ongles, et tout le monde quitte l'aéroport en disant: «Que c'était merveilleux, ils sont si zélés. Nous n'avons pas à nous inquiéter, car ils éliminent toute possibilité de problème à bord de l'avion.» Et tout cela n'est que sornette, absolument ridicule.

Le sénateur LaPierre: Devrions-nous interdire le bagage à main?

Le témoin 2: Non.

Le témoin 3: Quelle est la formation dispensée à la personne chargée de lire les rayons X? Un médecin étudie pendant huit ans pour devenir radiologue. Qu'est-ce qui permet à M. Tout le monde d'être embauché et d'être affecté au fluoroscope, à la lecture des rayons X?

Le sénateur Day: Ce ne sont pas des experts, car on les affecte en rotation.

Le témoin 3: Exactement. C'est comme une partie de chaise musicale. Ils tournent en rond: «Tu t'en vas lire les rayons X.»

Voici un très bon exemple. Il y a quelques années, les Colombiens ont décidé d'utiliser des valises Samsonite rigides pour la contrebande. Alors, les Colombiens en retenu les services d'un diplômé de Berkeley. Le gars a produit une synthèse, de sorte que la cocaïne ressemblait à du verre. Les Colombiens ont pris les valises rigides et y ont placé un morceau de verre d'un quart de pouce au milieu d'une valise comme celle-là et de la grosse valise comme vous dites. Ils ont ensuite étalé la cocaïne dans la valise, et l'ont comprimée. Ils y ont lié l'autre côté. J'ai vu sept de ces valises passer par les rayons X sans être repérées. Elles étaient pleines. Chacune d'elle contenait 15 kilos de cocaïne. La coke ressemblait à du verre. Quand on veut, on peut.

Le témoin 1: Après les rayons X, on procède à un examen secondaire des bagages pour trouver des explosifs, ou autre chose; les technologies actuellement utilisées donnent un résultat positif erroné environ une fois sur cinq. On se retrouve donc à perdre beaucoup de temps à examiner tous ces paquets et bagages.

Le président: Il s'agit de sacs à l'aéroport Pearson, et 20 p. 100 des sacs qu'ils vérifient donnent un résultat positif.

Le témoin 2: Là où la technologie est disponible. Il s'agit de la plus récente génération de la technologie, qui permet de balayer et d'analyser, et le taux d'échec est de 20 p. 100. Mais, si vous permettez, j'aimerais ajouter quelque chose à la déclaration du témoin 1, selon lequel il faut composer avec la question du temps et du mouvement, ce qui est pratiquement impossible. Avec ce système, on peut traiter tout au plus 600 sacs à l'heure.

Le président: Sur 600 sacs dans une heure, 30 sacs donnent un résultat positif.

Le témoin 2: Si, de fait, ils font tout cela, il y a au moins 20 p. 100 des gens qui vont réagir favorablement. Il y a ici toutes sortes de choses que vous devez reconnaître.

First, it is discriminatory process that depends on human judgment. The person who has the equipment has to make a decision as to which individual to target. So there is a profiling going on — here. None of us may like — this, but it is happening all the time at the working level. There is always profiling. They have to make a subjective decision of whether or not in terms of the flow of people they can afford to use the technology and do a follow up on a positive indication because they are going to back everything up and cause delays. So there is a lot of pressure on them really not to apply too much vigilance during busy times, and then when they believe that they can afford to do a search, it must conform to a procedure — if they have flagged somebody and it is false positive, they have to have a procedure under which they can relinquish the person and let them carry on.

So it's laden with enormous problems. But the underlying message is, when it comes to explosives, for the most part, all the systems available are very primitive, and if anybody thinks or anybody tells you that they are screening everything for explosives in the hold and as carry-on items, forget it, it is simply not happening.

Senator Forrestall: Don't give this last 37 minutes to me on my account.

I wanted to — empire building is here — I am becoming increasingly concerned about the tendency of airport authorities, as we have privatized them now —

The Chairman: We can't hear you.

Senator Forrestall: Can't hear me? Is that better.

Good morning

To the question of empire building, the question of the airport authorities and the boards that have been set up, they are paid very handsomely. I doubt if you pay yourself as much as chairman of your own board. Some of these people get paid 25,000, 18,000, 15,000. These people have an empire they want to protect and they are, in the course of doing that, it is becoming apparent to me, that they are ducking their responsibilities to the physical asset and the people who have to use it. They are ducking the responsibility for its safe operation by not accepting any responsibility for any of the areas which have concerned you gentlemen most of your adult lives, if not all of them.

Do you have any concern about that, this direction, this tendency of the authority to back away from responsibility?

Witness 2: There is enormous business value in being able to say, "I don't have responsibility for this." It is of huge value to be able to say somebody, "It is somebody else's duty of care," and

Premièrement, il s'agit d'un processus discriminatoire qui repose sur le jugement exercé par l'être humain. La personne qui a le matériel voulu pour prendre une décision va savoir qui cibler. Il y a donc un certain profilage qui se fait — peut-être que personne ici n'aime ça — mais cela se fait constamment, sur le terrain. Il y a toujours du profilage. Les responsables doivent déterminer si, étant donné la circulation des gens, ils peuvent se permettre de recourir à la technologie et de donner suite à une indication positive, car cela va causer toutes sortes de retards. Par conséquent, ils sont fortement incités à ne pas exercer une trop grande vigilance en période de pointe, et au moment où ils croient pouvoir procéder à une fouille, ils doivent se conformer à une procédure — s'ils repèrent quelqu'un, mais voient que c'est un résultat «faux positif», ils doivent se plier à une procédure pour renoncer aux mesures contre elle, et lui laisser reprendre son chemin.

Les problèmes énormes que cela peut susciter foisonnent donc. Tout de même, le message qui en ressort, pour ce qui est des explosifs, pour la plus grande part, c'est que tous les systèmes dont on dispose sont très primitifs et que si quiconque croit ou vous dit que tout est passé au crible pour la détection d'explosifs dans la soute et dans les bagages à main, oubliez ça — cela ne se fait tout simplement pas.

Le sénateur Forrestall: N'allez pas m'attribuer les 37 dernières minutes.

Je voulais — il y a cette tendance impérialiste — je m'inquiète de plus en plus de la tendance des administrations aéroportuaires, du fait que nous les avons traumatisées, maintenant.

Le président: Nous ne vous entendons pas.

Le sénateur Forrestall: Vous ne m'entendez pas? Est-ce mieux maintenant.

Bonjour.

Pour ce qui est cette tendance impérialiste, de la question des administrations aéroportuaires et des conseils qui ont été mis sur pied, ils ont droit à une très bonne rémunération. Je doute que vous vous versiez, à titre de président de votre propre conseil d'administration, une somme si grande. Certaines de ces personnes obtiennent 25 000, 18 000, 15 000. Ils ont un empire qu'ils souhaitent protéger et ils sont en train — en faisant cela — cela me devient apparent, ils sont en train de se dérober à leurs responsabilités à l'égard de l'élément d'actif dont il est question et des gens qui s'en servent. Ils se dérobent à la responsabilité qu'ils sont d'assurer la sécurité de l'ensemble en n'acceptant aucune responsabilité en rapport avec l'un quelconque sinon la totalité des secteurs qui vous inquiètent, messieurs, depuis que vous avez atteint l'âge adulte.

Est-ce que vous vous inquiétez de cette orientation, de cette tendance qu'à l'administration aéroportuaire à reculer devant les responsabilités?

Le témoin 2: Du point de vue des affaires, l'affirmation «Je n'ai aucune responsabilité à cet égard» a une grande valeur. Cela a une grande valeur quand on peut vous dire: «C'est un devoir qui

that applies as much to the people who administer the airport as it does to the people who own the airplanes. We all want to do that, there is no doubt.

As for the airport, generally, it is a complex operation, the executive skills of the people in place, I have no comment about, other than they seem okay. I think you would have to look at the budget numbers to really know. There may be huge overruns there, there may not be. But they seem to do the job and I think they are people of goodwill for the most part. I know few people here who don't exhibit those characteristics.

But the bottom line is nobody wants to go on the hook for this, and that is where government comes in. It is government's job to say, "You are on the hook." Once that happens, people will respond to it. Right now we have this ethereal thing going on, no one wants to address what it really is, no body wants to take the hit for it in terms of what they must do, and so nobody is doing it.

The bottom line here is a simple solution. Somebody says, with the force of Her Majesty's legislation underneath it, "You will," and once that happens then I think we have hope for a solution.

The Chairman: We are running 35 minutes behind on our next set of witnesses and we are going public then.

Senator Forrestall: Thank you very much for your candor. Your openness has been somewhat refreshing. I went through this exercise, as you will recall, two years ago with another committee of the Senate and we got stonewalled at every turn. I want to publicly in front of you, at least commend the chair for this persistence in openness and transparency. Some of us are very concerned about scary and undue alarm; but I believe in the final analysis that openness is going to lead to more security than harm.

Thank you for your candor and your honesty. Thank you for what you didn't tell us. We now know the difference between what can be said and what shouldn't be said — not can't be but shouldn't be said.

Senator Cordy: There is a substantial amount of money going into airport security. We are now paying an airport tax of \$24 when we make a trip. Is there in place a long-term plan for security based on research and development? Or is the money just being used on what people can see and that would be scanners, more people as you enter as you go in to take your flight? It scares me because I heard what you said earlier, and I am very much inclined to believe it. It is almost like let's keep our heads buried in the sand and keep the public from knowing too much because everybody is happier that way.

incombe à quelqu'un d'autre», et cela s'applique tout autant aux gens qui administrent l'aéroport qu'à ceux qui possèdent les avions. Nous voulons tous faire cela, cela ne fait aucun doute.

Quant à l'aéroport, de manière générale, il s'agit d'une ensemble complexe, je n'ai rien à dire au sujet des aptitudes pour la direction des gens qui sont en place, sauf pour dire qu'ils semblent convenables. Je crois qu'il faudrait étudier le budget pour le savoir vraiment. Il peut y avoir des cas énormes de dépassement, il peut ne pas y en avoir. Mais ces gens semblent faire le travail et je crois que, dans la plupart des cas, ce sont des gens de bonne volonté. Je connais peu de gens ici qui n'aient pas ces traits.

En dernière analyse, tout de même, personne ne veut se faire imposer cette responsabilité, et c'est là que le gouvernement entre en ligne de compte. C'est le travail du gouvernement de dire: «Vous avez cette responsabilité.» Une fois cela fait, les gens réagiront. En ce moment, il y a une situation irréaliste; personne ne veut savoir ce qu'il en est, personne ne veut prendre sur lui de dire ce qu'il faut faire, et personne ne le fait.

En fin de compte, la solution est simple. Fort d'une loi sanctionnée par Sa Majesté, quelqu'un dit: «Vous allez faire cela» et, une fois que cela est dit, je crois que nous pouvons espérer qu'il y ait une solution.

Le président: Nous accusons un retard de 35 minutes par rapport au prochain groupe de témoins. À ce moment-là, nous aurons une séance publique.

Le sénateur Forrestall: Merci beaucoup d'avoir été honnête. Votre franchise est assez rafraîchissante. Je me suis prêté à cet exercice, si vous en avez souvenance, il y a cela deux ans avec un autre comité au Sénat, et on nous a donné des faux-fuyants à chaque pas. Devant vous, en public, je tiens tout au moins à féliciter le président d'avoir persévéré pour qu'il y ait cette ouverture et cette transparence. Certains d'entre nous s'inquiètent beaucoup des effets de l'alarmisme; par contre, je crois que, en dernière analyse, un débat ouvert favorisera la sécurité davantage que les dommages.

Merci de votre franchise et de votre honnêteté. Merci pour ce que vous ne nous avez pas dit. Nous savons distinguer ce qui peut se dire et ce qui ne peut pas se dire — pas ce qui ne peut être dit, ce qui ne devrait pas être dit.

Le sénateur Cordy: Il y a des sommes d'argent importantes qui sont investies dans la sécurité des aéroports. Nous payons maintenant 24 \$ en frais d'aéroport quand nous partons en voyage. Avez-vous mis en place un plan de sécurité à long terme qui soit fondé sur la recherche et le développement? Ou est-ce que l'argent en question sert simplement à ce que les gens peuvent voir, c'est-à-dire les appareils de détection, les employés présents, plus nombreux, au moment de notre arrivée? Cela me fait peur: j'ai entendu ce que vous avez dit plus tôt, et j'ai fortement tendance à le croire. C'est presque comme si nous nous disions: n'ouvrons surtout pas les yeux, et faisons en sorte que le public n'en sache pas trop, tout le monde sera plus heureux de cette façon.

Witness 2: You are really asking for a report on our progress in search of the holy grail because the truth is none of us know. All the obvious points of reference that you would use to find out whether or not there is a plan out there are coming back negative. There is a federal task force. I suggested somewhat obliquely that you might want to ask what they have done because my information is they have done nothing. They can't seem to convene more than a meeting or two. You have a bunch of people talking about what they might do and their various reps, - the CBAA, COPA, IATA have representatives on it and other groups are there, and they mostly just laugh in amazement. They shake their heads and laugh at what is not happening.

There may be some changes coming — I gather that Brian Fleming in Halifax has been given responsibility to develop some kind of task force in this area. Nobody again appears to know very much at all about what is being done there, if anything. We are all driven back, senator, to look at the obvious sort of tracings, the indicia of whether or not there is some magic bullet being developed, and what we are all seeing is that there is nothing. There is no change. There is no plan. Nothing is being communicated. There are slow insignificant bits of progress here and there.

Again, in my area of the airport there will be quite a lot of progress. But there is no overarching entity charged with responsibility, given a budget, accumulating the expertise and going out and doing it. And that is what we need. We don't need an airport tax that is just generating money, being spent for whatever purpose, one shudders to think. We don't need that. What we need is a declaration that there is an entity now charged with responsibility, they must do it and they are doing it. That is what we need and that is not there.

Senator Cordy: I agree with you.

When we get back to organized crime at the airports, and we heard quite a bit about it at the ports, and we heard that the unions were certainly instrumental in bringing people in who would be part of the organized crime group. How are the organized crime members getting hired, if in fact they are supposedly — and we have heard that if somebody is going to be hired their names have to be sent to Transport Canada. How in fact are these people getting in?

Witness 1: As you just mentioned, it gets into an issue of employment screening, but if you take yourself one step removed from the front line, as long as they have access in some capacity, whether it's — and they are not beyond putting people in. There are certain members of biker gangs who don't have criminal records and they are able to pass that screening process.

Le témoin 2: Ce que vous demandez, en réalité, c'est de faire état de la progression de notre quête du Saint-Graal: en vérité, aucun d'entre nous ne sait ce qu'il en est. Toutes les références évidentes auxquelles vous recourriez pour déterminer s'il existe un plan donnent une réponse négative. Il y a un groupe de travail fédéral. J'ai plus ou moins laissé entendre que vous pourriez vous interroger sur ce que celui-ci a fait, parce que, selon mes informations, il n'a rien fait. Il ne semble pas pouvoir faire autre chose que convoquer une ou deux réunions. Il y a toutes sortes de gens qui discutent de qu'ils pourraient faire et leurs représentants — l'Association canadienne de l'aviation d'affaires, la Canadian Owners and Pilots Association, l'Association du transport aérien international — sont là et il y a d'autres groupes, et, pour la plus grande part, ils ne font que rire, ébahis. Ils n'en reviennent pas; ils rient donc en pensant à ce qui ne se fait pas.

Des changements s'annoncent peut-être — j'imagine que Brian Fleming à Halifax, s'est vu donner pour responsabilité de mettre sur pied une sorte de groupe de travail dans ce domaine. Encore une fois, personne ne semble savoir grand-chose de ce qui se fait là, s'il se fait effectivement quelque chose. Nous sommes tous très étonnés de voir, sénateur, les traces évidentes, les indices qui nous diraient si, oui ou non, la solution miracle est en train d'être échafaudée — et ce que nous voyons tous, c'est que rien ne se fait. Il n'y a pas de changement. Pas de plan. On ne fait état de rien. Il y a, ça et là, des petits progrès insignifiants.

Encore une fois, dans mon secteur de l'aéroport, il y aura des progrès notables. Mais il n'y a pas une seule et unique entité qui soit chargée de la responsabilité dans l'ensemble, qui ait un budget pour cela, qui accumule l'expertise et qui se retrousse les manches et fonce. Et c'est ce qu'il nous faut. Nous n'avons pas besoin de frais d'aéroport qui ne servent qu'à constituer une réserve d'argent, qui peut être dépensé comme ceci ou cela, cela fait frémir d'y penser. Nous n'avons pas besoin de cela. Ce qu'il nous faut, c'est une déclaration selon laquelle il y a maintenant une entité qui se charge de cette responsabilité, qui doit le faire et qui est en train de le faire. C'est de cela que nous avons besoin; or, nous ne l'avons pas.

Le sénateur Cordy: Je suis d'accord avec vous.

Revenons à la question du crime organisé dans les aéroports. Nous en avons beaucoup entendu parler dans le cas des ports maritimes, et nous avons entendu dire que les syndicats ont certainement joué un rôle capital pour faire entrer les gens appartenant aux groupes criminels organisés. Comment fait-on pour engager des membres de groupes criminels, si, de fait, ils sont censés — et nous avons entendu dire que si quelqu'un doit être engagé, son nom doit être envoyé à Transports Canada. Comment ces gens font-ils pour infiltrer les organisations comme cela?

Le témoin 1: Comme vous venez de le dire, cela devient une question de sélection en vue de l'engagement, mais si vous vous retirez un peu de la ligne de front, à condition d'avoir accès d'une manière ou d'une autre, qu'il s'agisse — et ils n'hésitent pas à placer quelqu'un d'une organisation. Il y a certains membres de bandes de motards qui n'ont pas d'antécédents judiciaires et qui peuvent franchir l'étape de la sélection.

In days gone by, they have been able to infiltrate police forces by putting girlfriends and associates in positions where they have access to police intelligence records. They do that at the ports. They do that at the airport.

If the bar is a criminal conviction, there are ways around that. They can do that. Again, if there is a problem, just take it one step back into the cargo bays and so forth that they have access to.

Senator Cordy: You mentioned profiling in the paper you did. Certainly, if we are talking about — I will go back to airports again — containers are profiled or targeted as being suspect. So they would be the ones unloaded. Yet in Canada Canadians are reluctant to use profiling of individuals, in terms of saying, “Well, we are stopping these people because they fit a profile, particularly if it is a racial profile,” and yet you are saying that if we are going to go after terrorists, in fact, we have to key in on specific individuals.

Witness 2: The term “profiling” has been used in a bunch of different contexts. There is profiling in terms of screening the background of the people who work at the airport and that is important and should be universal. That is a very democratic process, if you do it right. Everybody is included.

The profiling judgments that are made by people who are manning the security systems, that is happening anyway. Take your pick. Do you want to have somebody doing it at random, perhaps with little education and visiting frustration on ethnologies that they don’t like; or do you want it done in a systematic way? In fact, profiling judgments, when they are visited on passengers in a sophisticated way, and the Americans are a good example of this, catch people you would not expect they would catch. They found a person trying to get a bomb on an aircraft in Florida, who was many months pregnant, and, incidentally, pale skinned, for example. The U.S. success stories suggest that a good profiling system actually goes way beyond the so-called “obvious” kind of colour, ethnic, cultural, dress factors. So somebody is going to profile any way, if profiling is inevitable, the question quickly reduces to whether you want it done well or not.

Senator Cordy: So you are using intelligence and, again, cooperation of all the agencies involved, going back to what you said earlier?

Witness 2: Public and private. There are private systems out there that are keyed into facial recognition systems. Major American airlines for many months now have had access to the best of the private systems and to a coordinated system between the various agencies. Those systems are generating results.

Par le passé, ils ont pu infiltrer les forces policières en faisant accéder leurs amies de cœur et associés à des postes où la personne a accès aux dossiers de renseignements de la police. Ils font cela dans les ports. Ils font cela à l’aéroport.

Si l’obstacle principal est une infraction selon le code criminel, il y a des façons de contourner le problème. Ils peuvent faire cela. Encore une fois, s’il y a un problème, il suffit de reculer un peu, de travailler dans les services de marchandises, par exemple, là où on peut avoir accès aux choses.

Le sénateur Cordy: Vous parlez du profilage dans votre mémoire. Certes, s’il est question — et je reviens aux aéroports, à nouveau — de conteneurs qui font l’objet d’un profilage ou qui sont ciblés parce qu’ils sont considérés comme douteux. Ce serait donc eux que l’on déchargerait. Néanmoins, au Canada, les Canadiens hésitent à appliquer le profilage aux êtres humains, à dire: «Eh bien, nous allons arrêter ces gens parce qu’ils correspondent au profil établi, particulièrement si c’est un profil racial» et, néanmoins, vous dites que si nous voulons dépister les terroristes, en fait, nous devons nous concentrer sur des personnes en particulier.

Le témoin 2: Le terme «profilage» a été utilisé dans toutes sortes de contextes différents. Il y a un profilage qui s’applique au sens que l’on fait une présélection des gens qui sont candidats pour un poste à l’aéroport, et cela est important, cela devrait être universel. C’est un processus très démocratique dans la mesure où il est bien mené. Tout le monde est inclus.

Les jugements portés à partir du profilage sont ceux des gens qui s’occupent des systèmes de sécurité. Cela se fait déjà. Vous pouvez choisir l’exemple qui vous convient. Voulez-vous quelqu’un qui fasse cela au hasard, peut-être avec peu d’instruction et en faisant subir les effets de ses frustrations à des membres d’ethnies qu’il n’aime pas ou voulez-vous que ce soit fait de façon systématique? De fait, les jugements portés à partir du profilage, quand ils sont appliqués avec finesse — et les Américains sont un bon exemple de cela — permettent de repérer des gens qui, autrement, passeraient inaperçus. Les Américains ont repéré une personne qui essayait de monter à bord d’un avion avec une bombe, en Floride, qui était enceinte de plusieurs mois et qui, soit dit en passant, avait la peau blanche, par exemple. Les cas fructueux vécus aux États-Unis, donnent à penser qu’un bon système de profilage va bien au-delà des paramètres «évidents» comme la couleur, l’origine ethnique, les manifestations culturelles, l’habillement. Il y a donc quelqu’un qui va procéder à un profilage de toute façon; si le profilage est inévitable, la question, rapidement, revient à savoir si on veut que cela soit bien fait ou non.

Le sénateur Cordy: Vous vous servez donc des renseignements, et, encore une fois, de la coopération de tous les organismes qui entrent en jeu, pour revenir à ce que vous disiez plus tôt?

Le témoin 2: Le public et le privé. Il y a des systèmes privés dont les données sont intégrées aux systèmes de reconnaissance des visages. Depuis plusieurs mois déjà, la plupart des grandes sociétés aériennes américaines ont accès aux meilleurs des systèmes privés et à un système concerté qui fait intervenir les divers organismes. Ces systèmes produisent des résultats.

What I think I mentioned in the paper, and I forget now, but I think I said something about spectacular failures. There have been a couple of spectacular failures. Our legal system, wonderful as it is, and the American one is even more advanced, allows people to complain quite vocally when they are targeted. That is a good thing; it is a price of doing business. But the fact is that the success rate is what we never know really very much about at all. If you prevent it happening, we will never know whether it would have happened.

Profiling in the U.S. is described as really quite effective as a tool and something that is going to form a big part of the equation no matter what we might decide to say or do in Canada.

Senator Day: Witness 2, on the back of your card it says terms, if the terms of the issuance of this access card are not met, then the card may be called back. Do you recall having something in writing as to terms when it was issued?

Witness 2: Yes. There is a sheet of paper that gives you the rules. The basic rules are that anybody who has a card can only employ its privileges for business. They can't use it for personal reasons. I couldn't go meet my 86-year-old mother at the aircraft because I have a crew card that allows me through the gate. I would be challenged because I would be going through the security screening — they would ask me what I'm doing.

Senator Day: Do you have that in writing so that you could share that with us?

Witness 2: I could certainly share that with you. I don't have it here, but I will get it to Senator Kenny.

Senator Day: That would be handy if we could see those terms. Presumably that one would be one of the terms.

Witness 2: That is the main one. It is not a very onerous set of terms.

Senator Day: The second question is for Witness 3. You indicated that your proposal for a digital surveillance program was well received. Does that mean it has been implemented or is being implemented?

Witness 3: Will be implemented very shortly.

Senator Day: Who is paying for that?

Witness 3: Private contractors.

The Chairman: Where is it being implemented, please?

Witness 3: On an FBO, on the north side.

Senator Day: What is an FBO?

Je pense en avoir parlé dans le mémoire, mais je l'oublie maintenant, enfin je crois avoir dit quelque chose au sujet des échecs monumentaux que l'on a connus. Il y a eu quelques échecs monumentaux. Notre système juridique, si merveilleux qu'il soit, et le système américain est encore plus avancé, permet aux gens de se plaindre avec beaucoup de vigueur quand ils sont la cible de mesures. C'est une bonne chose. C'est le prix qu'il faut payer. Mais, le fait est que le taux de succès est quelque chose qui nous échappe presque entièrement. Si vous prévenez quelque chose, personne ne saura jamais si la chose en question se serait vraiment produite.

Le profilage aux États-Unis est décrit comme étant un outil de travail très efficace, quelque chose qui va représenter un gros élément de l'équation, quelles que soient les mesures que l'on pourrait décider d'adopter au Canada.

Le sénateur Day: Témoin 2, au verso de votre carte, il est question de conditions — si les conditions de délivrance de la carte d'accès ne sont pas respectées, alors la carte peut être révoquée. Vous souvenez-vous d'avoir reçu un énoncé écrit des conditions au moment où la carte a été délivrée?

Le témoin 2: Oui. On vous remet une feuille où sont énoncées les règles. Les règles de base, c'est que quiconque a une carte ne peut s'en servir que pour les privilèges liés à son activité. Il ne peut s'en servir à des fins personnelles. Je ne pourrais aller à la rencontre de ma mère, qui a 87 ans, à l'aéronef du fait d'avoir une carte de membre de l'équipe, qui me permet de franchir la porte. Je serais repéré au moyen d'un contrôle de sécurité — on me demanderait ce que je fais là.

Le sénateur Day: Avez-vous les règles par écrit, pour que nous puissions les connaître?

Le témoin 2: Je vais certainement vous les faire parvenir. Je ne les ai pas ici, mais je vais les transmettre au sénateur Kenny.

Le sénateur Day: Il serait utile pour nous de voir ces conditions. Présumément, cette condition-là en ferait partie.

Le témoin 2: C'est la condition principale. Ce n'est pas très lourd comme ensemble de conditions.

Le sénateur Day: La deuxième question s'adresse au témoin 3. Vous avez dit que le programme de surveillance numérique que vous avez proposé a reçu un très bon accueil. Est-ce que cela veut dire qu'il a été mis en œuvre ou qu'on est en train de le mettre en œuvre?

Le témoin 3: Qu'il sera mis en œuvre très bientôt.

Le sénateur Day: Qui paye?

Le témoin 3: Des sous-traitants du secteur privé.

Le président: Auriez-vous l'obligeance de nous dire où on le met en œuvre?

Le témoin 3: Chez un FBO, côté nord.

Le sénateur Day: Qu'est-ce qu'un FBO?

Witness 2: Fixed base operation. It is a base that handles corporate, regional, air ambulance and parcel express airplanes, some parcel express airplanes, and some larger ones as well.

Senator Day: Is this program, surveillance program, security program being implemented by virtue of these companies feeling that is their obligation or because there is some regulation that says they must do it?

Witness 3: By their obligation, their corporate obligation. They want to tighten security up in their operation. The system is an American linel system which is used by the American military. It is a military standard system. I believe Canada is trying the system out in the Halifax Dartmouth airport right now also.

Senator Day: The system —

Witness 3: The manufacturer is running a test.

Senator Day: Is that being paid for out of the \$24 that passengers — that is over on the other side, so that money does not slop over to the other organizations?

Witness 3: No. The contract is with a private FBO operator. They also run several other FBO locations.

Senator Day: It is all being paid for by them.

Witness 2: It is being paid for by the tenants. In fact, that is how I became involved in this whole matter. I insisted we have security and I went to the person, the group that owned the hangars and we brought Witness 3 and Witness 1 in and others to look at this system. We pay for it.

Senator Day: You are doing that out of your own commercial obligation. You recognize your obligation?

Witness 2: Yes.

Senator Day: This is not being in any way funded or required —

Witness 2: It is entirely private and it is not a magic bullet. It is a much better system than we have now which is basically minimal and even what we have often does not work at all in fact. The improvements are entirely voluntary and it is because of a perception that it is a basic due diligence precautionary need and it is also the right thing to do.

The Chairman: Honourable senators, I would like to wrap this up. Before I thank our guests for coming, just so we are absolutely clear on how we are going to deal with the information, our reporters are sitting over there, these are Senate reporters who have been taking down a verbatim transcript. You have been identified and will be identified in the text as witnesses 1, 2 and 3

Le témoin 2: Cela veut dire «Fixed Base Operation», autrement dit les services aéronautiques. C'est là qu'on s'occupe des avions des grandes sociétés, des appareils régionaux, des ambulances aériennes et des avions de transport de colis par express; certains avions de ce dernier genre, et certains plus gros avions aussi.

Le sénateur Day: Ce programme, le programme de surveillance, le programme de sécurité que l'on met en œuvre est-il fondé sur une obligation que les entreprises croient avoir ou est-ce qu'il n'y a pas un règlement précisant qu'elles doivent le faire?

Le témoin 3: C'est leur obligation, leur obligation en tant que sociétés. Elles souhaitent resserrer les mesures de sécurité qui les touchent. Il s'agit d'un système «linel» américain dont se servent les militaires américains. C'est un système militaire standard. Je crois que le Canada met le système à l'essai à l'aéroport de Halifax-Dartmouth en ce moment même.

Le sénateur Day: Le système —

Le témoin 3: Le fabricant procède à un essai.

Le sénateur Day: Est-ce que l'argent pour cela provient des 24 \$ qui sont exigés des passagers — c'est de l'autre côté, on pourrait donc dire que l'argent ne va pas aux autres organisations?

Le témoin 3: Non. Le contrat est conclu avec un exploitant de services aéronautiques du secteur privé. Il a également plusieurs autres emplacement sà cet égard.

Le sénateur Day: Ce sont ces gens qui assument tous les frais.

Le témoin 2: Ce sont les locataires qui payent. De fait, c'est comme cela que je suis venu à être mêlé à tout cela. J'ai insisté pour que nous ayons des mesures de sécurité et je me suis adressé à la personne au groupe qui possédait les hangars et nous avons demandé au témoin 3, au témoin 1 et à d'autres personnes d'étudier ce système. Nous payons pour cela.

Le sénateur Day: C'est votre propre obligation commerciale qui vous amène à faire cela. Vous reconnaissez votre obligation?

Le témoin 2: Oui.

Le sénateur Day: Cela n'est financé ni exigé d'aucune façon —

Le témoin 2: C'est entièrement privé, et ce n'est pas une solution miracle. C'est un système qui est nettement supérieur à celui que nous avons en ce moment, et qui, essentiellement, est minimal — même que ce que nous avons ne fonctionne souvent pas du tout. Les améliorations sont entièrement volontaires, et cela vient d'une perception: il y a là un besoin fondamental lié au devoir de diligence et à des précautions de base, et c'est également ce qu'il faut faire dans les circonstances.

Le président: Honorables sénateurs, j'aimerais clore la séance. Avant de remercier nos invités d'être venus, pour que l'utilisation que nous entendons faire des informations ne fasse aucun doute, nos sténographes sont assises là, ce sont les sténographes du Sénat qui retranscrivent textuellement les propos qui ont été tenus. Vous avez été identifiés, vous serez identifiés dans le texte comme étant

throughout the text. We will undertake to you not to release the text to anyone unless you have vetted that and signed off on it.

We had the impression, Witness 2, that the paper you gave us was available for circulation, but then during the course of the testimony it was not clear to me whether you still wanted it to be made available or not.

Witness 2: I have no objection if you want to print it at the end. What I would be a bit concerned about is using it as a basis for — as an explicit basis for questions of others that follow. It would be awkward if you said, “Witness 2 was here and he wrote a paper and said the following; is that true or not true?” That would be awkward.

The Chairman: I take it you would have no difficulty if we took some information that we had in there and said, “We have sworn testimony to the effect that this is happening. Can you corroborate this?”

Witness 2: Please do so. That is why I wrote it. When it is all over, print it.

The Chairman: What you are saying is that at report publication time you don't have difficulty with your paper being appended to it?

Witness 2: Not at all. Please do.

The Chairman: Are there any areas of uncertainty that you have about the ground rules here?

Witness 2: If it turns out, and I can't imagine this happening, if it turns out that it is horribly off the mark, and I would be amazed, then you might not want to print it. But the reason for writing it was to give you a touchstone that you could use and to give you a basis for being suspicious of any answer you get because I can absolutely guarantee you that everything in there is right as of this moment.

Senator Meighen: To what extent can we establish the credentials of witnesses 1, 2 and 3?

The Chairman: That is a good question. What I would endeavour to do before we released anything was vet the evidence and say people with extensive police experience.

Senator Meighen: Can we say that that is the point? Somebody with extensive police experience somebody with told us in sworn testimony that —

The Chairman: Do you have difficulty with that? Do we get into more problems in qualifying you? Only because when you take a look at how you — there are not a hell of a lot of people who are directing [blank], are pilots and have [blank], so I am not quite sure how we go about that.

For the purposes of today, I don't know the answer. Can you help us for today?

les témoins 1, 2 et 3, dans l'ensemble du texte. Nous nous engageons envers vous à ne pas diffuser le texte à quiconque, à moins que vous ayez donné votre approbation et signé.

Nous avons l'impression, témoin 2, que le mémoire que vous nous avez remis, pouvait être diffusé, mais, pendant le témoignage, on ne savait plus très bien si vous souhaitiez qu'il soit diffusé ou non.

Le témoin 2: Je ne m'oppose pas à ce que vous le mettiez à la fin. Ce qui m'inquiéterait un peu, c'est qu'il serve de — de base explicite aux questions des autres qui vont suivre. Ce serait malaisé si vous disiez: «Le témoin 2 est venu nous voir et il a rédigé ce mémoire et dit ce qui suit: «Est-ce vrai ou faux?» Ce serait malaisé.

Le président: Je présume que cela ne vous causerait aucune difficulté si nous prenions les informations qui s'y trouvent et disions: «Nous avons accueilli un témoin assermenté qui a dit que ceci survient. Pouvez-vous corroborer ses dires?»

Le témoin 2: Je vous prie de le faire. C'est la raison pour laquelle j'ai rédigé le mémoire. Quand tout sera fini, publiez-le.

Le président: Ce que vous êtes en train de dire, c'est que au moment où le rapport sera publié, vous ne vous opposez pas à ce que le mémoire soit annexé au rapport?

Le témoin 2: Pas du tout. Je vous prie de le faire.

Le président: Y a-t-il des éléments des règles de base que nous avons ici qui vous paraissent incertains?

Le témoin 2: Si jamais, et je ne vois pas comment cela pourrait arriver, si jamais il s'avère que je me suis fourvoyé royalement, et cela m'étonnerait au plus haut point, alors vous souhaiterez peut-être ne pas le publier. Mais si je l'ai écrit, c'est pour vous donner une pierre de touche, un élément de base qui fera que vous vous méfiez de toute réponse qu'on vous donnera, parce que je ne peux garantir absolument que tout ce que j'ai mis là-dedans, en ce moment, est véridique.

Le sénateur Meighen: Dans quelle mesure pouvons-nous établir les titres de compétence des témoins 1, 2 et 3?

Le président: C'est une bonne question. Ce que j'entreprendrais de faire avant de publier quoi que ce soit, c'est de faire approuver les éléments de preuve et de dire aux gens que ce sont des témoins ayant une expérience policière considérable.

Le sénateur Meighen: Pouvons-nous dire cela pour l'instant? Quelqu'un qui possède une expérience policière considérable nous a dit, comme témoins assermenté, que...

Le président: Est-ce que cela vous pose des difficultés? Est-ce que le fait de vous décrire amène d'autres problèmes? C'est seulement que si nous étudions la manière dont vous — il n'y a pas des foules de gens qui dirigent [blanc], qui sont pilotes et qui ont [blanc]; je ne sais donc pas très bien comment nous pouvons nous y prendre.

Aujourd'hui, je n'ai pas de réponse. Pouvez-vous nous aider pour aujourd'hui?

Witness 2: You might just simply say that you have had somebody with senior executive experience in aircraft management. How about that?

The Chairman: Okay. As far as how we do it in writing, we would show you a draft and have you sign off on it.

Witness 2: I would appreciate that courtesy. That would be great.

The Chairman: Honourable senators, on behalf of the committee, you have been very helpful to getting us off on a start on this. I can't tell you how much we do appreciate the fact that you have taken your time to come here, the effort it took to prepare the paper for us was extraordinary and we appreciate it very much. You came to us and had you not done that we wouldn't have known that you existed or could have given us this start. All I can say is I hope we can do justice to the sort of information you have given us today.

On behalf of the committee, I would like to thank you very much.

Witness 2: Could I say one final word?

The reason we came to you was because of what you as a committee had already done. Senator Kenny was on the radio speaking about the work you have done in respect of ports. I happened to have been in a traffic jam at the time and listened to it with great care. I knew the person being interviewed and I knew the person very well who was doing the interviewing. It was so impressive, so important, that we would immediately have been in default of our responsibility by not coming to you, and that is why we came to you.

The Chairman: It is greatly appreciated. We hope to see you again. Thank you very much.

The committee adjourned.

TORONTO, Monday, June 24, 2002

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 11:00 a.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

Senator Colin Kenny (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Good morning.

Present this morning are Senator Forrestall, from Nova Scotia; Senator Banks from Alberta; Senator Day from New Brunswick; Senators Day and Cordy from Nova Scotia; and Senator Wiebe from Saskatchewan. Senator Atkins and Senator Meighen will join us in the course of the hearing.

Le témoin 2: Vous pourriez dire simplement que c'est quelqu'un qui a une expérience solide de dirigeant dans le domaine de la gestion des aéronefs. Qu'en pensez-vous?

Le président: D'accord. Pour ce qui est des mots exacts qui seront utilisés, nous allons vous présenter l'ébauche, que vous pourrez approuver.

Le témoin 2: Je vous en saurais gré. Ce serait merveilleux.

Le président: Honorables sénateurs, au nom du comité, je dois dire que votre contribution a été très utile pour mettre en branle cet exercice. Je ne saurais vous dire à quel point nous apprécions le fait que vous ayez pris le temps de venir ici, l'effort que vous avez mis à préparer le mémoire, c'était extraordinaire et nous l'apprécions énormément. Vous nous avez pressentis, et si vous ne l'aviez pas fait, nous n'aurions jamais su que vous existiez, nous n'aurions jamais eu ce beau départ. Tout ce que je peux dire, c'est que j'espère que nous pourrions faire honneur au calibre des informations que vous nous avez présentées aujourd'hui.

Au nom du comité, je tiens à vous remercier au plus haut point.

Le témoin 2: Puis-je faire une dernière remarque?

Si nous nous sommes adressés à vous, c'est en raison des travaux que vous avez déjà faits en tant que comité. Le sénateur Kenny a passé à la radio pour parler du travail que vous avez fait en ce qui concerne les ports. Il se trouve que j'étais pris dans un embouteillage à ce moment-là, et que j'ai écouté ses propos avec beaucoup d'attention. Je connaissais la personne qui était interviewée et je connaissais très bien la personne qui posait les questions. C'était si impressionnant, si important, que nous aurions manqué tout de suite à nos responsabilités si nous n'étions pas venus nous voir, et c'est pourquoi nous nous sommes adressés à vous.

Le président: C'est grandement apprécié. Nous espérons vous voir de nouveau, un jour. Merci beaucoup.

La séance est levée.

TORONTO, le lundi 24 juin 2002

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 11 heures pour examiner la nécessité d'une politique canadienne sur la sécurité nationale et pour faire rapport à ce sujet.

Le sénateur Colin Kenny (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Bonjour.

Les sénateurs qui sont présents ce matin sont: le sénateur Forrestall, de la Nouvelle-Écosse; le sénateur Banks, de l'Alberta; le sénateur Day du Nouveau-Brunswick; le sénateur Day et le sénateur Cordy sont de la Nouvelle-Écosse; et le sénateur Wiebe, de la Saskatchewan. Les sénateurs Atkins et Meighen se joindront à nous un peu plus tard.

Our first witness today is Mr. Larry Fleshman from Air Canada. Mr. Fleshman, please proceed.

Mr. Larry Fleshman, General Manager, Customer Service, Toronto, Air Canada: Honourable senators, it is my pleasure to discuss a topic near and dear to our hearts. With me are my two colleagues, Mr. Iain Fernie, Regional Security Operations Manager, and Mr. Warren Maines, Customer Service Director. Mr. Fernie's responsibilities are self-explanatory from his title, and Mr. Maines' responsibilities include all the service delivery aspects of our activities at the airport, such as all interaction with agents, et cetera. I am the General Manager of Customer Service in Toronto with 25 years of experience in the airline business, and the last three years, or so, with Air Canada.

I realize that this is your hearing and I do want to hear your questions as soon as possible, but I thought I would say a few words first to set some of the groundwork about where Air Canada is coming from.

We work very closely, as an airport community, with the Greater Toronto Airports Authority, GTAA; with Transport Canada; with the Canadian Air Transport Security Authority, CATSA; with local law enforcement; with the RCMP; and with our security vendors. We look at it as building a web of security at the airport. Each and every employee at the airport, when he or she receives a security pass, has an obligation around security.

Canada, specifically though, Air Canada, has had a long history of focusing on safety and security and working cooperatively with our partners in the security community. Prior to September 11, Air Canada staff at the airport worked closely with Transport Canada and with airport authorities to create a safe and secure environment. Air Canada has been an industry leader in safety and security and, in fact, has recently received awards in respect of that issue.

Since 9/11, a series of things has happened and our world has been changed dramatically. Of course, we have the creation of CATSA, but locally, at this airport, we have added in excess of 400 security staff. Air Canada's security budget has increased fourfold. We have added roughly 40 per cent capacity to our security checkpoints in order to minimize the impact on customers while meeting the criteria set by Transport Canada.

We have taken action in support of the U.S. scenario with respect to advance passenger information. We are required to have that information in the hands of the U.S. group in Washington prior to any arrivals in the U.S. We have actually modified our self-service kiosk machines to accept passport

Nous accueillons notre premier témoin, M. Larry Fleshman qui représente Air Canada. Monsieur Fleshman, vous avez la parole.

M. Larry Fleshman, directeur général, Service à la clientèle, Toronto, Air Canada: Honorables sénateurs, je suis heureux d'avoir aujourd'hui l'occasion de discuter avec vous d'une question qui nous tient à cœur. Je suis accompagné de deux collègues: M. Iain Fernie, directeur régional des Opérations de sécurité; et M. Warren Maines, directeur du Service à la clientèle. Les responsabilités de M. Fernie sont claires, vu son titre, et celles de M. Maines englobent tous les aspects de la prestation des services qui touchent nos activités à l'aéroport, telles que l'interaction avec les agents, etc. Pour ma part, je suis directeur général du Service à la clientèle à Toronto et je travaille dans le secteur des transports aériens depuis 25 ans, dont environ les trois dernières années pour Air Canada.

Je sais que c'est votre audience et je me mets à votre disposition pour répondre à vos questions, mais si vous me permettez, je voudrais tout d'abord faire quelques brèves remarques pour vous expliquer un peu l'orientation d'Air Canada dans ce domaine.

Premièrement, étant donné que nous faisons partie de la collectivité aéroportuaire, nous travaillons de très près avec l'Administration aéroportuaire du Grand Toronto (AAGT); avec Transports Canada; avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA); avec les polices locales; avec la GRC; et avec les compagnies qui nous fournissent des services de sécurité. Pour nous, il s'agit de constituer une toile de sécurité au sein de l'aéroport. Chaque employé à l'aéroport, du moment qu'il reçoit une autorisation de sécurité, accepte de remplir ses obligations vis-à-vis de la sécurité.

Le Canada, et notamment Air Canada, ont depuis longtemps l'habitude de donner la priorité à la sécurité et de travailler en étroite collaboration avec nos partenaires de la communauté de la sécurité. Avant le 11 septembre, le personnel d'Air Canada qui travaille à l'aéroport a travaillé de très près avec les responsables de Transports Canada et de l'administration aéroportuaire pour y créer un environnement sûr et sécuritaire. Air Canada est un chef de file dans l'industrie en ce qui concerne la sécurité et a récemment reçu des prix en reconnaissance de sa contribution à cet égard.

Depuis le 11 septembre, il y a eu toute une série de changements qui ont considérablement changé notre monde. Bien sûr, nous avons assisté à la création de l'ACSTA, mais au niveau local, dans cet aéroport, nous avons ajouté 400 employés à notre personnel de sécurité. Le budget de la sécurité d'Air Canada est maintenant quatre fois plus élevé. Nous avons augmenté de 40 p. 100 notre capacité aux divers points de contrôle de la sécurité afin de minimiser l'incidence sur les clients tout en respectant les critères fixés par Transports Canada.

Nous avons aussi pris des mesures, en vue de nous conformer à la demande des autorités américaines, pour fournir des renseignements anticipés sur les passagers. Nous sommes tenus de communiquer cette information au groupe américain de Washington avant l'arrivée de tout vol à destination des États-

information, thereby allowing customers to proceed as quickly as possible through the process while meeting all the requirements set forth by Transport Canada.

Air Canada was actually the first major airline to reinforce all of our cockpit doors. I prefer to focus my comments on the airport itself but, on November 14 last year, we became the first airline to meet that new, heightened level of security. We are currently working with the GTAA as well as with CATSA and Transport Canada as we design our new terminal, which you can see across the way, to ensure that we are able to optimize the design and the information technology, IT, process that will minimize the impact on customers and that will maximize the security that we generate at this facility.

I now welcome your questions.

The Chairman: Do your colleagues have any comments to make?

Mr. Fleshman: Not at this time.

The Chairman: Could you describe, for the benefit of the committee, what happens to a bag when a passenger checks in at the airport? Could you take us through that process from the check-in point through to passenger receipt of his or her bag at the carousel of the destination airport?

Mr. Fleshman: In general terms, baggage is checked in, an identification tag is attached, and then we go through procedures once the bag is on a conveyor belt behind the scene. We ensure that baggage and customers match up on board an airplane. If a customer does not board the flight, the bag will not be loaded onto that flight. That is a broad overview, but that is the extent of it to which I am able to speak right now.

The Chairman: When a passenger bag goes down into the hole, what kinds of checks take place on it?

Mr. Fleshman: Right now, I do not believe I am in a position to talk about that because it is outlined in the Transport Canada security procedures. We meet those requirements, as they are currently outlined, with each and every bag.

The Chairman: Are any of those bags X-rayed?

Mr. Fleshman: Yes, some bags are X-rayed.

The Chairman: What percentage would that be?

Mr. Fleshman: I cannot give you that percentage.

The Chairman: You cannot or you will not?

Unis. Nous avons également modifié nos comptoirs d'enregistrement «libre service» pour accepter l'information contenue sur le passeport, ce qui permet aux clients de faire toutes les formalités aussi rapidement que possible tout en respectant les exigences établies par Transports Canada.

En fait, Air Canada a été la première grande compagnie aérienne à renforcer toutes les portes des postes de pilotage de ses avions. Je préfère vous parler de ce qu'on a fait à l'aéroport même, mais je trouvais important de vous signaler que le 14 novembre dernier, nous avons été la première compagnie aérienne à atteindre ce niveau de sécurité accru. Nous travaillons actuellement avec l'AAGT, l'ACSTA et Transports Canada pour assurer l'aménagement approprié de notre nouvelle aérogare, que vous voyez juste en face, pour être sûrs que le processus de design et configuration des technologies de l'information soit tout à fait optimal, de manière à minimiser l'incidence sur les clients et à maximiser la sécurité dans l'ensemble de nos installations aéroportuaires.

Je suis maintenant prêt à répondre à vos questions.

Le président: Vos collègues ont-ils des remarques à faire?

M. Fleshman: Pas pour le moment.

Le président: Pour la gouverne des membres du comité, pourriez-vous nous expliquer ce qui arrive à un bagage lorsqu'un passager l'enregistre à l'aéroport? Pourriez-vous décrire tout ce processus en détail depuis l'enregistrement des bagages jusqu'au moment où le passager les récupère au carrousel de l'aéroport de destination?

M. Fleshman: De façon générale, lors de l'enregistrement des bagages, une étiquette d'identification est rattachée à chaque bagage, et une fois qu'il se trouve sur le transporteur à courroie, nous avons un certain nombre de procédures à suivre dans les coulisses. Nous nous assurons d'abord que les bagages appartiennent bien aux clients qui prennent le vol en question. Si un client ne monte pas à bord de l'avion, son bagage n'est pas chargé dans la soute. Voilà donc une explication générale des procédures que nous suivons, et c'est tout ce dont je peux vraiment vous parler.

Le président: Lorsque le bagage d'un passager disparaît dans le trou, quelles sortes de vérifications faites-vous?

M. Fleshman: Je ne suis malheureusement pas en mesure de vous parler de cela, puisqu'il s'agit de procédures de sécurité qui nous sont imposées par Transports Canada. Nous remplissons toutes les exigences, telles qu'elles existent actuellement, pour chaque bagage.

Le président: Les bagages font-ils l'objet d'un contrôle radioscopique?

M. Fleshman: Certains bagages, oui.

Le président: Quel pourcentage environ?

M. Fleshman: Je ne peux pas vous le dire.

Le président: Vous ne pouvez pas, ou vous ne voulez pas?

Mr. Fleshman: I cannot because I do not know the percentage.

The Chairman: Does anyone on the panel know the answer to that question?

Mr. Iain Fernie, Regional Security Operations Manager, Air Canada: Mr. Chairman, because of the Transport Canada regulations dealing with security matters, we hesitate to answer questions relating to security measures as they pertain to baggage, the screening of passengers, and the security measures that are in place. I do not have the authority, or permission from Transport Canada, to answer questions pertaining to those matters.

The Chairman: Are you saying, Mr. Fernie, that you know the answer or that you do not know the answer?

Mr. Fernie: I do know the answer, sir, but I am not at liberty to discuss the matter at this time.

The Chairman: What is your authority for that, sir?

Mr. Fernie: Transport Canada.

The Chairman: You need a better authority than that, sir.

Mr. Fernie: Emergency measures are in place under the Air Carrier Security Regulations. The airline is held to those and cannot disclose them.

The Chairman: Could you cite the specific authority, please?

Mr. Fernie: I believe, sir, that it is 4.8 of the security measures.

The Chairman: Is that a piece of legislation or is it a regulation?

Mr. Fernie: Each time we receive a security measure, or amendments to the Air Carrier Security Regulations, there is a statement and, if I may, disclosure of a security measure contained in this document is prohibited by section 4.8(1) of the Aeronautics Act, except where required by law or to give them effect.

The Chairman: Are you citing this as your reason for not giving us the information that you have?

Mr. Fernie: Yes, sir.

The Chairman: Thank you. For this hypothetical instance, a customer comes to Air Canada at Pearson with a package that he wants delivered to Vancouver airport. Please describe what happens to that package.

Mr. Fleshman: We are in the same boat with that request, unfortunately. There are procedures set out in the security measures for the handling of cargo, and I assume that you are discussing a cargo shipment that is not travelling with a customer. We meet those requirements.

M. Fleshman: Je ne peux pas vous le dire parce que j'ignore le pourcentage exact.

Le président: Est-ce qu'un autre de nos témoins saurait la réponse à cette question?

M. Iain Fernie, directeur régional, Opérations de sécurité, Air Canada: Monsieur le président, en raison des règlements de Transports Canada touchant la sécurité, nous sommes réticents à répondre à des questions concernant les mesures de sécurité prévues pour le contrôle des bagages, le contrôle des passagers, etc. Je n'ai pas le pouvoir de le faire, et Transports Canada ne m'a pas non plus donné la permission de répondre à de telles questions.

Le président: Monsieur Fernie, connaissez-vous ou non la réponse à cette question?

M. Fernie: Je connais la réponse, mais je n'ai pas le droit d'en discuter actuellement.

Le président: Et quel texte ou pouvoir invoquez-vous pour refuser d'en parler?

M. Fernie: C'est Transports Canada qui nous l'impose.

Le président: Ce n'est pas une autorisation suffisante.

M. Fernie: Des mesures d'urgence sont en place aux termes de la Réglementation touchant les mesures de sûreté des transporteurs aériens. Les compagnies aériennes sont tenues de respecter ces règlements et ne peuvent donc divulguer les détails précis de ces mesures.

Le président: Pourriez-vous nous dire de quel texte et de quel article précis il s'agit?

M. Fernie: Je crois qu'il s'agit de l'article 4.8 des mesures de sécurité.

Le président: S'agit-il d'une loi ou d'un règlement?

M. Fernie: Chaque fois qu'on nous impose une mesure de sécurité ou des modifications à la Réglementation touchant les mesures de sûreté des transports aériens, les documents précisent qu'aux termes du paragraphe 4.8(1) de la Loi sur l'aéronautique, il est interdit de divulguer les mesures de sécurité qui y sont précisées, à moins que cela ne soit nécessaire pour des raisons législatives ou pour donner effet aux dispositions prévues.

Le président: Et c'est pour cette raison que vous refusez de nous communiquer l'information dont vous disposez?

M. Fernie: Oui.

Le président: Merci. Parlons d'un cas hypothétique: un client arrive au comptoir d'Air Canada à l'aéroport Lester B. Pearson avec un colis qu'il veut envoyer à l'aéroport de Vancouver. Veuillez donc décrire ce qui arrive à ce colis.

M. Fleshman: Malheureusement, je ne suis pas non plus en mesure de répondre à cette question. Les mesures de sécurité en place à l'heure actuelle prévoient certaines procédures pour la manutention du fret aérien, et là, je présume que vous parlez d'un chargement qui ne voyage pas avec le client. Nous nous conformons à toutes les exigences à cet égard.

The Chairman: What are those requirements?

Mr. Fleshman: That is what I am not at liberty to discuss.

The Chairman: When I walk up with my package, what happens?

Mr. Fleshman: I am just not at liberty to discuss that because much of it depends on a myriad of issues surrounding you as an individual or you as a corporation, et cetera.

The Chairman: You are telling me that, if I want to find out what happens to a package, I have to go to Pearson with a package for shipping. I am asking you to describe what happens at the counter.

Mr. Fleshman: Yes.

The Chairman: Do I fill out a form?

Mr. Fleshman: You are required to fill out an air waybill.

The Chairman: Is that a secret?

Mr. Fleshman: The fact of the air waybill is not a secret.

The Chairman: Are the questions asked on that air waybill a secret?

Mr. Fleshman: No, sir.

The Chairman: Tell us what is on the form, sir.

Mr. Fleshman: I do not have the form in front of me.

The Chairman: Is there someone here not responsible for packages?

Mr. Fleshman: Ultimately, as the General Manager, I am responsible for packages that go on airplanes.

The Chairman: What are the questions on the form that you ask a customer to fill out?

Mr. Fleshman: There are no questions. It is just a standard air waybill that has been used in the industry for years.

The Chairman: Would you describe that for us, please?

Mr. Fleshman: It has the names of the consignee and the shipper as well as information regarding contacts and destination, et cetera.

The Chairman: Run us through this hypothetical form that is being filled out, please.

Mr. Fleshman: That is really it. It has the names of the destination and the receiver of the package, including addresses and phone numbers. It is the same as a form that you would fill out if you were to ship via a Federal Express office.

The Chairman: Do you ask what is in the package?

Le président: Et quelles sont ces exigences?

M. Fleshman: C'est justement cette information que je ne suis pas en mesure de vous communiquer.

Le président: Quand j'arrive avec mon colis, que se passe-t-il?

M. Fleshman: Je ne suis vraiment pas en mesure d'en discuter car une bonne partie des procédures suivies dépend de votre situation en tant que particulier, ou en tant que société, etc.

Le président: Autrement dit, si je veux savoir la procédure suivie pour les colis, je dois me présenter à l'aéroport Pearson avec un colis à expédier quelque part. Je vous demande simplement de me décrire ce qui est fait au comptoir.

M. Fleshman: Oui.

Le président: Dois-je remplir un formulaire?

M. Fleshman: Oui, vous devez remplir une lettre de transport aérien (LTA).

Le président: Est-ce un secret?

M. Fleshman: Le fait qu'il existe une lettre de transport aérien n'est pas un secret.

Le président: D'après vous, peut-on poser des questions au sujet de la lettre de transport aérien, ou cette information est-elle secrète?

M. Fleshman: Non.

Le président: Veuillez donc nous dire ce qui se trouve sur ce formulaire.

M. Fleshman: Je n'ai pas le formulaire sous les yeux.

Le président: Est-ce que la personne responsable des colis serait présente?

M. Fleshman: En tant que directeur général, j'ai l'ultime responsabilité des colis qui sont expédiés à bord des avions.

Le président: Et quelles sont les questions sur le formulaire auxquelles doit répondre le client?

M. Fleshman: Il n'y a pas de questions. Il s'agit d'une lettre de transport aérien type qu'utilise l'industrie depuis des années.

Le président: Pourriez-vous nous la décrire?

M. Fleshman: Elle contient le nom du destinataire et de l'expéditeur, de même que d'autres informations concernant les personnes à contacter, la destination, etc.

Le président: Expliquez-nous ce qu'on trouve sur ce formulaire hypothétique qu'il faut remplir.

M. Fleshman: C'est à peu près tout. Elle précise la destination et le destinataire du colis, y compris les adresses et numéros de téléphone appropriés. C'est le même genre de formulaire que vous auriez à remplir si vous aviez recours à Federal Express pour expédier un colis.

Le président: Demandez-vous une description du contenu du colis?

Mr. Fleshman: There is a wide range of questions specific to security that we ask, but I am not at liberty to talk about them.

The Chairman: Are these printed on a form?

Mr. Fleshman: No, they are not printed on that form.

The Chairman: If I were to walk up to the counter at Pearson, would I be asked those questions?

Mr. Fleshman: As I said, senator, it depends on the individual and the corporation that individual works for. There is a myriad of things to determine which process we would put you through as a shipper. I am not at liberty to talk about the details in respect of those processes because it would compromise the entire security measure.

The Chairman: In other words, you could tell me, but then you would have to kill me.

Mr. Fleshman: No. If I told you, I would be liable and could be held accountable for violating section 4.8(1).

The Chairman: You are telling us that if any member of this committee were to ship a package, you would then tell us the information because you would ask us the questions?

Mr. Fleshman: Yes, we would and we would be in compliance with Transport Canada's security measures.

The Chairman: I am thinking of shipping a package, Mr. Fleshman —

Mr. Fleshman: I am not in a position to talk about this in a public forum.

The Chairman: You are prepared to ask the questions at an Air Canada counter where anyone could walk up.

Mr. Fleshman: We will meet the requirement each and every time.

The Chairman: It would not matter who walked up to the counter — any member of the public could walk up to your counter and you would be prepared to share the questions with them, but you are not prepared to share the questions with the Parliament of Canada; is that correct?

Mr. Fleshman: We would not share the entire security measure with that person because we deal with each individual and apply the appropriate measures to that individual based on the situation at hand.

The Chairman: How do you determine what the appropriate measures are?

Mr. Fleshman: Those are outlined in the measures and we follow them. It is pretty self-explanatory, once you see the measures.

M. Fleshman: Nous posons une longue série de questions pour des raisons de sécurité, mais je ne suis pas en mesure d'en parler.

Le président: Figurent-elles sur le formulaire?

M. Fleshman: Non, elles ne figurent pas sur le formulaire.

Le président: Si je me présentais à un comptoir à l'aéroport Pearson, me poserait-on ces questions-là?

M. Fleshman: Comme je vous l'ai déjà dit, sénateur, cela dépend toujours de la personne concernée et de la société pour laquelle travaille cette personne. Il y a toutes sortes d'éléments qui vont nous aider à déterminer quelles procédures nous devons suivre pour vous contrôler, vous en tant qu'expéditeur. Je ne puis malheureusement pas vous fournir des détails au sujet de ces procédures, car l'ensemble de nos mesures de sécurité seraient compromises.

Le président: En d'autres termes, vous pourriez répondre à mes questions, mais il faudrait me tuer après.

M. Fleshman: Non. Si je vous révélais cette information, je serais passible de poursuite pour avoir enfreint le paragraphe 4.8(1) de la réglementation.

Le président: Autrement dit, si n'importe quel membre du comité se présentait au comptoir pour envoyer un colis quelque part, vous lui diriez de quelles informations vous avez besoin, puisque vous lui poseriez toutes ces questions, n'est-ce pas?

M. Fleshman: Oui, et ce conformément aux mesures de sécurité mises en place par Transports Canada.

Le président: J'envisage d'expédier un colis, monsieur Fleshman...

M. Fleshman: Je ne suis pas autorisé à parler de ces questions publiquement.

Le président: Mais vous êtes disposé à poser ces questions à un client qui se présente au comptoir d'Air Canada.

M. Fleshman: C'est-à-dire que nous remplissons les exigences à chaque fois.

Le président: Peu importe la personne qui se présente à votre comptoir — le fait est que n'importe qui pourrait arriver au comptoir et là vous leur poseriez ces questions, mais vous n'êtes pas disposé à discuter de la teneur de ces questions avec le Parlement du Canada; c'est bien ça?

M. Fleshman: Nous ne communiquerions pas les détails de toutes nos mesures de sécurité avec cette personne, car nous traitons avec chaque personne individuellement et nous prenons les mesures qui nous semblent appropriées pour cette personne, selon la situation.

Le président: Et comment faites-vous pour déterminer quelles mesures sont appropriées?

M. Fleshman: Tout est précisé dans les mesures de sécurité et nous appliquons ces mesures. Une fois qu'on connaît la teneur des mesures elles-mêmes, c'est tout de même assez clair.

The Chairman: I am open to something that is pretty self-explanatory. Why do you not self-explain it to me?

Mr. Fleshman: I have been instructed that I will be in violation of this section 4.8(1) measure if I divulge the intricacies.

The Chairman: Who instructed you, sir?

Mr. Fleshman: Our legal counsel.

The Chairman: What is his or her name?

Mr. Fleshman: I do not have the name, sir.

The Chairman: Are you sure that that person gave you the instructions?

Mr. Fleshman: Yes.

Senator Forrestall: You do not know who it was. Was it Mr. Baker?

Mr. Fleshman: No, it was not. I can tell you that.

The Chairman: When someone arrives at a counter to ship something on an Air Canada flight, you ask him or her some questions.

Mr. Fleshman: Yes, sir. There is also information that you can extract from the air waybill.

The Chairman: Do you have a copy of this air waybill?

Mr. Fleshman: We are not speaking of specific air waybills, sir, but no, I did not bring copies.

The Chairman: Can you provide the committee with a copy of an air waybill?

Mr. Fleshman: Not today. If you want an air waybill, I can provide one, whether later today or another time.

The Chairman: Thank you. An air waybill is filled out and then questions are asked of the individual.

Mr. Fleshman: Yes.

The Chairman: Then, would you take receipt of the package?

Mr. Fleshman: It depends on how the questions are answered, sir. This is a difficult position to be put in and I am not trying to be coy about this. The issue is simply based on the information on the air waybill and the individual that is present. We are then tasked with following certain protocols, which we follow. Quite honestly, senator, the response could be different depending on the situation at hand. It could be different even by virtue of the day of the week.

The Chairman: Let us move on to the matter of food on the aircraft. How does food get from your suppliers to the aircraft?

Mr. Fleshman: Our catering company delivers the food.

Le président: Je suis tout à fait ouvert à toute mesure qui semble assez claire et explicite. Pourquoi ne pas me dire en quoi consistent ces mesures claires et explicites?

M. Fleshman: On m'a donné comme instruction de ne pas en révéler les détails puisque ce serait une violation du paragraphe 4.8(1) de la réglementation.

Le président: Qui vous a donné ces instructions-là?

M. Fleshman: Notre conseiller juridique.

Le président: Quel est son nom?

M. Fleshman: Je n'ai pas cette information.

Le président: Êtes-vous sûr que cette personne vous a donné de telles instructions?

M. Fleshman: Oui.

Le sénateur Forrestall: Mais vous ne connaissez pas son nom. S'agissait-il de M. Baker?

M. Fleshman: Non. Ce n'était certainement pas lui.

Le président: Lorsque quelqu'un se présente au comptoir pour expédier quelque chose à bord d'un vol d'Air Canada, vous lui posez des questions.

M. Fleshman: Oui. Il y a aussi certaines informations qu'on peut extraire de la lettre de transport aérien.

Le président: Avez-vous une copie de cette lettre de transport aérien?

M. Fleshman: Là je ne parle pas de lettres de transport aérien précises; mais pour répondre à votre question, non, je n'ai pas apporté avec moi des exemplaires de la lettre de transport aérien.

Le président: Pourriez-vous remettre au comité un exemplaire de la LTA?

M. Fleshman: Pas aujourd'hui. Si vous voulez voir la lettre de transport aérien, je peux vous en fournir une, soit plus tard aujourd'hui, soit à un autre moment.

Le président: Merci. Donc, l'expéditeur remplit la LTA et ensuite on lui pose des questions.

M. Fleshman: Oui.

Le président: Ensuite, vous prenez le colis?

M. Fleshman: Ça dépend des réponses données par l'intéressé à nos questions. Il est difficile de répondre avec précision, et je vous assure que je ne cherche pas à m'esquiver. Tout dépend des informations données sur la LTA et la personne qui se trouve devant nous. Nous avons l'obligation de suivre certains protocoles, et c'est ce que nous faisons. Pour vous dire la vérité, sénateur, ma réponse pourrait être différente selon la situation. Elle pourrait être différente selon le jour de la semaine.

Le président: Passons donc à la question des aliments servis à bord de l'avion. Comment les aliments livrés par vos fournisseurs arrivent-ils à bord de l'avion?

M. Fleshman: Le traiteur livre la nourriture.

The Chairman: What checks do you have on the food to ensure that it arrives safely?

Mr. Fernie: Mr. Chairman, emergency measures surround that issue as well.

The Chairman: I am sorry, what kind of measures are those?

Mr. Fernie: Security measures apply to matters involving the food for the aircraft and dealing with outside contractors. Air Canada's food contractor is Cara. Those measures are outlined in the security regulations and, again, we are bound by section 4.8(1).

The Chairman: Where is mail delivered to, for shipping by Air Canada, in Toronto?

Mr. Fernie: We take possession.

The Chairman: Whereabouts? Where is delivered to?

Mr. Fernie: It arrives at the cargo facility in the infield area of Lester B. Pearson International Airport.

The Chairman: Does it arrive in a postal vehicle?

Mr. Fernie: Yes, it does.

The Chairman: Is that through any one particular gate?

Mr. Fernie: In that area, it does not come through a specific gate but rather it comes to a specific area. Our cargo facility is located in the infield area. For those who are familiar, it is also an area where Cara is located. Our personnel take possession from Canada Post. There are certain measures in place per the Air Carrier Security Regulations and the amendments to that.

The Chairman: When the Canada Post vehicle arrives, it comes through a gate to this area.

Mr. Fernie: It comes to our cargo facility, yes.

The Chairman: What happens to it there?

Mr. Fernie: Our personnel take possession of it and they fulfil the requirements set out by Transport Canada, with which we are in compliance.

The Chairman: Do you put it through any security screening?

Mr. Fernie: Again, I cannot divulge that information because of the security measures.

The Chairman: We do not know whether mail is screened before it is carried aboard Air Canada flights.

Mr. Fernie: Mail is screened.

Le président: Et quels contrôles effectuez-vous pour vous assurer que la nourriture arrive bel et bien à bord de l'avion sans problème de sécurité?

M. Fernie: Monsieur le président, nous avons également à suivre des mesures d'urgence dans ce domaine.

Le président: De quelles mesures s'agit-il?

M. Fernie: Nos mesures de sécurité visent également la nourriture fournie pour les vols et les relations avec les entrepreneurs externes. Le traiteur d'Air Canada est Cara. Les mesures dont je vous parle sont explicitées dans la réglementation sur la sécurité, et encore une fois, nous sommes tenus de respecter les dispositions du paragraphe 4.8(1).

Le président: Et le courrier livré à Air Canada pour expédition arrive où à Toronto?

M. Fernie: Nous en prenons possession.

Le président: Oui, mais où? Où ce courrier est-il livré?

M. Fernie: Il arrive à nos installations de manutention du fret situées dans la zone de l'entrepiste à l'aéroport international Lester B. Pearson.

Le président: Arrive-t-il dans un véhicule de Postes Canada?

M. Fernie: Oui.

Le président: Est-ce qu'il passe par une porte particulière?

M. Fernie: C'est-à-dire qu'il ne passe pas par une porte particulière mais arrive dans une zone bien spécifique. Nos installations de manutention du fret sont situées dans la zone de l'entrepiste. Pour ceux qui connaissent les installations aéroportuaires, c'est là que se situent les installations de Cara. Notre personnel prend possession du courrier qui lui est remis par Postes Canada. Il y a certaines mesures à suivre, encore une fois conformément à la Réglementation sur les mesures de sûreté des transports aériens et aux modifications qui y ont été apportées.

Le président: Lorsqu'arrive le véhicule de Postes Canada, le chauffeur doit passer un poste de contrôle pour accéder à cette zone.

M. Fernie: Oui, il arrive à nos installations de manutention du fret.

Le président: Et qu'arrive-t-il à ce moment-là?

M. Fernie: Notre personnel en prend possession et remplit toutes les conditions fixées par Transports Canada, que nous respectons toujours.

Le président: Et ce courrier fait-il l'objet de contrôles de sécurité?

M. Fernie: Encore une fois, je ne peux pas vous révéler cette information-là, en raison des mesures de sécurité qui sont actuellement en vigueur.

Le président: Donc, nous ne savons pas si le courrier est contrôlé ou non avant d'être transporté sur les avions d'Air Canada.

M. Fernie: Le courrier est contrôlé.

The Chairman: Are you responsible for that?

Mr. Fernie: No, our cargo general manager is responsible for that.

The Chairman: Air Canada is responsible for screening mail that is loaded on its planes.

Mr. Fernie: Yes, and also to fulfil the direction of and compliance required by Transport Canada.

The Chairman: If I understand you correctly, the mail arrives unscreened and then you take it and screen it.

Mr. Fernie: I cannot answer for Canada Post. I believe they go through an independent process, but those questions will have to be directed to Canada Post.

The Chairman: Do you or do you not rely on Canada Post's screening?

Mr. Fernie: Anything that comes within the aerodrome environment is put through a security procedure, independent of any other measures in place by Canada Post or any outside contractors or any other government agency.

The Chairman: Your screening stands alone. Is that what you are saying?

Mr. Fernie: Yes.

The Chairman: What measures do you have in place to ensure that fuel arrives safely at you aircraft?

Mr. Fleshman: Fuel arrives at Pearson through a pipeline.

The Chairman: Is that for all aircraft? Are there no fuel trucks at Pearson?

Mr. Fleshman: We have a security process whereby the fuel farm is secure. Quality checks occur on a daily basis. There are quality testing devices on each and every hydro truck and as well as on each fill point into a tanker truck.

The Chairman: Is each truck searched as it comes in?

Mr. Fleshman: I cannot answer that question because I am not sure.

The Chairman: Are all Air Canada employees subject to the same screening process that passengers are subject to when they come to Pearson?

Mr. Fleshman: Each Air Canada employee is subject to passing through a checkpoint.

The Chairman: That was not my question, sir.

Mr. Fleshman: Would you restate your question?

Le président: En êtes-vous responsable?

M. Fernie: Non, notre directeur général du fret en est responsable.

Le président: Air Canada a la responsabilité de contrôler le courrier transporté à bord de ses avions.

M. Fernie: Oui, et nous devons aussi suivre les instructions de Transports Canada et nous conformer aux règlements de ce dernier.

Le président: Si j'ai bien compris, le courrier qui arrive n'a pas été contrôlé, et une fois que vous en avez pris possession, vous effectuez des contrôles.

M. Fernie: Je ne peux pas répondre pour Postes Canada. Je crois qu'ils ont leurs propres procédures, mais il faudra poser ces questions aux responsables de la Société canadienne des postes.

Le président: Dépendez-vous des contrôles effectués par Postes Canada?

M. Fernie: Tout ce qui arrive dans l'environnement de l'aérogare fait l'objet de contrôles, quelles que soit les autres mesures prises par Postes Canada, des entrepreneurs externes ou un autre organisme gouvernemental.

Le président: Donc, vous effectuez des contrôles quoi qu'il en soit. C'est bien ça?

M. Fernie: Oui.

Le président: Et quelles mesures sont en place pour garantir l'arrivée du carburant à vos avions en toute sécurité?

M. Fleshman: À l'aéroport Pearson, le carburant est distribué au moyen d'un pipe-line.

Le président: Pour tous les avions? Il n'y a donc pas de camions-citernes à carburant à l'aéroport Pearson?

M. Fleshman: Nous avons des mesures de sécurité en place qui permettent de garantir la sécurité de l'approvisionnement en carburant. Nous effectuons des contrôles de la qualité tous les jours. De plus, tous les camions hydro sont équipés d'appareils de contrôle de la qualité, et il en va de même pour chaque point de remplissage des camions-citernes.

Le président: Est-ce qu'on fouille tous les camions qui arrivent?

M. Fleshman: Je ne peux pas vous répondre, parce que je n'en suis pas sûr.

Le président: Tous les employés d'Air Canada font-ils l'objet des mêmes contrôles que les passagers, lorsqu'ils arrivent à l'aéroport Pearson?

M. Fleshman: Tous les employés d'Air Canada doivent passer un point de contrôle.

Le président: Ce n'est pas ça ma question.

M. Fleshman: Pourriez-vous la répéter?

The Chairman: Yes. Do they go through the same security procedures as passengers go through? Right now, for example, pilots go through the same screening as passengers. My question is: At Pearson, when they come to work, do all other employees go through the same screening that passengers go through?

Mr. Fleshman: That is another questions that I cannot answer.

The Chairman: Is it that tough?

Mr. Fleshman: We are in compliance with transport regulations.

The Chairman: One would assume that, if they were screened in the same way as the passengers, you would say, "Yes, sure." How are your pilots screened when they board a plane?

Mr. Fleshman: They go through the security checkpoint.

The Chairman: At that point, are their bags opened?

Mr. Fleshman: They could be searched.

The Chairman: Are they X-rayed?

Mr. Fleshman: Yes.

The Chairman: Do pilots' bags pass through a machine that indicates whether there are metal objects inside?

Mr. Fleshman: As a minimum, yes.

The Chairman: Is it possible that pilots' bags are also checked with a swab to detect any residue that may be present to determine whether there is a bomb inside?

Mr. Fleshman: Yes, sir.

The Chairman: Do all other Air Canada employees, who might go airside, go through the same check?

Mr. Fleshman: Once again, I am not at liberty to answer that question.

The Chairman: How about you, Mr. Fernie?

Mr. Fernie: There is a screening process to deal with all employees at Lester B. Pearson International Airport. Again, at this time I cannot divulge that process.

The Chairman: You are prepared to tell us that pilots and aircrew are checked to the same standard that passengers are checked, but you are not prepared to tell us whether other people working airside are checked to that same level.

Mr. Fernie: There is a different process. For example, if a customer service agent, who works for Air Canada, or a GTA agent at Terminal 2, attends a screening checkpoint, they must go through the same screening as the pilots and passengers.

Le président: Oui. Je vous demande s'ils font l'objet des mêmes contrôles de sécurité que les passagers? À l'heure actuelle, par exemple, les pilotes passent par les mêmes contrôles que les passagers. Ma question est donc celle-ci: à l'aéroport Pearson, est-ce que tous les employés font l'objet des mêmes contrôles que les passagers au moment d'arriver au travail?

M. Fleshman: Voilà une autre question à laquelle je ne puis répondre.

Le président: Elle est si difficile ma question?

M. Fleshman: Je peux vous assurer que nous respectons entièrement la réglementation de Transports Canada.

Le président: On peut supposer que s'ils étaient contrôlés de la même manière que les passagers, vous me répondriez tout simplement: «Oui, bien sûr.» De quelle façon les pilotes sont-ils contrôlés au moment de monter à bord d'un avion?

M. Fleshman: Ils doivent passer par le point de contrôle de la sécurité.

Le président: Et est-ce qu'on leur ouvre leurs sacs?

M. Fleshman: Il est possible qu'ils soient fouillés.

Le président: Font-ils l'objet d'un contrôle radioscopique?

M. Fleshman: Oui.

Le président: Les sacs des pilotes doivent-ils être passés dans une machine qui indique si ces derniers contiennent ou non des objets métalliques?

M. Fleshman: Oui, c'est un contrôle minimum.

Le président: Est-il possible que les sacs des pilotes soient contrôlés de façon à détecter des résidus indiquant la présence d'une bombe?

M. Fleshman: Oui.

Le président: Est-ce que tous les autres employés d'Air Canada qui peuvent se trouver à côté des avions doivent subir les mêmes contrôles?

M. Fleshman: Encore une fois, je ne suis pas en mesure de répondre à cette question.

Le président: Et vous, monsieur Fernie?

M. Fernie: Il existe une procédure de contrôle qui vise tous les employés de l'aéroport international Lester B. Pearson. Encore une fois, je ne suis pas autorisé pour le moment à vous divulguer cette information-là.

Le président: Vous êtes prêt à nous dire que les pilotes et autres membres de l'équipage font l'objet des mêmes contrôles que les passagers, mais vous ne voulez pas nous dire si les gens qui travaillent du côté des avions sont contrôlés au même degré.

M. Fernie: La procédure est différente. Par exemple, si un préposé au service à la clientèle qui travaille pour Air Canada, ou un agent de l'AAGT à l'aérogare II, se présente à un point de contrôle, il doit subir les mêmes contrôles que les pilotes et les passagers.

The Chairman: What about the person that fixes a flat tire on an aircraft?

Mr. Fernie: They go through a different type of screening.

The Chairman: Does someone check their lunch boxes?

Mr. Fernie: Yes, in most cases they do.

The Chairman: In most cases. What percentage?

Mr. Fernie: It depends on the location and the site within the airport.

The Chairman: I said, what percentage?

Mr. Fernie: I could not give you a percentage.

The Chairman: Would it be over 50 per cent? Is that what you said?

Mr. Fernie: I am not saying that. I cannot give you a percentage.

The Chairman: It is not most cases; it is a number but not necessarily 50 per cent?

Mr. Fernie: It depends on the location within the airport.

The Chairman: How many mechanics are physically checked, as a passenger would be checked, by walking through a machine that sets off lights if the person is carrying a gun or other kind of weapon?

Mr. Fernie: I could not given you that number.

The Chairman: Is it that you do not know or that you will not tell us?

Mr. Fernie: I do not know the number.

The Chairman: Does anyone know?

Mr. Fleshman: The only way to answer that question is to say that we are in compliance.

The Chairman: Are you saying that you do not know whether your own employees are carrying weapons airside? Is that what you are telling us?

Mr. Fleshman: That is not what we are telling you.

The Chairman: What are you telling us, then?

Mr. Fleshman: We are in compliance with Transport Canada security measures.

The Chairman: You are quite content to tell us that pilots coming on board are checked; and that you are satisfied because they go through the same tests that passengers go through to ensure that they are not carrying guns and/or explosives on board. This committee is seeking the same assurance that people working airside have gone through the same level of scrutiny.

Mr. Fleshman: People working airside have been screened.

Le président: Et en va-t-il de même pour celui qui répare le pneu crevé d'un avion?

M. Fernie: Ces gens-là sont assujettis à des contrôles différents.

Le président: Est-ce qu'on vérifie leurs gamelles?

M. Fernie: Oui, dans la plupart des cas.

Le président: Dans la plupart des cas, vous dites. Il s'agirait de quel pourcentage?

M. Fernie: Tout dépend de la zone où ils se trouvent au sein de l'aéroport.

Le président: Je vous ai demandé de quel pourcentage il s'agit.

M. Fernie: Je ne peux pas vous le dire.

Le président: Serait-ce en plus de 50 p. 100 des cas? C'est ça que vous avez dit?

M. Fernie: Je n'ai pas dit ça. Je ne peux pas vous donner de pourcentage.

Le président: Donc, ce n'est pas dans la plupart des cas; c'est un certain pourcentage, mais pas nécessairement 50 p. 100, n'est-ce pas?

M. Fernie: Ça dépend de l'endroit où travaille l'employé en question.

Le président: Et combien de mécaniciens font l'objet de contrôles physiques, comme ceux que subissent les passagers qui doivent passer dans une machine qui déclenche des lumières clignotantes si une arme à feu ou autre arme est détectée?

M. Fernie: Je ne peux pas vous fournir ce chiffre.

Le président: Est-ce parce que vous l'ignorez ou parce que vous ne voulez pas nous le dire?

M. Fernie: J'ignore le nombre précis.

Le président: Est-ce que quelqu'un d'autre le sait?

M. Fleshman: La seule façon de répondre à cette question est de vous dire que nous nous conformons à toutes les exigences.

Le président: Êtes-vous en train de nous dire que vous ne savez pas si les employés qui travaillent côté piste portent des armes? Est-ce ça que vous nous dites?

M. Fleshman: Non, pas du tout.

Le président: Dans ce cas, qu'est-ce que vous nous dites au juste?

M. Fleshman: Que nous nous conformons aux mesures de sécurité de Transports Canada.

Le président: Vous êtes bien contents de nous dire que les pilotes qui montent à bord des avions sont contrôlés; et vous en êtes satisfaits parce qu'ils subissent les mêmes contrôles que les passagers en vue de garantir qu'ils ne montent pas dans les avions en étant munis d'armes à feu ou d'explosifs. Le comité vous demande simplement de lui donner l'assurance que ceux qui travaillent côté piste font l'objet de contrôles tout aussi minutieux.

M. Fleshman: Toutes les personnes qui travaillent côté piste sont contrôlées.

The Chairman: I just asked Mr. Fernie that question and he said he did not know that. He could not tell us what percentage was checked.

Mr. Fleshman: It becomes complicated, but every employee is screened and every employee goes through a screening point. The question that you asked had to do with how many people have their lunch boxes opened.

The Chairman: We all went through a screening point so that we could walk into this room. However, we have no idea who brought what into this room.

Mr. Fleshman: Agreed.

The Chairman: My question is: Do you know whether Air Canada employees are bringing explosives or weapons to work with them?

Mr. Fleshman: We cannot say.

The Chairman: Do you know the answer to that, Mr. Fernie?

Mr. Fernie: No, I do not.

The Chairman: Do you think it would be a good thing if Air Canada knew whether its employees were bringing weapons to work?

Mr. Fleshman: Based on the current requirements and on the screening that takes place, we are extremely confident that our employees are not bringing anything they should not be bringing to the workplace.

The Chairman: On what do you base that confidence, Mr. Fleshman?

Mr. Fleshman: On the process that takes place at the screening point.

The Chairman: Assist us in sharing your confidence. How do you arrive at that level of confidence?

Mr. Fleshman: My confidence actually lies with Transport Canada and its directive. It is my opinion that, if we follow the directive and if we are compliant with it, then that gives me a good feeling that we are creating a safe work environment.

The Chairman: We already have on the public record that your director of security does not know whether there are weapons in the workplace.

I will open the floor to questions.

Senator Day: You understand why it is important for us to try to get the facts. It is disappointing that you are not able to tell us about the directives and the process you are following. I would like to ask you how you satisfy yourself that you could not answer questions arising out of section 4.8(1) of the Aeronautics Act?

Mr. Fleshman: Can you restate the question?

Le président: Je viens de poser cette question à M. Fernie, et il m'a répondu qu'il n'en savait rien. Il n'était pas en mesure de nous dire quel pourcentage du personnel côté piste était contrôlé.

M. Fleshman: C'est compliqué, mais je peux vous dire que chaque employé est contrôlé et que chaque employé doit passer un point de contrôle. Votre question précise portait sur le nombre d'employés dont on a contrôlé les gamelles.

Le président: Nous avons tous été contrôlés avant de rentrer dans cette pièce. Par contre, nous ne savons absolument pas qui a apporté quoi dans cette pièce.

M. Fleshman: C'est vrai.

Le président: Ma question est donc celle-ci: savez-vous si les employés d'Air Canada apportent des matières explosives ou des armes à feu avec eux au travail?

M. Fleshman: Nous n'en savons rien.

Le président: Êtes-vous en mesure de répondre, monsieur Fernie?

M. Fernie: Non.

Le président: À votre avis, conviendrait-il qu'Air Canada sache si ses employés sont munis d'armes lorsqu'ils viennent travailler?

M. Fleshman: Compte tenu des exigences actuelles et des contrôles qui sont effectués, nous sommes tout à fait convaincus que nos employés n'amènent pas au travail des objets qui ne sont pas autorisés.

Le président: Sur quoi vous fondez-vous, monsieur Fleshman, pour en être si convaincu?

M. Fleshman: Sur les procédures suivies au point de contrôle.

Le président: Aidez-nous à avoir cette même confiance. Sur quoi votre confiance est-elle fondée?

M. Fleshman: Eh bien, elle est fondée sur les instructions et les directives de Transports Canada. À mon avis, si nous suivons ces directives à la lettre, il y a tout lieu de croire que nous créons un environnement de travail sécuritaire.

Le président: Votre directeur de la sécurité a déjà avoué publiquement qu'il ne sait pas si les employés amènent des armes au travail.

J'ouvrira maintenant la période des questions.

Le sénateur Day: Vous comprenez certainement pourquoi il est important que nous établissions les faits. Nous sommes déçus de constater que vous n'êtes pas en mesure de nous parler des directives et des procédures que vous suivez. J'aimerais savoir comment vous êtes arrivés à conclusion qu'il vous serait impossible de répondre à des questions touchant le paragraphe 4.8(1) de la Loi sur l'aéronautique?

M. Fleshman: Pourriez-vous répéter votre question?

Senator Day: How did you satisfy yourself that you should not, would not and could not answer any questions that the chairman put to you in relation to the procedures and processes that you follow in relation to security issues?

Mr. Fleshman: I think, sir, it is actually the language that is in the procedures. It very clearly states that we cannot talk about them.

Senator Day: How did you satisfy yourself? You knew what questions we wanted to ask. Who told you not to answer these questions?

Mr. Fleshman: No one told us not to answer the questions, sir, but we did get advice from our legal counsel to stay away from the specifics of the protocols inside the measures because we could be subjecting ourselves — and I do not know exactly how to word it — to some legal action if in fact we divulged the detail of the measures.

Senator Day: Was that an oral statement to you and therefore you had to determine what you could or could not answer, or did you receive something specifically in writing from someone?

Mr. Fleshman: No, sir, it was an oral discussion we had.

Senator Day: How did you satisfy yourself that the person who told you this was a lawyer? You do not know the person's name.

Mr. Fleshman: I do not have that name handy, sir.

Senator Day: Was it a man or woman?

Mr. Fleshman: It was a man.

Senator Day: An employee of Air Canada?

Mr. Fleshman: Yes, sir.

Senator Day: Working in Montreal or Toronto?

Mr. Fleshman: Montreal.

Senator Day: You met with this person?

Mr. Fleshman: No, sir.

Senator Day: It was on the phone.

Mr. Fleshman: Yes, sir.

Senator Day: Were you satisfied that the person on the other end of the phone was a lawyer, and was who he said he was?

Mr. Fleshman: Yes, sir.

Senator Day: How did you determine that?

Mr. Fleshman: I determined that based on the other people in the room with him, sir, that I happen to know first hand.

Senator Day: Who were they?

Mr. Fleshman: To tell you the truth, I cannot remember exactly who was in the room.

Le sénateur Day: Comment êtes-vous arrivés à la conclusion que vous ne devriez pas et ne pourriez-vous pas répondre aux questions que vous a posées le président concernant les procédures que vous suivez en matière de sécurité?

M. Fleshman: Eh bien, c'est le libellé même du manuel de procédures qui nous l'apprend. Le texte précise que nous n'avons pas le droit d'en parler.

Le sénateur Day: Mais comment avez-vous tiré cette conclusion-là? Vous saviez quelles questions on voulait vous poser. Qui vous a dit de ne pas répondre à ces questions?

M. Fleshman: Personne ne nous a dit de ne pas répondre aux questions, mais notre conseiller juridique nous a recommandé de ne pas parler des détails des protocoles qui sont rattachés à ces mesures car nous pourrions — j'essaie de trouver la bonne terminologie — être passibles de poursuites si nous divulguions les détails des mesures de sécurité qui s'applique.

Le sénateur Day: Est-ce un concept qu'on vous a donné de vive voix, si bien que vous avez dû déterminer ensemble les questions auxquelles vous pourriez ou ne pourriez pas répondre, ou quelqu'un vous aurait-il envoyé quelque chose par écrit à ce sujet?

M. Fleshman: Non, il s'agissait d'une discussion orale.

Le sénateur Day: Qu'est-ce qui vous a permis de conclure que la personne qui vous a donné ce conseil était avocat? Vous ne connaissez pas le nom de cette personne?

M. Fleshman: Je n'ai pas le nom sous les yeux.

Le sénateur Day: Était-ce un homme ou une femme?

M. Fleshman: C'était un homme.

Le sénateur Day: Un employé d'Air Canada?

M. Fleshman: Oui.

Le sénateur Day: Qui travaille à Montréal ou à Toronto?

M. Fleshman: À Montréal.

Le sénateur Day: Vous avez rencontré cette personne?

M. Fleshman: Non.

Le sénateur Day: Cette discussion s'est donc déroulée au téléphone.

M. Fleshman: Oui.

Le sénateur Day: Et vous étiez convaincu que votre interlocuteur était avocat, et qu'il était vraiment celui qu'il disait être?

M. Fleshman: Oui.

Le sénateur Day: Et comment avez-vous pu le savoir?

M. Fleshman: Je le savais en raison des autres personnes qui étaient présentes dans la salle avec lui, que je connais personnellement.

Le sénateur Day: Qui était ces personnes?

M. Fleshman: Pour vous dire la vérité, je ne me rappelle pas exactement qui était dans la salle.

Senator Day: When did the meeting take place?

Mr. Fleshman: On Friday.

Senator Day: Friday past. You were here in Toronto?

Mr. Fleshman: Yes, sir.

Senator Day: Did you have a list of the questions we wanted to ask?

Mr. Fleshman: Yes, sir, I did.

Senator Day: The lawyer did as well?

Mr. Fleshman: I am not sure that the lawyer had the questions, sir.

Senator Day: Did the lawyer know generally what you were going to be asked?

Mr. Fleshman: Yes, sir, I believe so.

Senator Day: Based on that, the lawyer told you not to answer any questions with respect to process?

Mr. Fleshman: The lawyer told us to be concerned about the measures within the protocols that talk about divulging and disclosing, because the general message was that, if we do talk about any detail, that we potentially diminish the effect of the procedures. That is the last thing that we want to do.

Our hearts are in the same place as all of your hearts. We want it to be the safest airline in the world. We want the entire air transportation system to be the safest in the world. We want customers to come swarming back to us.

I do not want to end up with legal action against me for violating the protocols that are outlined in this measure. We feel that, if we divulge any of these measures, we are actually minimizing the effect of the whole intent of the procedures.

Senator Day: This was the advice you received from your legal counsel?

Mr. Fleshman: Yes, sir.

Senator Day: The only other question I have is in relation to the fact that you said that you were satisfied with the procedures set out by Transport Canada, that you are meeting all of the regulations in relation to the various questions asked of you. You are satisfied that everything is okay because you are meeting these protocols that you cannot talk about?

Mr. Fleshman: We work closely with Transport Canada on a daily basis. They are part of this security community at the airport. We are in constant discussion about following the protocols. Trust me, sir, if we are off by a step, we are notified immediately, and we get in and resolve it.

Le sénateur Day: Quand cette réunion a-t-elle eu lieu?

M. Fleshman: Vendredi.

Le sénateur Day: Vendredi dernier. Vous étiez ici à Toronto?

M. Fleshman: Oui.

Le sénateur Day: Et vous aviez une liste des questions qu'on voulait vous poser?

M. Fleshman: Oui.

Le sénateur Day: L'avocat aussi?

M. Fleshman: Je ne sais pas si l'avocat avait aussi la liste des questions.

Le sénateur Day: Est-ce que l'avocat avait une idée générale des questions qu'on allait vous poser?

M. Fleshman: À mon avis, oui.

Le sénateur Day: Et il s'est fondé là-dessus pour vous conseiller de ne pas répondre à quelque question que ce soit qui toucherait ces procédures?

M. Fleshman: L'avocat nous a dit qu'on devrait avoir à l'esprit les mesures précisées dans les protocoles où il est question de non-divulgaration, car de façon générale, il nous a fait comprendre que si nous en parlions en détail, l'efficacité de ces mesures serait peut-être compromise. Or, c'est justement ce qu'on veut éviter.

Nous avons les mêmes priorités et préoccupations que vous. Nous souhaitons que notre compagnie aérienne soit la plus sécuritaire du monde. Nous voulons aussi que l'ensemble du système de transport aérien soit le plus sécuritaire du monde. Nous voulons que les clients s'attachent aux services d'Air Canada.

Je ne veux pas faire l'objet de poursuites pour avoir enfreint les protocoles qui accompagnent ces mesures. À notre avis, si nous en divulguons les détails, leur efficacité sera gravement compromise, ce qui serait tout à fait contraire au but recherché.

Le sénateur Day: Et tel est le conseil que vous a donné votre conseiller juridique?

M. Fleshman: Oui.

Le sénateur Day: Ma seule autre question concerne votre affirmation, en réponse aux questions qui vous ont été posées, que les procédures établies par Transports Canada vous semblent satisfaisantes et que vous respectez l'ensemble des règlements qui sont actuellement en place. Donc, vous êtes convaincus que tout va bien parce que vous vous conformez à ces protocoles dont vous ne pouvez parler?

M. Fleshman: Nous travaillons en étroite collaboration avec Transports Canada sur une base quotidienne. Les représentants du ministère font partie intégrante de la communauté de la sécurité à l'aéroport. Donc, nous sommes en discussion permanente concernant le respect des protocoles. Je peux donc vous garantir que si nous nous écartons le moindre de ces protocoles, on nous en informe immédiatement, et nous intervenons tout de suite pour régler le problème.

Senator Day: Are any Transport Canada employees present at these various screening locations?

Mr. Fleshman: From time to time, sir, there are, yes. That happens more now than ever.

Senator Day: Do they do a periodic check to ensure that you are following the protocols? Is that how you are satisfied that you are following the protocols?

Mr. Fleshman: Yes, sir.

Senator Day: They are happy with what you are doing?

Mr. Fleshman: Yes, sir.

Senator Day: On other thing this committee would be interested to know is whether you keep statistics that you can share with us in relation to the screening. What do you find periodically? How many people do you turn back? How many people require extra inspection?

Mr. Fleshman: We do not actually have statistics. We do not keep statistics on that.

Senator Day: Transport Canada does not require you to keep statistics?

Mr. Fleshman: Not in terms of how many people we send to a secondary check or how many people we send to an electronic sniffer and that sort of thing. We have no idea.

Senator Day: You keep no logs at all of baggage that you inspect or baggage that generates a positive alarm?

Mr. Fleshman: Logs regarding alarms are kept at the checkpoint. We do not keep any records of how many bags we check per customer and things like that.

The Chairman: On a given day, you would not know how many bags you checked. If you were asked for numbers from last week, Air Canada would have no way of knowing how many of bags were checked.

Mr. Fleshman: We would say we checked every bag, sir. Every bag went through the X-ray unit.

The Chairman: That is the question. Did you X-ray every bag that went on a Air Canada plane last week?

Mr. Fleshman: We X-rayed every bag that went through the security checkpoint — the passenger screening point.

The Chairman: Did every bag that went on a Air Canada plane go through the passenger-screening checkpoint?

Mr. Fleshman: I am sorry, sir, but that gets back to the issue we are not allowed to talk about.

Le sénateur Day: Des employés de Transports Canada sont-ils présents à ces divers points de contrôle?

M. Fleshman: De temps à autre, oui. C'est d'ailleurs de plus en plus fréquent.

Le sénateur Day: Font-ils des contrôles périodiques pour s'assurer que vous suivez vraiment ces protocoles? Est-ce cela qui vous a convaincu que vous vous y conformez entièrement?

M. Fleshman: Oui.

Le sénateur Day: Et ils sont satisfaits de ce que vous faites?

M. Fleshman: Oui.

Le sénateur Day: Les membres du comité voudraient également savoir si vous tenez des statistiques sur les contrôles que vous pourriez nous communiquer. Quelles constatations faites-vous périodiquement? Combien de personnes sont refusées? Combien doivent faire l'objet d'inspections ou de contrôles supplémentaires?

M. Fleshman: Nous n'avons pas vraiment de statistiques. Nous ne tenons pas de statistiques là-dessus.

Le sénateur Day: Transports Canada ne vous oblige pas à tenir des statistiques?

M. Fleshman: Non, pas sur le nombre de personnes qui font l'objet de contrôles secondaires ou qui sont soumis à des contrôles de capteurs olfactifs électroniques, et d'autres appareils de ce genre. Nous n'avons pas de statistiques là-dessus.

Le sénateur Day: Donc, vous ne tenez pas de registre des bagages que vous inspectez ou de ceux qui déclenchent une alarme?

M. Fleshman: Les registres concernant les alarmes déclenchées sont tenus au point de contrôle. Mais nous ne tenons pas de statistiques sur le nombre de bagages que nous contrôlons pour chaque client, etc.

Le président: Donc, vous ne sauriez pas combien de bagages vous auriez contrôlés tel jour. Si on vous demandait des chiffres pour la semaine dernière, Air Canada ne serait pas en mesure de nous dire combien de bagages ont été contrôlés.

M. Fleshman: Nous vous dirions que nous avons contrôlé tous les bagages. Tous les bagages sont passés dans l'appareil de contrôle radioscopique.

Le président: C'est ça la question. Tous les bagages chargés dans un avion d'Air Canada la semaine dernière ont-ils passé dans l'appareil de contrôle radioscopique?

M. Fleshman: Nous avons examiné par voie de contrôle radioscopique tous les bagages qui sont passés au point de contrôle de la sécurité — là où les passagers sont contrôlés.

Le président: Est-ce que tous les bagages transportés dans les avions d'Air Canada sont passés par un point de contrôle des passagers?

M. Fleshman: Malheureusement, votre question m'amènerait à parler de détails que je ne suis pas autorisé à révéler.

Senator Banks: I will move to a different area and ask a question of Mr. Fernie. We have heard in our travels across the country at different points of entry into Canada, that in some ports there is the involvement of organized crime in cargo handling. That goes without saying. That is like saying the sky is blue, and the sun may come up tomorrow.

Do you, as a matter of corporate policy, fully cooperate with the various security forces that are at work here, including the CCRA, the OPP, the Peel Regional Police, CSIS, and the RCMP? There are probably more. Is it the policy of Air Canada to fully cooperate with them when they are conducting investigations into the possibility of crime being involved with the service aspect of the operation of an airport?

Mr. Fernie: Senator Banks, on a daily basis Air Canada cooperates with the law enforcement agencies and the intelligence agencies. We supply them with assistance in many cases. For example, if contraband is detected within our cargo facility, we work hand in hand and conduct parallel investigations with these authorities.

It is a trusted partnership that has been enhanced over the years, more so now than ever. It is a partnership where municipal and provincial government agencies must work hand in hand with the private sector, in this case, Air Canada. We are very proud, especially our branch, that we do work hand in hand.

If I may wander somewhat off topic, we work very closely with the Canada Customs and Revenue Agency and the RCMP dealing with the interdiction of narcotics from certain Caribbean countries. We entered into a letter of understanding where Air Canada, that is, corporate security and risk management, is very proactive in putting security measures in place to keep in check narcotics getting on our aircraft.

Again, we are held to various laws when the police ask for information. In some cases we cannot divulge that. They will have to get a search warrant.

In many cases, we conduct our own internal investigations dealing with cargo thefts by questionable employees, to whom you may be alluding. We are very proactive, and we are very proud of that.

Senator Banks: As I said, it is a given fact that it is the nature of organized crime — for narcotics and other things — that it needs to infiltrate people who service ships, planes and trucks. It is a question of degree.

Le sénateur Banks: Je voudrais changer de sujet et adresser une question à M. Fernie. Dans le cadre des visites que nous avons effectuées à différents points d'entrée au Canada, nous avons su que dans certains ports, le crime organisé aurait infiltré les opérations de manutention des marchandises. Ça paraît assez évident. C'est comme si on disait que le ciel est bleu ou que le jour se lèvera demain.

Je voudrais savoir si la politique de votre compagnie consiste à collaborer entièrement avec les différentes forces de sécurité qui sont présentes, y compris l'ADRC, la PPO, la Police régionale de Peel, le SCRS et la GRC? Il y en a sans doute d'autres. Air Canada a-t-il pour politique de collaborer entièrement avec les représentants de ces différents groupes lorsqu'ils font des enquêtes sur la possibilité que des éléments criminels aient infiltré le volet services des opérations aéroportuaires?

M. Fernie: Sénateur Banks, Air Canada collabore tous les jours avec les différentes forces policières et organismes du renseignement. Nous les aidons dans bien des cas. Par exemple, si la présence de contrebande est détectée à notre installation de manutention du fret, nous conjuguons nos efforts pour mener des enquêtes parallèles en collaboration avec les responsables de tous ces différents organismes.

Nos rapports relèvent d'un partenariat fondé sur la confiance qui est devenue de plus en plus solide au fil des ans, et c'est d'autant plus le cas aujourd'hui. En vertu de ce partenariat, les responsables municipaux et provinciaux travaillent en étroite collaboration avec le secteur privé, et en l'occurrence, avec Air Canada. Nous sommes très fiers, notamment dans notre direction générale, de l'excellente collaboration qui existe entre nous et ces autres organismes.

Je m'écarte un peu du sujet pour vous signaler également que nous travaillons aussi en étroite collaboration avec l'Agence des douanes et du revenu du Canada et la GRC dans le cadre d'opérations de répression de la contrebande des stupéfiants en provenance de certains pays des Caraïbes. Nous avons signé un protocole d'entente en vertu duquel Air Canada, et plus précisément la direction de la sécurité et de la gestion des risques, travaille activement à l'établissement de mesures de sécurité visant à empêcher le trafic des stupéfiants à bord de nos avions.

Encore une fois, nous avons la responsabilité de respecter diverses lois si la police nous demande de l'information. Dans certains cas, nous ne sommes pas autorisés à fournir l'information demandée. La police doit alors se procurer un mandat de perquisition.

Dans bien des cas, nous menons nos propres enquêtes internes sur des vols de marchandises par des employés douteux, et c'est peut-être à ce genre de problèmes que vous faites allusion. À cet égard, nous sommes très proactifs, et nous en sommes très fiers.

Le sénateur Banks: Comme je l'ai dit tout à l'heure, c'est un fait avéré que les groupes criminels organisés, notamment pour le trafic des stupéfiants, etc., doivent absolument infiltrer les entreprises ou divisions qui fournissent des services aux bateaux, aux avions et aux camions. C'est une question de degré.

One of the means that most police and security services employ to find that infiltration is infiltration. That is to say, they put people undercover operating in that service as an employee, unbeknownst to anyone.

Does Air Canada do that? You are a security guy. You must from time to time want to put a guy into a certain part of the operation to find out what is going on. You cannot do it because everyone knows you.

Mr. Fernie: We are the private sector. I can say that the police have conducted investigations within the Air Canada community. We cooperate with them. I must say that there may or there may not be those types of operations going on right now.

Senator Banks: Without being specific, have they ever put an undercover officer into Air Canada's service community?

Mr. Fernie: There have been incidents in the past. No comment about the present or the future, sir.

Senator Banks: I am not talking about any specific occasion. Does that sometimes happen? When requests are made for that to happen, either by you or by one of the various police services, is it Air Canada's policy to accede to those requests?

Mr. Fernie: We assess every police request. I would say that, in most cases, we fully cooperate with the authorities.

Senator Banks: Does that include putting into place an undercover person posing as an Air Canada employee? Has that happened?

Mr. Fernie: It has happened in the past, yes, sir.

The Chairman: We have received sworn testimony to the effect that requests made by police services to the human resources department at Air Canada have been turned down. I am not talking about what is happening now; I am referring to the past.

Mr. Fernie: I have been with Air Canada corporate security, and requests have been made. I have been with them for three years and requests have been made.

The Chairman: In your experience, have those requests been turned down, sir?

Mr. Fernie: Some have, yes, sir.

Senator Forrestall: Why?

Mr. Fernie: That decision was based on our assessment of the situation. Depending on the situation, we either cooperate or we do not. In most cases, if not all cases, we fully cooperate with the police.

L'un des moyens employés par la plupart des forces policières et services de sécurité pour savoir s'il y a eu infiltration consiste à infiltrer eux-mêmes ces entreprises ou divisions. Autrement dit, ils y placent, comme employés, leurs propres agents d'infiltration, à l'insu de tout le monde.

Air Canada fait-il ce genre de choses? Vous êtes responsable de la sécurité. Je suppose que de temps à autre, vous avez peut-être envie de placer quelqu'un dans tel ou tel service pour savoir ce qui s'y passe. Vous ne pouvez pas faire ce travail vous-même, parce que tout le monde vous connaît.

M. Fernie: Nous sommes une entreprise privée. Je peux vous dire que la police a déjà mené des enquêtes sur certaines opérations de l'entreprise. Nous collaborons toujours avec elle. Je précise que de telles opérations peuvent ou non être en cours à l'heure actuelle.

Le sénateur Banks: Sans être précis, êtes-vous en mesure de me dire s'ils ont déjà placé des agents d'infiltration dans l'une des divisions ou entreprises qui fournissent des services à Air Canada?

M. Fernie: Il y a eu des incidents par le passé. Je ne peux pas me prononcer ni sur le présent, ni sur l'avenir.

Le sénateur Banks: Je ne parle pas de cas précis. Mais est-ce que cela arrive de temps en temps? Lorsqu'il y a ce genre de demandes, qu'elles émanent de vous ou d'une des différentes forces policières, est-ce qu'Air Canada a pour politique d'accéder à de telles demandes?

M. Fernie: Nous évaluons chaque demande qui nous est présentée par la police. Je dirais que dans la plupart des cas, nous collaborons totalement avec les autorités.

Le sénateur Banks: Est-ce que cela pourrait comprendre le placement d'un agent d'infiltration qui se ferait passer pour un employé d'Air Canada? Est-ce que cela s'est déjà produit?

M. Fernie: Par le passé, oui.

Le président: Selon des témoignages sous serment que nous avons reçus, des demandes présentées par diverses forces policières au service des ressources humaines d'Air Canada ont été refusées. Je ne parle pas de ce qui se passe actuellement; je parle du passé.

M. Fernie: Je suis rattaché au service de la sécurité d'Air Canada, et je sais que des demandes nous ont été transmises. J'y travaille depuis trois ans et je confirme que nous avons reçu de telles demandes.

Le président: Et selon votre expérience, ces demandes sont-elles refusées?

M. Fernie: Certaines d'entre elles ont été refusées.

Le sénateur Forrestall: Pourquoi?

M. Fernie: La décision a été fondée sur notre évaluation de la situation. Selon la situation, nous décidons ou non de coopérer. Dans la plupart des cas, sinon dans tous les cas, nous collaborons entièrement avec la police.

In some cases, the police do not have a knowledge of the airport environment. We are there to educate them with respect to the airport environment. In some cases, after we subjected them to our assessment, they decided not to go that route.

The Chairman: They decided, or they were turned down by Air Canada?

Mr. Fernie: Either way. They decided, or we turned it down.

Senator Forrestall: Do you do human resource profiling with respect to employees?

Mr. Fernie: We do a security background check on our employees, yes, sir.

Senator Forrestall: Do you use the technique of profiling in your employment practices?

Mr. Fernie: We do use some profiling. When there is an occurrence with one of our employees which raises our suspicions, we will enter into an investigation of that person. In some cases, we may refer matters to the authorities who have criminal jurisdiction.

Senator Meighen: If I have a criminal record, am I barred from employment with Air Canada or from employment in some specific areas of Air Canada's operations?

Mr. Fernie: No, sir, you are not. A criminal record under waiver matters, but it is not a reason that would cause a person not to be employed by Air Canada.

Senator Meighen: If I had a previous conviction for drug smuggling, would I be automatically be barred from employment with Air Canada?

Mr. Fernie: Automatically?

Senator Meighen: That is my question.

Mr. Fernie: No, sir.

Senator Meighen: Conceivably, I could be employed by Air Canada, having been convicted and having served my term.

Mr. Fernie: We must comply with the waiver laws of Canada and various other countries. As you know, senator, a criminal conviction is no reason to deny a person employment.

The Chairman: Are you familiar with the Transport Canada regulations regarding the granting of passes?

Mr. Fernie: Somewhat, yes, sir.

The Chairman: Don't prior drug conviction preclude someone from getting a pass?

Mr. Fernie: I cannot answer that, sir.

The Chairman: Thank you.

Dans certains cas, les polices connaissent mal l'environnement aéroportuaire. Nous sommes donc là pour les renseigner sur les caractéristiques de cet environnement. Dans certains cas, après leur avoir fait part de notre évaluation de la situation, elles décident d'abandonner l'idée.

Le président: C'est la police qui décide, ou c'est parce que la demande a été rejetée par Air Canada?

M. Fernie: L'un ou l'autre. Ça peut être parce que la police a décidé de faire autre chose, ou parce que nous avons refusé la demande.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous recours à la technique de définition de profils vis-à-vis de vos propres employés?

M. Fernie: C'est-à-dire que nous contrôlons les antécédents et les références de nos employés, oui.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que vos pratiques d'emploi comprennent l'utilisation de profils?

M. Fernie: Parfois, oui. Lorsqu'il se produit un incident qui éveille nos soupçons à l'égard d'un employé, nous faisons enquête sur cet employé-là. Dans certains cas, nous décidons d'en saisir les autorités qui sont responsables des poursuites criminelles.

Le sénateur Meighen: Si j'ai un casier judiciaire, est-ce que cela m'empêche d'être recruté par Air Canada ou de travailler dans certaines divisions d'Air Canada?

M. Fernie: Non. S'il est question de dispense, ça pourrait être différent, mais disons que le fait d'avoir un casier judiciaire n'empêche pas une personne de travailler pour Air Canada.

Le sénateur Meighen: Si j'avais une condamnation antérieure pour trafic de drogues, me serait-il interdit de travailler pour Air Canada?

M. Fernie: Automatiquement?

Le sénateur Meighen: Oui, c'est ça ma question.

M. Fernie: Non.

Le sénateur Meighen: Donc, je pourrais travailler pour Air Canada, après avoir été condamné et avoir purgé ma peine.

M. Fernie: Nous sommes tenus de respecter les lois du Canada et d'autres pays concernant les dispenses. Comme vous le savez, sénateur, une condamnation criminelle n'est pas une raison suffisante pour refuser un emploi à quelqu'un.

Le président: Connaissez-vous les règlements de Transports Canada concernant l'attribution des laissez-passer?

M. Fernie: Jusqu'à un certain point, oui.

Le président: N'est-il pas vrai qu'une condamnation antérieure pour trafic de drogues empêcherait quelqu'un d'obtenir un laissez-passer?

M. Fernie: Je ne peux pas répondre à votre question.

Le président: Merci.

Senator Meighen: That is interesting. I happened to be fishing last week, and the person guiding me was precluded from becoming a warden on the river because he once hit someone in a bar. Yet, I hear now that a convicted drug smuggler is not automatically barred from employment with Air Canada. Did I understand correctly?

Mr. Fernie: Could you repeat the scenario, sir?

Senator Meighen: I am drawing a comparison. I was fishing on a river, guided by an individual who could act as a guide but not as a warden because he had a criminal conviction for assaulting someone in a bar. He is barred. He cannot be a warden. However, I hear from you that anyone who has a conviction as a drug smuggler is not automatically barred from employment with Air Canada in the cargo area, for example. I hear you saying that there is no bar whatsoever. The job application would be judged as if there had been no conviction.

Mr. Fernie: Sir, on the mere fact that a person has a criminal record —

Senator Meighen: Drug smuggling.

Mr. Fernie: Drug smuggling may or may not bar someone from seeking employment with Air Canada.

Senator Meighen: Obtaining, not seeking.

Mr. Fernie: We would definitely, as a corporate citizen, scrutinize that individual very closely.

Senator Meighen: Do you take that responsibility on yourself? Would the scrutiny take place under your aegis or would you call in a police force?

Mr. Fernie: It is done solely by us. If the person divulges that he has a conviction — he volunteers that information to us — we may question him on the circumstances.

Senator Meighen: Do you feel more competent than a police force to make that judgment?

Mr. Fernie: If matters such as that are referred to our office, yes.

Senator Meighen: Would it matter where in Air Canada I was applying for work as a convicted drug smuggler? Would there be different treatment based on what section in Air Canada I wanted to work? If I were applying to work in the cargo area, would I be less or more likely to get employment than if I were seeking employment as a passenger agent?

Mr. Fernie: You would definitely be scrutinized.

Le sénateur Meighen: C'est très intéressant. Je faisais de la pêche la semaine dernière, et mon guide m'a dit qu'il lui était interdit de devenir gardien parce qu'il avait donné un coup de poing à quelqu'un une fois dans un bar. Mais là vous me dites qu'une personne condamnée pour trafic de drogues n'est pas automatiquement exclue et pourrait donc travailler pour Air Canada. Ai-je bien compris?

M. Fernie: Pourriez-vous répéter votre explication du scénario?

Le sénateur Meighen: J'ai établi seulement une comparaison. Je pêchais sur une rivière avec un guide qui avait le droit d'être guide mais non pas gardien du fait d'avoir été condamné autrefois pour voies de fait contre quelqu'un dans un bar. Il lui est donc interdit de travailler comme gardien. Par contre, vous me dites qu'une personne condamnée pour trafic de drogues n'est pas automatiquement empêchée de travailler pour Air Canada, disons dans la division de manutention du fret, par exemple. Vous dites qu'il n'existe aucune interdiction de ce genre. Donc sa demande d'emploi serait évaluée comme s'il n'avait jamais été condamné.

M. Fernie: Sénateur, le simple fait qu'une personne ait un casier judiciaire...

Le sénateur Meighen: Pour trafic de drogues.

M. Fernie: Le fait d'avoir été condamné pour trafic de drogues pourrait ou non empêcher quelqu'un de chercher un emploi chez Air Canada.

Le sénateur Meighen: Vous voulez dire, obtenir, non pas chercher.

M. Fernie: Mais en tant qu'entreprise, je peux vous assurer que nous examinerions très soigneusement la demande et les antécédents d'une telle personne.

Le sénateur Meighen: Est-ce que vous-même assumeriez cette responsabilité-là? Est-ce que c'est vous qui seriez responsable de cet examen ou feriez-vous appel à une force policière?

M. Fernie: Non, nous ferions nous-mêmes ce travail. Si le demandeur nous révèle qu'il a déjà été condamné — s'il nous communique cette information de son plein gré — nous pourrions l'interroger sur les circonstances entourant sa condamnation.

Le sénateur Meighen: À votre avis, êtes-vous plus compétent qu'une force policière pour faire une telle évaluation?

M. Fernie: Si c'est nous qui en recevons la demande, oui.

Le sénateur Meighen: Est-ce que cela ferait une différence selon la division qui m'intéresse ou le type de travail que je veux faire chez Air Canada en tant que trafiquant de drogues condamné? La demande serait-elle traitée différemment selon la section ou la division d'Air Canada pour laquelle je veux travailler? Autrement dit, si je présentais une demande pour travailler dans la division de manutention du fret, serais-je plus ou moins susceptible d'être recruté que si je demandais à travailler comme agent préposé aux passagers?

M. Fernie: Votre demande serait certainement examinée avec soin.

Senator Meighen: That was not the question. The question was: Would I be less likely to obtain employment if I were seeking it in the cargo area than if I were seeking it as a passenger agent?

Mr. Fernie: If someone has voluntarily disclosed a criminal conviction for drug smuggling, we would definitely have a hard look at that individual. We would definitely take a closer look at his or her references.

Senator Meighen: A closer look than —

Mr. Fernie: Than someone who has no criminal record.

Senator Meighen: Again, you did not answer my question. Where does smuggling take place? Does it not take place in the shipment of cargo?

Mr. Fernie: It can, sir, yes.

Senator Meighen: Does it not take place primarily there?

Mr. Fernie: No, sir.

Senator Meighen: There is another place where it happens more frequently?

Mr. Fernie: Yes, sir.

Senator Meighen: If I were applying as a convicted drug smuggler for employment in that other place — and forgive me because I assumed the cargo area would be the logical place — would my previous conviction for drug smuggling make it less likely that I would be employed in that other place than in a place where there was not much opportunity for smuggling?

Mr. Fernie: Senator, I can only reply to that question by saying that, under labour laws, a conviction of a criminal offence does not preclude employment anywhere in Canada. If an individual has applied and has voluntarily submitted to Air Canada the admission that he or she has a conviction for the importation of a narcotic, we would definitely have a harder look at that individual.

Senator Meighen: That is wonderfully reassuring. I do not think your statement is correct. If I am convicted of a criminal offence, I cannot practice as a lawyer. However, if I am a convicted drug smuggler I can practice my trade with Air Canada, subject to your scrutiny.

Mr. Fernie: I am not saying that, sir. That person may be, as you put it, practicing his or her trade. The person has been convicted and has served time or has paid his or her debt to society. That is why we have waiver laws. If this person gives us

Le sénateur Meighen: Ce n'était ma question. Ma question est celle-ci: serais-je plus ou moins susceptible d'être recruté par Air Canada si je demandais à travailler dans la division de manutention du fret que si je voulais travailler comme agent préposé aux passagers?

M. Fernie: Si une personne nous révèle de son propre chef qu'elle a déjà été condamnée pour trafic de drogues, nous allons certainement l'examiner de très près. Il ne fait aucun doute que nous contrôlerions ses références avec beaucoup plus de rigueur.

Le sénateur Meighen: Avec beaucoup plus de rigueur que...

M. Fernie: Que quelqu'un qui n'aurait pas de casier judiciaire.

Le sénateur Meighen: Encore une fois, vous n'avez pas répondu à ma question. Quelle division précise est directement visée par le trafic des drogues ou marchandises illicites? Celle qui se charge de la manutention du fret, n'est-ce pas?

M. Fernie: Ça peut être le cas.

Le sénateur Meighen: N'est-ce pas la principale division à être concernée?

M. Fernie: Non.

Le sénateur Meighen: Il y a d'autres secteurs ou divisions où la contrebande pose plus fréquemment problème?

M. Fernie: Oui.

Le sénateur Meighen: Si, en tant que trafiquant de drogues condamné, je présentais une demande pour travailler dans cette autre division — et vous devrez m'excuser parce que j'ai supposé que l'endroit logique pour ce genre de choses serait la division de manutention du fret — est-ce que le fait d'avoir été condamné autrefois pour trafic de drogues ferait en sorte que je serais moins susceptible de travailler dans cette autre division, par rapport à un autre service où les possibilités de passage de contrebande sont minimales?

M. Fernie: Sénateur, la seule réponse que je puisse faire à cette question serait de vous dire qu'aux termes de la législation du travail, le fait d'être visé par une condamnation antérieure au criminel n'empêche pas une personne de travailler pour n'importe quelle entreprise au Canada. Si une personne présente une demande et informe Air Canada de son propre chef qu'elle a été condamnée autrefois pour importation de stupéfiants, il est certain que nous examinerions de beaucoup plus près la demande d'une telle personne.

Le sénateur Meighen: C'est très rassurant. À mon avis, ce que vous dites est faux. Si je suis condamné au criminel, je n'ai pas le droit d'exercer le métier d'avocat. Par contre, selon vous, si j'ai déjà été condamné pour trafic de drogues, j'ai le droit d'exercer mon métier chez Air Canada, sous réserve de votre examen de ma demande.

M. Fernie: Ce n'est pas ça que je dis. Cette personne peut exercer son métier, comme vous dites. Elle a été condamnée, elle a purgé sa peine et donc on considère qu'elle a payé sa dette envers la société. Voilà pourquoi nous avons des lois touchant les

information that he or she was convicted of the importation of narcotics, rest assured that our branch would definitely scrutinize that individual more so than we would a lawyer.

Senator Meighen: I could not practice as a lawyer if I were convicted of a criminal offence.

Mr. Fleshman: To summarize what Mr. Fernie is saying: We will adhere to the laws of Canada as we consider people for employment.

It is difficult to answer the speculative question as you have posed it. The issue is whether we would hire the person in this speculative situation. We take our hiring practices seriously. We take our commitment to the public and to the government seriously. We manage responsibly.

Senator Banks: I want to ensure that I understand the answers to Senator Meighen's questions, and the reasons for the answers to Senator Meighen's questions. Part of the answer to his question is that there are circumstances in which Air Canada may employ in its baggage handling system a convicted drug smuggler. That is part of the answer that you have so far given.

Is the reason for you saying that here today only because you are worried about what the implications of labour law would be if you were to say that Air Canada would, under no circumstances, employ a convicted drug smuggler in the baggage handling area of its operation; or is Air Canada simply being munificent and trying to rehabilitate convicted drug smugglers?

Mr. Fernie: Senator Banks, Air Canada, in the hiring of employees, is compliant with all federal statutes and labour statutes in Canada. We are proud of that, and we will continue to do that.

Some individuals have a history of criminal activity but they fall under the same guidelines as everyone else applying for work.

Senator Banks: We are talking about drug smuggling in particular.

Mr. Fleshman: I personally am not in a position to speculate on that exact scenario or answer, from the legal aspect, about what we would do corporately. My opinion is that we evaluate the employee as a potential employee as a whole. That particular part of that individual's life would be considered against others factors. I would argue that there are many other people who are not convicted drug smugglers, and I will just leave it at that.

dispenses. Si une telle personne nous informe qu'elle a été reconnue coupable de trafic de stupéfiants, je peux vous assurer que notre direction générale examinerait sa demande avec encore plus de rigueur qu'elle le ferait pour la demande d'un avocat.

Le sénateur Meighen: Mais je n'aurais pas le droit d'exercer le métier d'avocat si j'avais été condamné au criminel.

M. Fleshman: Si je peux me permettre de résumer ce que M. Fernie vous dit, c'est que nous comptons respecter les lois du Canada dans le cadre de nos décisions de recrutement.

Il est difficile de répondre à cette question hypothétique, telle que vous l'avez posée. Vous me demandez si dans ce scénario hypothétique, on engagerait une telle personne. Je peux vous dire que nous prenons très au sérieux nos pratiques de recrutement. De même, nous prenons très au sérieux notre engagement vis-à-vis du public et du gouvernement. Nous gérons nos activités de manière responsable.

Le sénateur Banks: Je voudrais m'assurer d'avoir compris les réponses que vous avez données aux questions du sénateur Meighen, et les raisons pour lesquelles vous avez répondu de cette façon. Une partie de la réponse à sa question, c'est qu'Air Canada pourrait envisager de donner un emploi de manutentionnaire de bagages à un trafiquant de drogues reconnu dans certaines circonstances. Voilà une partie de la réponse que vous avez fournie jusqu'à présent.

Est-ce que vous nous dites ça uniquement parce que vous craignez les éventuelles conséquences pour vous, en tant qu'entreprise, en vertu de la législation du travail, si vous déclariez qu'Air Canada n'accepterait sous aucun prétexte d'engager un trafiquant de drogues condamné et de le faire travailler aux opérations de manutention des bagages; ou Air Canada veut-il simplement passer pour une entreprise généreuse et libérale qui cherche à assurer la réinsertion des ex-trafiquants de drogues?

M. Fernie: Sénateur Banks, je vous assure qu'Air Canada, au moment d'engager des employés, s'assure de respecter l'ensemble des lois fédérales et des lois du travail au Canada. Nous en sommes fiers, et nous continuerons à le faire.

Certaines personnes peuvent avoir un casier judiciaire mais elles sont visées par les mêmes directives que n'importe quel demandeur d'emploi.

Le sénateur Banks: Oui, mais nous parlons de trafic de stupéfiants.

M. Fleshman: Pour ma part, je ne puis me livrer à des conjectures sur la réaction de l'entreprise à ce scénario précis, ou vous donnez une réponse concernant nos obligations légales. D'après moi, nous procédons à une évaluation complète de chaque employé potentiel. Cet aspect-là de la vie d'une personne serait pris en compte, comme le seraient d'autres facteurs. Je vous dirai simplement qu'il y a beaucoup d'autres personnes qui ne sont pas des trafiquants de drogues condamnés. Je préfère m'en tenir à ça.

Senator Banks: Would you undertake, please, to let us know, the circumstances in which you would hire such a person. I know it is hypothetical, but Canadians would be happier to hear that Air Canada's corporate policy is that they would not, without equivocation, engage a convicted drug smuggler to work in the baggage handling area or the other place.

I would feel fairly confident and comfortable if the personnel office tell us the reason that they do not want to say they would never do that is because of fear of contravention of the labour laws as opposed to any other reason.

Thank you very much.

Senator Meighen: Are you able to tell me whether, in the past, your employee ranks have been infiltrated by organized crime? In your opinion, is organized crime presently endeavouring to infiltrate your ranks?

Mr. Fleshman: At this point in time, I have no knowledge of any infiltration or the fact that anyone is trying to infiltrate.

Senator Meighen: Is your answer that you have no knowledge of any past infiltration or any present attempt to infiltrate?

Mr. Fleshman: That is the answer; I have no knowledge of either past or present attempts to infiltrate.

The Chairman: That is in your capacity as General Manager, Customer Service. How about Mr. Fernie?

Mr. Fernie: Yes, I do have knowledge of that. An incident was well publicized two years ago, in 2000, in which the Royal Canadian Mounted Police and Air Canada corporate security entered into a joint investigation dealing with internal complicity in the importation of narcotics out of Jamaica. A number of arrests were made of both civilian and Air Canada employees.

They are before the court currently. I cannot really discuss the matter, Mr. Chairman.

The Chairman: How many employees are there in the area for which you are responsible, Mr. Fernie?

Mr. Fernie: Within the central region, there are only two investigators — Neil Armstrong and myself. We have offices in Vancouver and Montreal.

We bring people together to eliminate a problem. For example, the drug investigation that I alluded to minutes ago occurred because of seizures by Canada Customs from our aircraft. We entered into an investigation ourselves and it was Air Canada who brought the RCMP and the various agencies together. It came to what I felt was a successful conclusion. These matters are before the court.

Le sénateur Banks: Pourriez-vous vous engager à nous communiquer les circonstances dans lesquelles vous engageriez une telle personne. Je sais qu'il s'agit d'un cas hypothétique, mais les Canadiens seraient plus satisfaits de savoir que la politique d'Air Canada consiste à ne jamais recruter un trafiquant de drogues reconnu pour travailler dans la section de manutention des bagages ou une autre division de l'entreprise.

Je me sentirais plus rassuré et plus à l'aise si le bureau du personnel nous indiquait que s'il refuse d'affirmer qu'une telle personne ne serait jamais recrutée, c'est parce qu'il craint d'enfreindre la législation du travail, par opposition aux autres motifs.

Merci beaucoup.

Le sénateur Meighen: Pourriez-vous me dire si votre effectif aurait déjà été infiltré par des groupes criminels organisés? À votre avis, des groupes de ce genre cherchent-ils actuellement à infiltrer votre effectif?

M. Fleshman: Pour le moment, je ne suis pas au courant d'infiltration réelle ni de tentative d'infiltration de notre organisation.

Le sénateur Meighen: Donc, vous me dites que vous n'êtes pas au courant d'incidents ou de tentatives d'infiltration antérieures?

M. Fleshman: C'est bien ça ma réponse; je ne suis au courant d'aucune tentative antérieure ou actuelle pour infiltrer notre organisation.

Le président: Et vous nous faites cette affirmation en votre qualité de directeur général du Service à la clientèle. Et monsieur Fernie?

M. Fernie: Oui, je suis au courant d'un incident de ce genre. L'incident en question a fait l'objet d'une importante couverture médiatique il y a deux ans, en l'an 2000; la Gendarmerie royale du Canada et les services de sécurité d'Air Canada ont mené une enquête conjointe sur la possibilité de complicité interne pour l'importation de stupéfiants depuis la Jamaïque. Plusieurs citoyens et employés d'Air Canada ont été arrêtés.

Cette affaire est actuellement devant les tribunaux. Donc, je ne peux vraiment pas en discuter, monsieur le président.

Le président: Combien d'employés travaillent dans la division dont vous êtes responsable, monsieur Fernie?

M. Fernie: Pour la région centrale, il n'y a que deux enquêteurs — Neil Armstrong et moi-même. Nous avons des bureaux à Vancouver et à Montréal.

Nous réunissons les gens pour solutionner un problème. Par exemple, l'enquête sur le trafic de stupéfiants dont je vous parlais il y a quelques instants a été déclenchée lorsque les douanes canadiennes ont procédé à des saisies de drogues trouvées dans nos avions. Nous avons lancé nous-mêmes une enquête et c'est Air Canada qui a fait participer la GRC et les autres organismes à ce travail d'enquête. Pour moi, les résultats de l'enquête étaient positifs. La justice en est maintenant saisie.

We do our own internal profiling dealing with drug smuggling or any other criminal activity. Again, we are the private sector. Air Canada employs a number of retired RCMP officers. My background in the RCMP was drug enforcement and, when we see signs similar to what we saw in our previous lives, we bring a package to the police authorities so that they will, hopefully, enter into a major investigation. We have had examples of that over the last three years.

The Chairman: You and another individual take care of how many airports?

Mr. Fernie: Within our central division, we look after Manitoba and Ontario, a portion of our U.S. site, the Caribbean, Mexico and South America.

The Chairman: That would be a total of roughly 20 to 25 airports.

Mr. Fernie: It is in excess of that, sir.

The Chairman: How many airports is it, please?

Mr. Fernie: I would say that it is about 30 to 35 airports.

The Chairman: There are two of you to cover 30 to 35 airports?

Mr. Fernie: Yes. Again, we work with the authorities and assist them when required. We also seek out the assistance of our management staff and other personnel.

The Chairman: Do you audit Air Canada's procedures?

Mr. Fernie: Yes, we do our security audits at various airports that we attend.

Mr. Fleshman: That is not just a security requirement. Airport staff perform audits at each of our airports. We audit ourselves and we audit our security contractors.

The Chairman: Could you be more specific, Mr. Fleshman?

Mr. Fleshman: Generally, we audit the bag acceptance process that takes place with our agents and we audit the security checkpoint operation to ensure that the contractors are meeting Transport Canada requirements. To point out what Iain was saying, we work in conjunction with the law enforcement groups at a particular airport as well as with Transport Canada. We do not look at it as a community requirement, because it is not specifically an individual organization's requirement.

The Chairman: On the subject of the audits, information about an audit, which related to 32 airports, was made public last November in the United States. During that period of time,

Nous établissons nos propres profils internes pour nous aider à détecter des problèmes de trafic de stupéfiants ou d'autres activités criminelles. Encore une fois, nous sommes une entreprise privée. Air Canada compte parmi ses employés plusieurs agents retraités de la GRC. Au sein de la GRC, j'ai travaillé dans la section lutte antidrogue et donc, quand nous détectons la présence d'éléments qui nous rappellent des situations que nous avons connues dans notre vie professionnelle antérieure, nous présentons une documentation complète à la police pour l'inciter à lancer une grande enquête. Nous en avons eu quelques exemples au cours des trois dernières années.

Le président: Vous et cette autre personne êtes chargés de combien d'aéroports?

M. Fernie: La division centrale est chargée du Manitoba et de l'Ontario, d'une portion de nos installations américaines, des Caraïbes, du Mexique et de l'Amérique du Sud.

Le président: Ça représente en gros de 20 à 25 aéroports.

M. Fernie: Plus que ça.

Le président: Combien d'aéroports, dans ce cas?

M. Fernie: Entre 30 et 35 aéroports, à mon avis.

Le président: Donc, vous êtes deux pour couvrir de 30 à 35 aéroports?

M. Fernie: Oui. Encore une fois, nous travaillons avec les autorités et nous les aidons lorsqu'il le faut. Nous avons également recours à notre personnel de gestion et à d'autres employés.

Le président: Effectuez-vous des vérifications des procédures d'Air Canada?

M. Fernie: Oui, nous effectuons des vérifications de la sécurité dans les divers aéroports que nous visitons.

M. Fleshman: Il ne s'agit pas d'une simple exigence en matière de sécurité. Les employés travaillant dans les aéroports effectuent des vérifications à chacun de nos aéroports. Nous vérifions nous-mêmes et nous vérifions également les entrepreneurs qui nous fournissent des services de sécurité.

Le président: Pourriez-vous être plus précis, monsieur Fleshman?

M. Fleshman: De manière générale, nous vérifions le processus de prise en charge des bagages qui se déroule avec nos agents ainsi que les opérations aux points de contrôle de la sécurité, pour nous assurer que les entrepreneurs respectent aussi les exigences de Transports Canada. Pour renforcer ce que vous expliquait Ian, nous travaillons en collaboration avec les différentes forces policières et groupes d'exécution de la loi, de même qu'avec Transports Canada, dans tous les aéroports. Pour nous, il ne s'agit pas d'une exigence pour l'ensemble de la communauté, car il ne s'agit pas d'une exigence établie par un organisme individuel.

Le président: S'agissant de vérifications, les données touchant les vérifications effectuées dans 32 aéroports ont été publiées en novembre dernier aux États-Unis. Durant cette période, des

auditors were able to get guns through the screening checkpoints for 30 per cent of their tests, knives for 70 per cent of their tests, and fake bombs for 60 per cent of their tests. These tests were conducted by transportation department officials in the United States at 32 airports.

Do you have figures on the success rates of your audits?

Mr. Fernie: I believe you are referring to the infiltration test conducted by FAA inspectors.

The Chairman: Yes, I am.

Mr. Fernie: You would have to direct that question to Transport Canada's inspectors. We know that they do infiltration tests at our various screens and they keep a record of the results.

The Chairman: Do you do infiltration tests when you do an audit? Perhaps you could describe an audit.

Mr. Fernie: We do not do our own infiltration tests. Transport Canada deals with a weapon of some sort — perhaps a handgun. We are not authorized to carry weapons, so we do not have that power. We will do our testing as if we were passengers to know if our people at the various sites in the U.S. and in Canada are complying with the measures.

The Chairman: We heard testimony that false positives occur from detection machines as often as 25 per cent of the time. Is that your experience when you do audits?

Mr. Fernie: I cannot answer that question.

The Chairman: On what grounds?

Mr. Fernie: I have no knowledge of that. I do not know what the failure rate is.

The Chairman: Is there someone at Air Canada who knows the percentage rate of failure?

Mr. Fernie: I do not know who could answer that.

The Chairman: As to the effectiveness of X-ray detection, during the period of time when that was your responsibility, how frequently did you find the equipment functioning or malfunctioning?

Mr. Fernie: That would come under the responsibility of Mr. Claus Hoff in Toronto, and he reports directly to Mr. Fleshman. He would have those records, or indications of the rates of failure. We do receive reports from Transport Canada with respect to their infiltration tests where our screeners fail to meet or comply with the emergency measures. We do receive reports from them of a failure.

Mr. Fleshman: It is not a percentage of failure, but we are apprised of failures immediately. We then work with our contractors to understand the reasons and to resolve the failures. It is not as if we are at 99.99 per cent acceptable. We

vérificateurs ont pu faire passer des armes à feu aux points de contrôle dans 30 p. 100 des cas, des couteaux, dans 70 p. 100 des cas, et de fausses bombes, dans 60 p. 100 des cas. Il s'agit d'essais effectués par les responsables du ministère des Transports des États-Unis dans 32 aéroports différents.

Avez-vous des chiffres sur les taux de succès enregistrés lors de vos propres vérifications?

M. Fernie: Je crois que vous faites allusion aux essais d'infiltration effectués par les inspecteurs de la FAA.

Le président: Oui, effectivement.

M. Fernie: Il faudrait poser cette question aux inspecteurs de Transports Canada. Nous savons qu'ils effectuent des essais d'infiltration à nos différents points de contrôle et qu'ils tiennent un registre des résultats.

Le président: Effectuez-vous des tests d'infiltration au moment de faire une vérification? Peut-être pourriez-vous nous décrire les étapes d'une vérification.

M. Fernie: Nous n'effectuons pas nos propres essais d'infiltration. Transports Canada a recours à des armes pour ces essais — peut-être des armes de poing. Nous ne sommes pas autorisés à porter des armes, et donc nous n'avons pas ce pouvoir-là. Nous effectuons nos tests comme si nous étions des passagers pour savoir si nos employés et entrepreneurs qui travaillent aux différents aéroports aux États-Unis et au Canada appliquent les mesures.

Le président: Selon les témoignages que nous avons reçus, jusqu'à 25 p. 100 des résultats sont de faux positifs. Avez-vous fait cette même constatation en effectuant des vérifications?

M. Fernie: Je ne peux pas répondre à cette question.

Le président: Pour quelles raisons?

M. Fernie: Je ne suis pas au courant. J'ignore le taux d'échec.

Le président: Y a-t-il un employé d'Air Canada qui serait au courant du taux pourcentuel d'échec?

M. Fernie: Je ne sais pas qui pourrait répondre à cette question.

Le président: S'agissant de l'efficacité des appareils à rayon X, durant la période où cette activité relevait de votre responsabilité, à quelle fréquence avez-vous constatée que ces appareils fonctionnaient correctement ou étaient en panne?

M. Fernie: C'est M. Claus Hoff, à Toronto, qui est responsable de cette activité-là, et il relève directement de M. Fleshman. C'est lui qui aurait ces statistiques, ou du moins des informations concernant les taux d'échec. Nous recevons des rapports de Transports Canada par suite de ses essais d'infiltration nous indiquant les fois où nos contrôleurs n'ont pas bien suivi les mesures d'urgence. Nous recevons seulement des rapports signalant des cas de manquement aux règlements.

M. Fleshman: Il ne s'agit pas d'un taux d'échec proprement dit, mais on nous signale immédiatement tout manquement aux règlements. Ensuite, nous travaillons avec nos entrepreneurs pour comprendre les raisons de ce manquement et pour trouver une

are involved with the individual failures. For example, Air Canada will board roughly 27,000 customers at Pearson today. We do not factor the failure on a percentage pass-fail situation. We look at the individual situation to know what caused it. There is a thorough review of the situation.

The Chairman: For the record, how many passengers do you board on an average day at Pearson?

Mr. Fleshman: Right now, it is between 26,000 and 35,000. That is just Air Canada, Jazz and Tango.

The Chairman: Do you have another one that you want to tell us about?

Could you also tell us approximately how many Air Canada employees are airside on a given day?

Mr. Fleshman: There are in the neighbourhood of 2,500 employees.

The Chairman: How many would be flight crew on a given day?

Mr. Fleshman: We have about 350 departures; double that to know the number of pilots; multiply that number by two to take in inbound and outbound flights; and add the flight attendants, which would be an average of 5 per departure.

The Chairman: What is the total number of employees?

Mr. Fleshman: At Pearson, it is in the neighbourhood of 3,500 to 3,600. That includes our people organization that works just off-site, but they are included in the numbers — people looking after technical operations, grounds equipment, cargo, et cetera.

The Chairman: Would the total include contract personnel, such as food suppliers?

Mr. Fleshman: No, they are not in that number.

The Chairman: In addition to that, do you have any estimates of the number of food suppliers that might be directly involved with Air Canada?

Mr. Fleshman: We have one supplier, but I do not know how many employees they have.

The Chairman: Could you obtain that information for us?

Mr. Fleshman: I believe that I could.

Senator Meighen: For the record, is your supplier Cara?

The Chairman: What about other contract employees?

solution. Ce n'est pas comme si nous avions un taux de réussite de 99,99 p. 100. Nous intervenons chaque fois qu'on nous signale un manquement. Aujourd'hui, par exemple, Air Canada assurera l'embarquement d'environ 27 000 clients à l'aéroport Pearson. Nous ne faisons pas de calculs en fonction du nombre de réussites ou d'échecs. Face à un problème, nous examinons la situation individuelle pour savoir quels sont les facteurs en cause. Nous procédons à un examen exhaustif de l'incident.

Le président: Pour les fins du compte rendu, pourriez-vous nous dire en moyenne combien de passagers vous embarquez par jour à l'aéroport Pearson?

M. Fleshman: À l'heure actuelle, c'est entre 26 000 et 35 000 passagers. Et ce chiffre ne concerne qu'Air Canada, Jazz et Tango.

Le président: Avez-vous une autre statistique à nous communiquer?

Pourriez-vous nous dire aussi combien d'employés d'Air Canada environ se trouvent côté piste normalement?

M. Fleshman: Environ 2 500 employés.

Le président: Et l'équipage de bord est composé normalement de combien d'employés?

M. Fleshman: Nous avons environ 350 départs; donc il faut doubler ce chiffre pour connaître le nombre de pilotes; ensuite, vous multipliez ce nombre par deux pour inclure le trafic arrivant et partant; et si l'on ajoute le personnel de bord, cela donne en moyenne cinq agents pour chaque départ.

Le président: Et quel est l'effectif total?

M. Fleshman: À l'aéroport Pearson, il se situe entre 3 500 et 3 600. Cela comprend nos ressources humaines qui travaillent un peu à l'extérieur, mais qui sont tout de même comprises — c'est-à-dire les gens qui s'occupent des opérations techniques, de l'équipement, du fret, etc.

Le président: Est-ce que ce nombre comprend le personnel contractuel, tel que les fournisseurs de services alimentaires?

M. Fleshman: Non, ils ne sont pas compris là-dedans.

Le président: Auriez-vous aussi une estimation du nombre de fournisseurs de services alimentaires qui traitent directement avec Air Canada?

M. Fleshman: Nous avons un seul fournisseur, mais je ne suis pas au courant du nombre de personnes qui travaillent pour ce fournisseur.

Le président: Pourriez-vous nous obtenir cette information-là?

M. Fleshman: Je pense que oui.

Le sénateur Meighen: Et pour les fins du compte rendu, votre fournisseur est la compagnie Cara?

Le président: Et qu'en est-il des autres employés contractuels?

Mr. Fleshman: We have contracts with Consolidated for fuelling and with the airport authority for de-icing. However, I have no idea of the number of employees they have.

The Chairman: What about maintenance?

Mr. Fleshman: We do our own maintenance.

The Chairman: When you refer to maintenance, does that fall come under the airside category? Are those people included in the number you gave us for airside?

Mr. Fleshman: Yes. I presume that you are referring to aircraft maintenance people.

The Chairman: Yes. Do you have other maintenance responsibilities?

Mr. Fleshman: We have ground support, equipment maintenance and building maintenance. We have different areas of maintenance.

The Chairman: Is that all in-house?

Mr. Fleshman: Most of it is in-house.

The Chairman: Is most of it airside?

Mr. Fleshman: Most of those employees have access to airside, yes.

The Chairman: Are there any other questions?

Senator Atkins: Could you compare the pre- and post-9/11 passenger loads?

Mr. Fleshman: I am speaking of the peak summer numbers. Thursday will be our largest day this month. We are close to returning to the pre-9/11 volumes at Pearson for Air Canada.

Senator Atkins: Does that impact on other support services for the airline? After 9/11 you had cutbacks.

Mr. Fleshman: All of our vendors have experienced the same financial constraints that we have.

Senator Atkins: Are you back to pre-9/11 volume?

Mr. Fleshman: Yes.

Senator Day: In relation to your corporate position in the interpretation of section 4.8(1) of the Aeronautics Act, did you have a discussion with Transport Canada? Does Transport Canada share your position or that of the Air Transport Safety Agency?

M. Fleshman: Nous avons conclu des contrats avec la compagnie Consolidated pour l'avitaillement en carburant, et avec l'administration aéroportuaire, pour les services de dégivrage. Mais j'ignore le nombre d'employés qui travaillent pour eux.

Le président: Et l'entretien?

M. Fleshman: Nous assurons notre propre entretien.

Le président: Quand vous parlez d'entretien, est-ce que cela désigne les services d'exploitation côté piste? Ces personnes sont-elles incluses dans le chiffre que vous avez donné pour le personnel d'exploitation côté piste?

M. Fleshman: Oui. Je présume que vous parlez du personnel d'entretien des avions.

Le président: Oui. Avez-vous d'autres responsabilités en matière d'entretien?

M. Fleshman: Il y a les services de servitude au sol, d'entretien de l'équipement et d'entretien des bâtiments. L'entretien englobe plusieurs secteurs différents.

Le président: Et tout cela se fait à l'interne?

M. Fleshman: La plupart des activités, oui.

Le président: Et surtout du côté piste?

M. Fleshman: La plupart de ces employés ont accès au côté piste, oui.

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

Le sénateur Atkins: Pourriez-vous me dire comment le coefficient d'occupation actuel se compare à la situation avant le 11 septembre?

M. Fleshman: Les chiffres que je vous donne concernent la période de pointe pendant la saison estivale. Jeudi sera notre journée la plus occupée du mois. Dans le cas d'Air Canada, nous avons à l'Aéroport Pearson presque les mêmes volumes qui existaient avant le 11 septembre.

Le sénateur Atkins: Est-ce que cela influe sur les autres services de soutien que requiert la compagnie aérienne? Après le 11 septembre, il y a eu des compressions budgétaires.

M. Fleshman: Tous nos vendeurs ont connu les mêmes contraintes financières que nous.

Le sénateur Atkins: Donc, vous avez actuellement les mêmes volumes qu'avant le 11 septembre?

M. Fleshman: Oui.

Le sénateur Day: S'agissant de la position de la compagnie relativement à l'interprétation du paragraphe 4.8(1) de la Loi sur l'aéronautique, avez-vous discuté de cette interprétation avec Transports Canada? Transports Canada approuve-t-il votre position ou celle de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien à cet égard?

Mr. Fleshman: I am not aware of that. I did not personally talk to anyone at Transport Canada and I am not aware that corporate had a discussion with them either.

Senator Day: When you discussed this at the meeting on Friday, was there any discussion about Transport Canada's position in respect of the interpretation of that section?

Mr. Fleshman: I do not recall us having any discussion about that at all.

Senator Banks: I was confused by your answer to the chairman's question and I am sure it is just because I did not hear. On one occasion you said 2,500 and then you said 3,500. Is it 2,500 airside and 3,500 allside?

Mr. Fleshman: I took the question as how many people on a given day are employed. On a given day, roughly one-third of our employees are on their days off because it is a 24/7 schedule. I would like to point out that those are my best estimates, based on some organizations that are outside of my direct responsibility.

The Chairman: We understand that and we were not expecting specific or precise answers.

Senator Banks: I have one last question, Mr. Fleshman, which I am sorry to have to ask. You are obviously a responsible management person or the company would not have sent you here. However, it bothers me that Mr. Fernie is aware of instances in which there have been attempts at infiltration by organized crime of your workforce and that you, according to what you said, are not aware. I am assuming that you will bring yourself up-to-date on that information, because it disturbs me. I am hopeful that it disturbs you.

Mr. Fleshman: Yes, I did not know. My role has changed since, I believe, the time to which Mr. Fernie was referring, but we will be talking.

Mr. Fernie: Senator Banks, on that note, Mr. Fleshman's predecessor was fully briefed of those types of situations. Due to the integrity of the police investigation, I elected to tell one senior management person, and that was Mr. Fleshman's predecessor.

Senator Banks: Thank you for that comment.

The Chairman: Does the committee have any further questions for this witness?

Senator Meighen: What measures, if any, have you taken since 9/11 with respect to passes for your employees?

Mr. Fleshman: Are you referring to passes on board airplanes or passes to access the work area?

M. Fleshman: Je ne saurais le dire. Pour ma part, je n'en ai jamais discuté avec un représentant de Transports Canada et je ne suis pas au courant de discussions qui se seraient déroulées entre la compagnie et des responsables ministériels.

Le sénateur Day: Lors de vos discussions vendredi, a-t-il été question de la position de Transports Canada concernant cette interprétation du paragraphe en question?

M. Fleshman: Je ne me souviens pas d'en avoir discuté du tout.

Le sénateur Banks: Votre réponse à la question du président m'a laissé un peu perplexe, et je suis sûr que c'est parce que je n'ai pas bien entendu. À un moment donné, vous avez parlé de 2 500 employés, et ensuite, de 3 500. Ai-je raison de penser qu'il y en a 2 500 qui travaillent du côté piste, et 3 500 en tout?

M. Fleshman: Dans mon esprit, on me demandait combien de personnes pouvaient travailler un jour donné. Le fait est que tous les jours, environ un tiers de nos employés sont en congé, étant donné que nous travaillons 24 heures sur 24 et sept jours par semaine. Les chiffres que j'ai cités correspondent à mes propres estimations, étant donné que certains de ces services ne relèvent pas directement de ma responsabilité.

Le président: Oui, nous comprenons très bien et nous ne nous attendions pas à ce que vous nous donniez des réponses précises.

Le sénateur Banks: J'ai une dernière question à poser, monsieur Fleshman, bien que je regrette d'avoir à vous la poser. Vous êtes de toute évidence considéré comme un membre responsable de la direction d'Air Canada, sinon on ne vous aurait pas envoyé ici. Mais je trouve inquiétant que M. Fernie soit au courant de cas de tentatives d'infiltration de votre effectif par des criminels organisés et que vous, d'après ce que vous nous avez dit, n'ayez pas été au courant de ces incidents. Je présume que vous avez aller maintenant vous renseigner, parce que cela m'inquiète, et j'espère que cela vous inquiète aussi.

M. Fleshman: Oui, je n'étais pas au courant de ces incidents. Je crois que mon rôle a changé depuis l'époque dont parlait M. Fernie, mais nous allons certainement en discuter.

M. Fernie: Sénateur Banks, je tiens à préciser que le prédécesseur de M. Fleshman était tout à fait au courant de ce genre de situations. Pour protéger l'intégrité de l'enquête policière, j'ai décidé de communiquer cette information à un seul cadre supérieur, et il s'agissait du prédécesseur de M. Fleshman.

Le sénateur Banks: Merci pour cette précision.

Le président: Les sénateurs ont-ils d'autres questions à poser au témoin?

Le sénateur Meighen: Quelles mesures avez-vous prises depuis le 11 septembre concernant l'attribution des laissez-passer aux employés?

M. Fleshman: Vous parlez de laissez-passer pour prendre l'avion ou de cartes d'identité pour accéder aux aires d'exploitation?

Senator Meighen: I am talking about Air Canada employees, all of whom have security badges dangling on their necks. You have employees who work airside and some who work in the terminal.

Mr. Fleshman: We have multiple definitions of employees.

Senator Meighen: You also have multiple types of passes.

Mr. Fleshman: I thought that you might be referring to flight passes for travel.

Senator Meighen: I am not looking for a freebee.

Mr. Fleshman: All of our security badges are provided by the airport authority. When we go through the process of employing anyone, including myself, that employee has to go through the background checks, as prescribed in the Transport Canada Regulations. Until a person has that pass, they either need to work outside of the secured area or, at times, they can be escorted within the secured area.

Senator Meighen: Presumably, there are different passes for different areas.

Mr. Fleshman: Yes. Prior to my current position, I could not arbitrarily access a checkpoint at Terminal 3 when, in fact, I had no business there.

There are some restrictions on passes such that employees are allowed access to only the areas where their work is conducted.

Senator Meighen: What technical improvements, if any, have been made to these various passes post-September 11?

Mr. Fleshman: None that I know of. However, I would point out that the technical conventions that we were once afforded prior to September 11 are no longer in place. There is human intervention to reinforce the procedures outlined.

Senator Meighen: Help me, chairman. What is the terminology used to describe a chip or whatever is inserted into a pass?

The Chairman: I think it is, "a chip inserted into a pass."

Senator Meighen: Do you have ones that can be deactivated and activated at will?

The Chairman: Employees have a pass that is commonly referred to as a "dumb pass" but they also have card keys that allow access to a variety of different areas. Is that correct?

New Speaker: Yes, that was my reference. In the past, we were able to program access in. I do not have that with me, but it was part of the pass. Since 9/11, that has been turned off.

Le sénateur Meighen: Je parle des employés d'Air Canada, qui portent tous une carte d'identité. Vous avez des employés qui travaillent côté piste et d'autres qui travaillent dans l'aéroport même.

M. Fleshman: Nous avons de multiples définitions du terme «employé».

Le sénateur Meighen: Vous avez aussi une multiplicité de types de laissez-passer.

M. Fleshman: Je pensais que vous parliez peut-être de laissez-passer pour voyager.

Le sénateur Meighen: Non, je ne cherche pas à obtenir un vol gratuit.

M. Fleshman: Toutes les cartes d'identité données aux employés sont fournies par l'administration aéroportuaire. Lorsque nous recrutons quelqu'un, y compris moi-même, l'employé en question doit faire l'objet de différents contrôles, y compris le contrôle des références et des antécédents, conformément à la réglementation de Transports Canada. Tant que l'employé n'a pas reçu sa carte d'identité, il doit travailler à l'extérieur de la zone d'accès contrôlée, où il peut éventuellement accéder s'il est accompagné.

Le sénateur Meighen: Je présume que les laissez-passer donnés aux employés sont différents selon la zone où ils travaillent.

M. Fleshman: Oui. Avant d'occuper mon poste actuel, je n'avais pas le droit d'accéder à un point de contrôle de l'aéroport 3 si je n'avais pas de bonnes raisons d'y être.

Les laissez-passer donnés aux employés prévoient dans certains cas l'accès uniquement aux zones où ils travaillent.

Le sénateur Meighen: Avez-vous apporté des améliorations techniques à ces cartes d'identité depuis le 11 septembre?

M. Fleshman: Pas autant que je sache. Mais je vous signale que les facilités techniques dont nous pouvions profiter avant le 11 septembre ne sont plus autorisées. Maintenant l'intervention humaine est requise pour renforcer l'application des procédures.

Le sénateur Meighen: Aidez-moi, monsieur le président. Quel est le terme exact pour la puce ou cette chose que contient la carte d'identité?

Le président: Je crois qu'il s'agit bien d'une puce.

Le sénateur Meighen: Y en a-t-il qui peuvent être désactivées et activées à volonté?

Le président: Je crois que les employés ont une carte d'identité«non intelligente», comme on dit, mais qu'on leur donne également des cartes-clés qui leur permettent d'accéder à différentes zones. C'est bien ça?

Un autre témoin: Oui, c'est de ça que je parlais. Par le passé, nous avons pu programmer les cartes pour permettre l'accès à différentes zones. Je n'en ai pas avec moi, mais c'était prévu avec la carte ou le laissez-passer. Depuis le 11 septembre, il n'est plus possible de programmer les cartes.

Senator Meighen: What happens to your pass, Mr. Fleshman, if tomorrow morning you decide to go and work for WestJet?

Mr. Fleshman: I would have to reapply with the airport.

Senator Meighen: I was thinking more about your Air Canada pass, if you were to move to Calgary and work for WestJet.

Mr. Fleshman: We have a process to follow when an employee leaves whereby all of these things, including passes, are accounted for.

Senator Meighen: Are passes always recovered the day after an employee leaves?

Mr. Fleshman: To the best of my knowledge, sir, it is part of our protocol. If, in fact, that does not happen, we are relentless in rectifying the situation, and we also report it to the airport authority. The airport authority has a list of passes that have not been accounted for.

Senator Meighen: Is that by number?

Mr. Fleshman: I do not know exactly how they are tracked or monitored.

Senator Meighen: Do all passes have a photo ID on them?

Mr. Fleshman: I believe so. Mine does. It is not a good one though.

Senator Meighen: When you go through a pass check, does a person verify your number against the invalid numbers?

Mr. Fleshman: Yes, I believe that is what they are doing.

Senator Meighen: Is there a human who checks your face against the picture and checks the number against a list of numbers?

Mr. Fleshman: I am not sure what that list is, sir. I hate to be blunt, but I presume that is what they are doing.

The Chairman: Mr. Fernie, would you like to give us the theory now?

Mr. Fernie: The GTAA has compiled a list of passes that have been lost or not turned in. They are kept at various checkpoints where personnel can gain access to airside. A security guard verifies the photograph is the person holding the pass and checks it with that list.

The Chairman: Mr. Fernie, have you ever gone through a checkpoint and not had the number on your pass checked?

Mr. Fernie: No, sir, because they know who I am.

Le sénateur Meighen: Et qu'arrive-t-il à votre laissez-passer, monsieur Fleshman, si vous décidez demain matin d'aller travailler pour WestJet?

M. Fleshman: Il faudrait que je présente une autre demande auprès de l'administration aéroportuaire.

Le sénateur Meighen: Je songeais plutôt à votre carte d'identité d'Air Canada, si jamais vous décidiez de vous installer à Calgary et de travailler pour WestJet.

M. Fleshman: Nous avons une procédure en bonne et due forme qui doit être suivie lorsqu'un employé quitte Air Canada; on s'assure de récupérer toutes ces choses-là, y compris les cartes d'identité et les laissez-passer.

Le sénateur Meighen: Est-ce qu'on les récupère toujours le lendemain du départ de l'employé?

M. Fleshman: Si je ne m'abuse, c'est ça qui est prévu dans notre protocole. Si jamais cela ne se produit pas, nous donnons suite immédiatement pour rectifier la situation et nous le signalons également à l'administration aéroportuaire. Cette dernière tient une liste des cartes d'identité qui n'ont pas été récupérées.

Le sénateur Meighen: C'est en fonction du numéro?

M. Fleshman: Je ne sais pas exactement comment ils assurent le suivi de ces cartes.

Le sénateur Meighen: Y a-t-il une photo d'employé sur toutes les cartes d'identité?

M. Fleshman: Je pense que oui. En tout cas, il y a ma photo sur ma carte, même si elle n'est pas bonne.

Le sénateur Meighen: Quand vous passez un point de contrôle, le préposé vérifie-t-il le numéro de votre carte pour s'assurer que c'est un numéro valide?

M. Fleshman: Oui, je pense que c'est effectivement ça qu'ils font.

Le sénateur Meighen: Donc, quelqu'un vous regarde et compare avec la photo et vérifie ensuite le numéro de la carte sur une liste de numéros?

M. Fleshman: Je ne suis pas sûr que cette liste existe. Pour vous dire la vérité, je présume que c'est ça qu'ils font, mais je n'en suis pas sûr.

Le président: Monsieur Fernie, voudriez-vous nous faire part de votre théorie à cet égard?

M. Fernie: L'AAGT a préparé une liste de cartes d'identité qui sont perdues ou n'ont jamais été remises. On garde cette liste aux divers points de contrôle où les employés peuvent accéder au côté piste. Un gardien de sécurité s'assure donc que le titulaire de la carte correspond bien à la personne dont la photo figure sur la carte, et vérifie aussi cette liste pour s'assurer que la carte est valide.

Le président: Monsieur Fernie, vous est-il déjà arrivé de passer à un point de contrôle sans que le numéro de votre carte soit vérifié?

M. Fernie: Non, parce qu'ils me connaissent.

The Chairman: Do you think Air Canada employees have their passes checked against the number every time?

Mr. Fernie: From my observation, yes, they do.

Senator Meighen: You said that there is a person checking passes. Is this person an employee of Air Canada?

Mr. Fleshman: No.

Senator Meighen: Who would he or she be an employee of, the GTAA?

Mr. Fleshman: Right now it is done by one of our security firms. Whether the individuals are under the employment of the airport authority or of the airline, they are under the employment of the airport authority.

Senator Meighen: Are there any plans to improve the technology of the passes that you have now?

Mr. Fleshman: That is covered under the umbrella of things I mentioned earlier, as we migrate to the facility that is scheduled to open in October 2003. As to whether some technologies come on board prior to that, many discussions have taken place. I do not want to speculate on where the airport will go with that.

Senator Meighen: Are all of the swab machines, for want of a better machine, being utilized now?

Mr. Fleshman: I do not know about scanners, but all of the serviceable ones are being utilized.

Senator Meighen: How many are there, approximately?

Mr. Fleshman: I do not recall.

Senator Meighen: At what percentage of access points are they available?

Mr. Fleshman: One hundred per cent at Terminal 2 and Terminal 1.

Senator Meighen: That covers Air Canada,

Mr. Fleshman: I cannot answer for Terminal 3, yet.

The Chairman: Are your Tango operations in Terminal 3?

Mr. Fleshman: Yes, they are. I just do not recall seeing them, sir.

The Chairman: Gentlemen, I thank you for appearing before the committee today. We expect to hear from you again, and we look forward to that opportunity.

We will now hear from Mr. Audcent.

Mr. Mark Audcent, Law Clerk and Parliamentary Counsel, Senate of Canada: Good morning, honourable senators.

Le président: À votre avis, les gardiens vérifient-ils la liste à chaque fois qu'ils contrôlent les cartes d'identité des employés d'Air Canada?

M. Fernie: D'après ce que j'ai pu observer, oui.

Le sénateur Meighen: Vous avez dit que quelqu'un vérifie les cartes d'identité. Cette personne travaille-t-elle pour Air Canada?

M. Fleshman: Non.

Le sénateur Meighen: Est-ce qu'elle travaille pour l'AAGT?

M. Fleshman: À l'heure actuelle, ces services sont assurés par une de nos compagnies de sécurité. Que ces personnes travaillent pour l'administration aéroportuaire ou pour la compagnie aérienne, elles relèvent de l'administration aéroportuaire.

Le sénateur Meighen: Envisagez-vous d'améliorer la capacité technique des cartes d'identité que vous utilisez actuellement?

M. Fleshman: Cela fait partie des activités dont je parlais tout à l'heure, et qui se dérouleront en prévision de l'ouverture de la nouvelle aérogare en octobre 2003. Quant à savoir si certaines nouvelles technologies commenceront à être utilisées auparavant, je sais qu'il y a eu de nombreuses discussions à ce sujet. Mais je préfère ne pas me livrer à des conjectures sur l'orientation que prendra l'administration aéroportuaire.

Le sénateur Meighen: À l'heure actuelle, utilisez-vous tous les appareils de détection par analyse des poussières, faute d'un appareil plus perfectionné?

M. Fleshman: Je ne sais pas au juste en ce qui concerne les scanners, mais je sais que tous les appareils en état de service sont utilisés à l'heure actuelle.

Le sénateur Meighen: Et il y en a combien environ?

M. Fleshman: Je ne m'en souviens pas.

Le sénateur Meighen: Et à quel pourcentage des points d'accès sont-ils disponibles?

M. Fleshman: À tous les points d'accès aux aérogares 2 et 1.

Le sénateur Meighen: Ça comprend toutes les aires d'opérations d'Air Canada.

M. Fleshman: Je ne peux pas vous dire encore pour l'aérogare 3.

Le président: Est-ce que les opérations de Tango se déroulent à l'aérogare 3?

M. Fleshman: Oui. Mais je ne me rappelle pas de les avoir vues.

Le président: Messieurs, permettez-moi de vous remercier d'avoir comparu devant le comité aujourd'hui. Nous comptons communiquer avec vous encore à l'avenir, et nous serons heureux d'avoir de nouveau l'occasion de vous parler.

Je donne maintenant la parole à M. Audcent.

M. Mark Audcent, légiste et conseiller parlementaire, Sénat du Canada: Bonjour, honorables sénateurs.

The Chairman: Mr. Audcent, you are well-known to all of us. Could you give us a brief description of what we are hearing when the witnesses tell us that they cannot testify because of section 4.8(1) of the Aeronautics Act? Could you describe the obligations of witnesses when they appear before parliamentary committees?

Mr. Audcent: Certainly, Mr. Chairman.

The issue was drawn to my attention late last week. I will begin with section 4.8 of the Aeronautics Act, which states:

No person other than the Minister shall disclose to any other person the substance of any order that has been made by the Minister under subsection 4.3(2) in respect of aviation security unless the disclosure is required by law or is necessary to give effect to the order.

When I took cognizance of that, I realized that it obviously has to be balanced with the obligations that witnesses have before parliamentary committees. The committee is a body of the Senate, and today's proceedings are, therefore, proceedings in Parliament. Witnesses have an obligation to speak.

In order to attribute authority, the best I can do is to refer to the Report from the Select Committee on the Official Secrets Acts, U.K. 1939, in which it was reported that:

"Nothing said in parliament...as such can be treated as an offence by the ordinary courts"...It is a question of jurisdiction and not merely of personal privilege. Words spoken in the House of Commons are cognizable by the House alone and exclusively.

Privileges enjoyed by either House of Parliament or by the members of either House in their capacity as members can be abrogated only by express words in a statute.

I should like to point out that the reference is to the U.K. House of Commons, but we have the same privileges in Canada. In addition, the Senate of Canada has the same privileges as the House of Commons of Canada; ergo, this statement is applicable.

I would also point out that parliamentary law provides that the privileges of members also apply to officials and to witnesses. Anything that the witnesses say in your official committee proceedings are protected and cannot be taken cognizance of in any court or place outside of Parliament.

I have one final comment. I am not aware of the issue of the inter-relationship between section 4.8(1) of the Aeronautics Act and parliamentary privilege ever being examined. However, I am aware of three cases where parliamentary privilege came into conflict with public security secrecy laws. One of those cases was

Le président: Monsieur Audcent, nous vous connaissons tous très bien. Pourriez-vous donc nous donner une brève explication de ce à quoi faisaient allusion les témoins en disant qu'ils ne pouvaient pas nous communiquer certaines informations en raison du paragraphe 4.8(1) de la Loi sur l'aéronautique? Pourriez-vous décrire l'obligation des témoins qui comparaissent devant un comité parlementaire?

M. Audcent: Avec plaisir, monsieur le président.

On m'a soumis cette question la semaine dernière. Je vais donc commencer par l'article 4.8 de la Loi sur l'aéronautique, qui se lit ainsi:

Seul le ministre peut communiquer la teneur des arrêtés qu'il prend au titre du paragraphe 4.3(2) en matière de sûreté aérienne, sauf si la communication est soit légalement exigée, soit nécessaire pour les rendre efficaces.

En prenant connaissance du texte de la loi, je me disais que les obligations des témoins devant un comité parlementaire doivent également être prises en compte. Le comité est un organe du Sénat, et les délibérations qui se déroulent aujourd'hui sont donc des délibérations du Parlement. Par conséquent, les témoins ont l'obligation de parler.

S'agissant des textes faisant autorité, celui qui me semble le plus approprié est le rapport du Comité spécial chargé d'examiner les lois sur les secrets officiels au Royaume-Uni en 1939, qui dit ceci:

«Aucune déclaration faite devant le Parlement ne peut être considérée comme une infraction par les tribunaux ordinaires.» [...] C'est une question de compétence, et non simplement de privilège personnel. Seule la Chambre des communes peut prendre connaissance des paroles qui y sont prononcées.

Les privilèges dont jouit chaque Chambre du Parlement ou les membres de chaque Chambre en leur capacité de membre ne peuvent être abrogés que par un texte de loi prévoyant expressément l'abrogation de ces privilèges.

Je précise que bien que ce texte concerne la Chambre des communes du Royaume-Uni, les mêmes privilèges existent au Canada. De plus, le Sénat du Canada jouit des mêmes privilèges que la Chambre des communes du Canada, et par conséquent, cette déclaration s'applique aussi.

Je précise également que le droit parlementaire prévoit que les privilèges des députés et sénateurs s'appliquent également aux agents et aux témoins. Ainsi les déclarations faites par des témoins dans le cadre des délibérations officielles du comité sont protégées, si bien qu'aucun tribunal ou autre organe en dehors du Parlement n'est autorisé à en prendre connaissance.

J'ai une dernière observation à faire. À ma connaissance, la question du rapport entre le paragraphe 4.8(1) de la Loi sur l'aéronautique et le privilège parlementaire n'a jamais été examinée jusqu'ici. Toutefois, je suis au courant de trois cas où le privilège parlementaire aurait été en conflit avec des lois

in respect of the Official Secrets Act in the United Kingdom; one was in respect of the Official Secrets Act in Canada; and one was in respect of a regular Canadian statute.

In each case, it was parliamentary privilege that trumped the statutory law. Therefore, the witnesses are protected when they speak to you.

Senator Banks: They are protected, but if they are unwilling, notwithstanding the protection, to answer a question fully, is there any compulsion that we enjoy doing that?

Mr. Audcent: The committee has the power to summon witnesses and, when witnesses are before it, to order those witnesses to answer their questions. However, the enforcement procedures belong to the Senate.

Senator Meighen: What enforcement procedures are available to the Senate, as a whole?

Mr. Audcent: I will answer that with a generic comment: It amounts to contempt proceedings.

Senator Day: The public policy reason for section 4.8, as I would understand your comment, would be to protect the general public by not divulging certain security procedures, whereas we seem to be focusing on protecting the witnesses by parliamentary privilege. We are balancing the public policy issue that is in the Aeronautics Act versus protecting the witness. If we decided to subpoena witnesses to give testimony, we could assure them that, by virtue of parliamentary privilege, they will not get themselves into any hot water. However, we would still have the other public policy issue of the information that they may give.

Mr. Audcent: That is exactly right, Senator Day. There is a difference between the legal position and the policy decision. I would refer you to the House of Commons debates, March 17, 1978, where the Honourable S.R. Basford referred to the need to, as he said:

...strike a balance between the imperative public interest that the national security and integrity of the state ought not to be imperilled and the equally imperative public interest that members of this House should enjoy a freedom of speech commensurate with the necessity of fulfilling our obligations.

Senator Atkins: From what you have heard in the last hour, was it appropriate for them to use section 4.8 to the extent that they did?

The Chairman: I am not sure that is a question that can be put to counsel. It is a question for the committee to determine.

Senator Atkins: I was thinking it was a legal question.

prévoyant la confidentialité de certaines informations dans l'intérêt de la sécurité publique. Le premier cas concernait la Loi sur les secrets officiels au Royaume-Uni; le deuxième, la Loi sur les secrets officiels au Canada; et le troisième, une loi canadienne ordinaire.

Dans chaque cas, c'est le privilège parlementaire qui l'a emporté sur le droit législatif. Par conséquent, les témoins sont protégés lorsqu'ils témoignent devant vous.

Le sénateur Banks: Ils sont protégés, mais s'ils sont réticents à fournir une réponse complète à une question, malgré cette protection, est-ce qu'on peut les forcer à répondre?

M. Audcent: Le comité détient le pouvoir d'assigner des témoins et, lorsque les témoins sont devant lui, de leur ordonner de répondre aux questions. Cependant, les formalités d'exécution relèvent de la responsabilité du Sénat.

Le sénateur Meighen: Et quelles sont ces formalités d'exécution pour le Sénat dans son ensemble?

M. Audcent: Je vais faire une réponse générale à cette question: il s'agirait d'infliger des sanctions pour outrage au Parlement.

Le sénateur Day: La raison d'être de l'article 4.8, si j'ai bien compris votre explication, serait de protéger le public en évitant la divulgation de certaines procédures de sécurité, alors que là nous parlons surtout, me semble-t-il, de la protection des témoins par le biais du privilège parlementaire. Nous cherchons à trouver le juste équilibre entre l'objectif de la protection du public qu'on trouve dans la Loi sur l'aéronautique par rapport à la protection du témoin. Si nous décidions d'assigner les témoins à comparaître, nous pourrions leur garantir qu'en raison du privilège parlementaire, ils ne se trouveraient pas dans l'eau chaude. Mais il y aurait toujours la question de la protection de l'intérêt public et la possibilité que cette dernière soit compromise si les témoins nous communiquaient certaines informations.

M. Audcent: C'est exact, sénateur Day. Il y a une différence entre une position juridique et une décision d'orientation. Je vous demande de vous reporter aux débats de la Chambre des communes en date du 17 mars 1978, où l'honorable S.R. Basford parlait de la nécessité — et je le cite:

[...] trouver un juste équilibre entre l'intérêt impérieux du public voulant que la sécurité nationale et l'intégrité de l'État ne soient pas mises en danger et l'intérêt tout aussi impérieux du public voulant que les membres de la Chambre des communes jouissent de leur droit à la liberté d'expression tout en remplissant leurs obligations.

Le sénateur Atkins: D'après ce que vous avez entendu au cours de la dernière heure, était-il approprié que les témoins invoquent à ce point l'article 4.8 pour ne pas répondre?

Le président: Je ne sais pas si on peut poser une telle question au conseiller parlementaire. C'est plutôt au comité de faire cette évaluation-là.

Le sénateur Atkins: Je me disais que c'était plutôt une question juridique.

The Chairman: It is fair to say that he is here to advise us in matters of the law, but matters of policy are for us to discuss.

There may be other questions for Mr. Audcent. He also has a copy of this material available for senators if they would like to see it in writing.

The question before us is a simple one. We were presented with, while it was not articulated, an argument that is, essentially, "Trust them because things are in good hands." If we were to trust them, they would ensure that the system is a safe one. The question facing this committee, which we need to consider in the coming days and weeks, is whether that answer is sufficient and whether the public good would be better protected by having a more thorough disclosure of the systems that are in place.

I should qualify that by saying that I do not believe that anyone on this committee is interested in going into details that might specifically jeopardize security or that might cause problems in the protection of the public. We know that a great deal of this information is currently on the public record. People who want to do serious damage to public safety in Canada are sophisticated and have access to the information already. The people who do not currently have the information are the travelling public. Should the public be entitled to know what sorts of measures are being taken to provide them with proper security and protection?

Senator Meighen: Comparisons with other jurisdictions are often invidious, but it is fair to say that the Americans have an even greater concern than we do over security measures, and the openness of their process seems to go far beyond our own.

The Chairman: Without question, the openness of their process goes far beyond our own. I would characterize it, basically, as them saying that there is a problem; steps are being taken to deal with the problem. They have taken a number of steps and will take others in the future to deal with the problem.

They are approaching it in a mature and reasonable fashion. The public can then make its own judgments about whether it is being well served. Currently, it is very difficult for the public to make a judgment at all. Certainly, I believe this committee is having difficulty making a judgment about it.

Senator LaPierre: There is also something else, Mr. Chairman, and this is why I walked out, sir. It was an insult. This committee is not a little road show. It is an official committee of the Parliament of Canada and of the Canadian people through the Parliament of Canada. I found their answers to the questions that you were asking in good faith, insulting to you as a person and as a senator, to the other senators who are here, and to the idea that a committee may inquire into public matters and be able to

Le président: On peut dire qu'il est là pour nous conseiller sur les questions de droit, mais tout ce qui intéresse la politique relève plutôt de notre responsabilité.

Il y a peut-être d'autres questions que vous voulez adresser à M. Audcent. Il a également préparé toute cette information par écrit, et on peut donc en distribuer un exemplaire à tous les sénateurs, s'ils le souhaitent.

La question à trancher est simple. L'argument avancé par les témoins, même s'il n'a pas été présenté en ces termes, peut se résumer ainsi: «Faites-nous confiance parce que la situation est bien en main.» Autrement dit, si nous acceptons de leur faire confiance, ils feront le nécessaire pour s'assurer que le système est tout à fait sécuritaire. La question qui se pose pour le comité, et sur laquelle nous devons nous pencher dans les prochains jours et les prochaines semaines, est celle de savoir si cette réponse est suffisante et si, dans l'intérêt supérieur du public, il ne vaudrait pas mieux qu'un peu plus d'information soit divulguée au sujet de ces systèmes.

Je précise qu'à mon avis, aucun membre du comité ne souhaite connaître des détails qui pourraient compromettre la sécurité ou constituer un obstacle à la protection du public. Nous savons qu'une bonne partie de cette information est déjà du domaine public. Des personnes qui voudraient mettre en danger la sécurité du public au Canada sont des personnes sophistiquées qui ont déjà accès à cette information. C'est plutôt le public voyageur qui n'a pas actuellement accès à cette information. Le public a-t-il le droit de savoir quelles mesures sont prises pour protéger adéquatement sa sécurité?

Le sénateur Meighen: Il est souvent injuste d'établir des comparaisons avec ce qui se fait ailleurs, mais je ne crois pas me tromper en disant que les Américains sont encore plus préoccupés par la sécurité que nous, alors que la transparence de leurs procédures dépasse de loin celle qu'on observe ici au Canada.

Le président: Il ne fait aucun doute que la transparence de leur processus dépasse de loin celle du nôtre. Ils disent essentiellement qu'il y a un problème et que des mesures sont prises pour régler ce problème. Ils ont pris plusieurs mesures et en prendront d'autres à l'avenir pour régler ce problème.

L'approche qu'ils ont adoptée est raisonnable et démontre leur maturité. Dans ce contexte, les citoyens peuvent porter eux-mêmes un jugement sur le caractère adéquat ou non de la protection de leurs intérêts. Or, à l'heure actuelle, les citoyens peuvent difficilement porter le moindre jugement sur la situation actuelle. En tout cas, à mon avis, le comité a beaucoup de mal à porter un jugement là-dessus.

Le sénateur LaPierre: Il y a autre chose, monsieur le président, et c'est pour ça que j'ai quitté la salle. C'était insultant. Ce comité ne fait pas fonction de spectacle itinérant. Il s'agit d'un comité officiel du Parlement du Canada et donc de la population canadienne, par l'entremise du Parlement du Canada. J'ai trouvé que leurs réponses aux questions que vous leur avez posées de bonne foi étaient insultantes pour vous en tant que particulier et sénateur, et pour les autres sénateurs qui sont présents, et

ascertain the information knowing perfectly well that the committee, as you have said, would not be asking questions that would endanger the public good and the public security of the Canadian people. This is why I was distressed.

Had I stayed, sir, I would have been much ruder.

The Chairman: We have a group of witnesses waiting to speak to us in the other room, *in camera*. Before we move to that, are there any other comments or questions that members of this committee would like to make here?

Senator Banks: I am sure that this has been answered, but I am a not clear on this.

Mr. Audcent. I assume by what you said that no witness sitting here would be subject to any sanction on the basis of any answers that the witness gave us. Is there any possibility that Air Canada would be subject to any sanction by virtue of a witness' testimony before our committee?

Mr. Audcent: Honourable senators, I will give you the legal answer but, of course, not all sanctions are legal. According to the law, "No person...shall disclose..." The person would be committing an offence, not a corporation.

Senator Banks: Corporations are judged as persons.

Mr. Audcent: Corporations are judged as persons, but it would be the person giving the evidence. It would be the person who is making that judgment call as to whether to disclose.

Senator LaPierre: Could there be a contempt charge? When is a witness in contempt of the committee and of the Senate?

Mr. Audcent: That is a very valid question, senator. If you were dissatisfied that a question had not been answered, you could so report to the Senate; the Senate could hold contempt proceedings; and the Senate could find that there was contempt.

The Chairman: You may have missed it, but Mr. Audcent has a paper that he will provide to you on this subject.

The committee continued *in camera*.

TORONTO, Monday, June 24, 2002

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 12:30 p.m. *in camera* to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

Senator Colin Kenny (*Chairman*) in the Chair.

tournaient en dérision l'idée qu'un comité puisse faire enquête sur des questions d'intérêt public et obtenir de l'information, compte tenu du fait, comme vous l'avez dit vous-même, que les membres du comité ne poseraient pas de questions qui pourraient compromettre l'intérêt public et la sécurité de la population canadienne. C'est pour ça que j'étais troublé.

Si j'étais resté, j'aurais été beaucoup plus impoli.

Le président: Nous avons un autre groupe de témoins qui nous attend dans l'autre salle, pour une séance à huis clos. Avant d'aller les rejoindre, les membres du comité ont-ils des observations à faire ou d'autres questions à poser?

Le sénateur Banks: Je suis sûr qu'on a déjà répondu à cette question, mais ce n'est pas clair dans mon esprit.

Monsieur Audcent, d'après ce que vous nous avez dit, on peut supposer qu'aucun témoin ne ferait l'objet de sanctions en raison de ses réponses à nos questions. Est-il possible qu'Air Canada fasse l'objet de sanctions en raison des déclarations faites devant le comité par un témoin?

M. Audcent: Honorables sénateurs, je vais vous répondre en me fondant sur les principes juridiques, mais il va sans dire que toutes les sanctions ne sont pas d'ordre légal. Vu le libellé de la loi et plus précisément les mots «seul le ministre peut communiquer la teneur des arrêtés [...]», c'est le témoin qui commettrait une infraction et non la compagnie.

Le sénateur Banks: Mais les compagnies sont jugées de la même manière que les particuliers.

M. Audcent: Oui, mais c'est la personne qui aurait témoigné qui aurait commis l'infraction. C'est cette personne qui aurait pris la décision de divulguer ou de ne pas divulguer.

Le sénateur LaPierre: Pourrait-on envisager une accusation d'outrage? Dans quelles circonstances un témoin est-il coupable d'outrage au comité et au Sénat?

M. Audcent: C'est une question tout à fait pertinente, sénateur. Si vous étiez insatisfait de la réponse qu'on vous a faite, vous pourriez communiquer votre insatisfaction au Sénat; le Sénat pourrait ensuite intenter un procès pour outrage et le Sénat pourrait déterminer qu'il y a eu outrage.

Le président: Vous n'avez peut-être pas entendu, mais M. Audcent a préparé un document à ce sujet qu'il peut vous fournir.

Le comité poursuit ses délibérations à huis clos.

TORONTO, lundi 24 juin 2002

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 12 h 30, à huis clos, afin d'examiner la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité au Canada et en faire rapport.

Le sénateur Colin Kenny (*président*) occupe le fauteuil.

[English]

The Chairman: I should briefly introduce the members of the committee: Senator LaPierre, Senator Atkins of Ontario, Senator Wiebe of Saskatchewan, Senator Banks of Alberta, Deputy Chair Senator Forrestall, Senator Cordy from Nova Scotia, and Senator Day, and Senator Meighen had to be excused.

This is an official meeting of the Senate. This means you are appearing here in privilege. No one can take action against you for what you say here. The other side of the coin is that it is a criminal offence to mislead a Senate committee, so you have an obligation to tell us the truth. No one can come back at you after the fact and take any legal action against you of any sort. You have the same protection of — [inaudible].

We have received some information from you in advance, having been sent down to our clerk here. It gave us some sense of the issues that you want to talk about here. Our understanding is that you are appearing before us on the basis that you believe you are in a position to give us answers that would be in the public interest.

Who would like to start off? First, I need to know if you would introduce yourselves, tell me which union are you with, tell the committee that, and who you represent. Who would like to start with the introductions?

Witness 2: The first thing is I would like to apologize. I was not exactly sure what — I could have brought documents. The original seven bullets, I believe that I sent, were done at the last minute. Once we had gotten together, we have many more points to add to our list. If we go beyond what are you expecting today, I guess that is why we are here.

The first thing I would like to do is get everyone — I am sure you are all familiar with the politics and especially conditions that we face as employees working for the government, the role we play as first line of defence. We have first-hand experience and knowledge. We think it is pertinent to fully understand or appreciate where we are coming from.

I would like to cite a Treasury Board policy. In doing so, I think you will appreciate that whether or not we question the true intent of our government to not only have shortfalls made public but for the reason that they can be remedied, and the one Treasury Board policy on disclosure of wrongdoing in the workplace. In that policy is another section that makes reference to if there is an incident pertaining to public safety or security, Treasury Board employees have the right to make disclosure.

Not speaking for Employment and Immigration, but that employment does not apply to the Canada Customs and Revenue Agency. I sent a letter to Minister Caplan asking why, if you have such a standard in place to secure public safety and security, why

[Traduction]

Le président: Je présenterai rapidement les membres du comité: le sénateur LaPierre, le sénateur Atkins, de l'Ontario, le sénateur Wiebe, de la Saskatchewan, le sénateur Banks, de l'Alberta, le sénateur Forrestall, vice-président du comité, le sénateur Cordy, de la Nouvelle-Écosse, et le sénateur Day — le sénateur Meighen regrette de ne pouvoir être présent.

Nous sommes à une assemblée officielle du sénat. Cela veut dire que vous bénéficiez de l'immunité. Personne ne peut prendre des mesures contre vous, pour ce que vous direz ici. Par contre, il faut dire que le fait d'induire en erreur un comité sénatorial constitue une infraction au Code criminel, de sorte que vous avez l'obligation de dire la vérité. À la suite de votre témoignage, personne ne peut tenter quelque poursuite que ce soit contre vous. Vous avez la même protection de... [inaudible].

Nous avons reçu à l'avance des informations de votre part, informations qui ont été envoyées à notre greffière. Elles nous ont permis de saisir un peu ce dont vous allez nous parler aujourd'hui. Si nous comprenons bien, vous venez présenter votre témoignage parce que vous croyez être en position pour nous donner des réponses qui seraient dans l'intérêt public.

Qui veut commencer? D'abord, je vous demanderais de vous présenter, de me dire — et de dire au comité — de quel syndicat vous faites partie et qui vous représentez. Qui voudrait d'abord faire les présentations?

Le témoin 2: D'abord, je voudrais m'excuser. Je n'étais pas très sûr — j'aurais pu apporter des documents. Les sept énoncés initiaux que je crois avoir envoyés ont été préparés à la dernière minute. Une fois que nous nous sommes réunis, nous avons constaté qu'il y avait bien des points à ajouter à notre liste. Si nous allons au-delà de ce à quoi vous vous attendez aujourd'hui, j'imagine que c'est pour cela que nous sommes ici.

La première chose que je voudrais faire, pour tout le monde — je suis sûr que vous êtes conscients du caractère politique de la situation, et surtout des conditions particulières auxquelles nous faisons face en tant qu'employés du gouvernement, sur la première ligne de défense. Nous avons dans ce domaine une expérience et une connaissance acquises de première main. Nous croyons que ce contexte est nécessaire pour qui souhaite saisir pleinement le point de départ de notre action.

J'aimerais citer une politique du Conseil du Trésor. Quand je le ferai, je crois que vous allez pouvoir déterminer si nous contestons, oui ou non, l'intention véritable de notre administration — non seulement pour les lacunes qui peuvent être rendues publiques, mais aussi du fait qu'on peut y remédier, et c'est la politique du Conseil du Trésor sur la divulgation des cas d'écart de conduite en milieu de travail. Cette politique renferme une autre section où il est dit que, s'il y a un incident qui touche la sécurité publique, les employés du Conseil du Trésor ont le droit de le divulguer.

Je ne parle pas d'Emploi et Immigration — mais cela ne s'applique pas à l'Agence des douanes et du revenu du Canada. J'ai écrit une lettre à la ministre Caplan pour lui demander pourquoi, s'il y a en place une norme pour garantir la sécurité

would we not have the same conditions apply to us as agency employees if we are aware of a shortfall in our national security. The employer basically responded saying there are internal mechanisms in place which do address such shortfalls. We disagree.

We understand, and we can appreciate there is, in my opinion, a political agenda to cover one's back end rather than admit there are shortfalls in the service we provide.

This all focuses on intent of government to take care of the nation. A similarity or comparison is with the risk facing customs officers. This is not getting away from why we are here today but it helps you understand where the intent and the will is to take care of business. After comments were made in Parliament and to the media about risk at the border, which ties in directly with national risk or security, 147 officers started to compile a repository on incidents of assault, et cetera, that we face on the front line. The employer basically told us to cease this activity and to destroy any copy made or printed of that. We were compiling data, information, for the internal use basically so we could implement preventative measures to secure a first line of defence.

We were basically threatened, and we do not have this to work with now.

The Chairman: If I could just stop you there, when you say you were stopped, can you tell us who stopped you?

Witness 2: The direction came from a Rob Tate. We also have a further direction or threats, I personally from my director, Barbara Hébert.

The Chairman: Who is Rob Tate, please?

Witness 2: He is a director of business management window or something. I am not 100 per cent on his title. Which was followed through by my director of customs border services, Barbara Hébert. I exhausted the internal chain of command and went up to the members of the national occupational safety and health committee — that is a joint economy — as well as the commissioner of our agency. I say this because if the sole purpose of sharing this information which we have access to as peace officers in the line of duty — there should be no problem in sharing or consulting on this information to implement preventative measures. The same should apply, as I stated previously, with Treasury Board policy on wrongdoing in the workplace if there is any known security threat to our nation. If the internal mechanisms are not adequate, then why should we be stifled or not able to tell Parliament so they can act on it?

publique, nous ne pouvons faire en sorte que les mêmes conditions s'appliquent à nous, employés d'une agence, si nous constatons une brèche dans notre sécurité nationale. Essentiellement, l'employeur a répondu qu'il existe des mécanismes internes qui permettraient de réagir en pareil cas. Nous ne sommes pas d'accord.

Nous savons que — et nous pouvons apprécier le fait qu'il y ait, si vous voulez mon avis, des acteurs politiques qui cherchent à se protéger, plutôt qu'à admettre que le service que nous fournissons comporte des lacunes.

Tout cela concerne l'intention qu'ont les pouvoirs publics de s'occuper du pays. Pour une similitude ou une comparaison, songez aux risques auxquels font face les agents des douanes. Ce n'est pas pour nous éloigner du sujet que nous abordons aujourd'hui que nous disons cela, mais plutôt pour que vous compreniez qu'il s'agit de l'intention et de la volonté de s'occuper des choses. Après que, au Parlement et dans les médias, certains commentaires eurent été formulés à propos des risques courus à la frontière, ce qui est directement lié au risque national ou à la sécurité nationale, 147 agents ont commencé à tenir un registre des cas d'agression et autres auxquels nous faisons face sur la ligne de front. Essentiellement, l'employeur nous a dit de cesser de tenir ce registre et d'en détruire toute copie, imprimée ou autre. Nous étions en train de réunir des données, des informations, à des fins internes, essentiellement afin de pouvoir adopter des mesures préventives pour consolider la première ligne de défense.

Essentiellement, on nous a menacés, et nous ne pouvons plus nous servir de cet instrument.

Le président: Permettez-moi de vous interrompre ici: quand vous dites qu'on vous a arrêtés, pourriez-vous nous dire qui a fait que vous avez arrêté de faire cela?

Le témoin 2: La directive est venue de Rob Tate. Nous avons eu d'autres directives ou menaces, et moi-même personnellement, de ma directrice, Barbara Hébert.

Le président: Pourriez-vous nous dire qui est Rob Tate?

Le témoin 2: Il est directeur de la gestion des affaires ou quelque chose du genre. Je ne suis pas parfaitement sûr du titre de son poste. La directive a été confirmée par ma directrice des services frontaliers des douanes, Barbara Hébert. J'ai passé à travers toute la chaîne de commandement interne, jusqu'aux membres du comité national de santé et de sécurité au travail — c'est un comité mixte — et au commissaire de notre agence. Si je dis cela, c'est que c'est la seule raison d'échanger ainsi des renseignements auxquels nous avons accès en tant qu'agents de la paix dans le cadre de nos fonctions — l'échange et la consultation en vue de mesures préventives ne devrait poser aucune difficulté. La même chose devrait s'appliquer, comme je l'ai déjà dit, à la politique du Conseil du Trésor sur la divulgation des cas d'écart de conduite en milieu de travail, dans la mesure où il y a une menace connue pour la sécurité de notre pays. Si les mécanismes internes ne sont pas adéquats, alors pourquoi devrait-on pouvoir nous mettre le bâillon, pourquoi ne pourrions-nous pas en parler au Parlement, pour qu'il puisse agir?

The Chairman: You were asked to destroy the records of attacks or assaults on customs officers, is what you are saying?

Witness 2: That is correct. It was a spreadsheet or a repository, and we were told to destroy that printed material.

The Chairman: Did you?

Witness 2: My counsel or my lawyers have that copy right now, so it exists.

The Chairman: It exists. Is this something that you are grieving as well?

Witness 2: Right now, it is in the hands of legal services in Ottawa, where we have a couple of related complaints being submitted under the Staff Relations Act, but we are looking for the most effective legal case to pursue it, as with application to Part 2 of the Canada Labour Code.

Senator Banks: Rob Tate and Barbara Hébert, are they CCRA people?

Witness 2: Strictly Canada Customs and Revenue Agency.

The Chairman: Did you ask them why they did not want this information to better protect your fellow officers?

Witness 2: They cited section 107 of the Customs Act, saying that dissemination of such information would contravene the act.

The Chairman: What section?

Witness 2: Section 107. We have a position from one of the managers actually, because a similar document was brought up at a local meeting, who agrees that he could not see anything that would contravene section 107 of the act.

Senator Banks: Which act?

Witness 2: The Customs Act. We also have lawyers from a law firm that also failed to see the link. The employer basically stated they have a legal opinion from the Department of Justice, but they would not share that legal opinion with us. If they had a position to clarify any contravention, then obviously, you know, we should have been made aware of that and we would have complied totally.

The Chairman: What were the consequences if you kept the document?

Witness 2: I would be guessing. I would say insubordination at the least, and I could not put a limit on what they may do to someone like myself.

Again, trying to focus on the position we are in, that is why we are here today —

Le président: On vous a demandé de détruire les registres des agressions perpétrées contre les agents des douanes, c'est bien ce que vous dites?

Le témoin 2: Tout à fait. C'était un tableau ou un registre, et nous nous sommes fait dire de détruire le matériel ainsi imprimé.

Le président: L'avez-vous fait?

Le témoin 2: Mon conseil ou mes avocats ont la copie en main en ce moment, c'est donc qu'elle existe.

Le président: Elle existe. Avez-vous également déposé un grief à ce sujet?

Le témoin 2: Maintenant, cela se trouve entre les mains des services juridiques à Ottawa, où nous avons formulé quelques plaintes connexes en application de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique, mais nous cherchons les arguments juridiques les plus efficaces pour pousser l'affaire plus loin, comme pour l'application de la partie 2 du Code canadien du travail.

Le sénateur Banks: Rob Tate et Barbara Hébert — est-ce que ce sont des gens de l'ADRC?

Le témoin 2: De l'Agence des douanes et du revenu du Canada, strictement.

Le président: Est-ce que vous leur avez demandé pourquoi ils ne souhaitent pas avoir ces renseignements pour mieux protéger vos collègues?

Le témoin 2: Ils ont cité l'article 107 de la Loi sur les douanes, en disant que la diffusion de tels renseignements irait à l'encontre de la loi.

Le président: Quel article?

Le témoin 2: L'article 107. Nous avons obtenu le point de vue de l'un des cadres, en fait, puisque la question d'un document semblable a été soulevée à une réunion locale — le cadre affirme ne rien voir qui puisse aller à l'encontre de l'article 107 de la loi.

Le sénateur Banks: De quelle loi?

Le témoin 2: La Loi sur les douanes. Nous avons également consulté les avocats d'un cabinet, qui ne voient pas de liens non plus. Essentiellement, l'employeur a déclaré disposer d'un avis juridique du ministère de la Justice, mais il n'a pas voulu nous en faire part. S'il avait une position qui permettait de préciser en quoi cela va à l'encontre de la loi, alors, évidemment, vous le savez, nous devrions en être informés et nous nous y conformerions tout à fait.

Le président: Quelles auraient été les conséquences si vous aviez gardé le document?

Le témoin 2: Je ne saurais le dire avec certitude. Je dirais que ce serait tout au moins de l'insubordination, et je ne pourrais mettre de limite à ce qu'ils peuvent faire à une personne comme moi.

Encore une fois, pour essayer de nous concentrer sur la situation où nous nous trouvons, et c'est pourquoi nous sommes là aujourd'hui —

Senator Banks: Before we leave that subject, and I am sorry to keep bugging you about this, did they tell you this verbally or in writing?

Witness 2: I have it in writing.

Senator Banks: Would you send us a copy of that, please?

Witness 2: I can send you the file, yes.

One other point: I attended the national policy forum last November. John Manley spoke at that, and many dignitaries from the U.S. and the RCMP, a whole gamut of high-profile people. One of the questions I asked Mr. Manley is how does our government assess risk at the border. He is not in a position or was not in a position to, I guess, respond at that time. I did ask the same question to a Mr. Denis Lefebvre, the Assistant Commissioner for Customs and Trade, and again he did not have an answer when we met last September 25, I believe.

Now, my concern, again, and as I said to the policy forum, if you are going to tailor your questions around a certain area, you have to know the environment, and at that time, if we do not know — if they are basing national security on the actual number of occurrences rather than the probability, then that, we believe, is the wrong thing to do.

We had one September 11 on American soil. That does not mean it is not going to happen again. That is what we tried to convey at this meeting, that the possibility exists and we have to deal with that.

I guess I will move along to the Pearson and my involvement at Pearson.

We share with Immigration the first line of defence. We have their primary automated lookout system. I think a common concern is that it is a stand-alone. It does not have the information readily available so that officers can use it. That goes in addition to the fact that we have so many temporary, inadequately trained staff. We have been lobbying for a long time against the use of students, and the reason being, quite simply, that they have a crash course. I have tried to compare it to who is in the best position to identify a counterfeit bill. In this case we are doing passports or landed immigrant papers, whatever. But obviously someone in the banking industry who has experience would be able to pick out the false documents. Students come in. They have — it varies across Canada — two-and-a-half to three weeks training. There is no pass-fail mechanism. They are basically put on the front line of defence, the first line of defence, and it is used as a training ground.

Le sénateur Banks: Avant de quitter ce terrain — et je m'excuse de vous harceler à ce sujet —, pourriez-vous nous dire si cette directive a été donnée de vive voix ou par écrit?

Le témoin 2: Je l'ai sous forme écrite.

Le sénateur Banks: Pourriez-vous nous en faire parvenir une copie?

Le témoin 2: Je peux vous transmettre le dossier, oui.

Autre affaire: j'ai assisté au forum national sur les politiques en novembre dernier. John Manley a pris la parole à cette conférence, tout comme nombre de dignitaires provenant des États-Unis et de la GRC, tout un lot de hauts placés. Entre autres, j'ai demandé à M. Manley comment notre gouvernement s'y prenait pour jauger un risque à la frontière. Il n'est pas en mesure ou il n'était pas en mesure, j'imagine, de répondre à ce moment-là. J'ai posé la même question à M. Denis Lefebvre, commissaire adjoint des douanes et du commerce, et, encore une fois, il n'a pu répondre à la question quand nous nous sommes réunis, le 25 septembre, je crois.

Bon, ce que je crains, encore une fois, et j'en ai parlé au forum sur les politiques, si vous êtes pour adapter vos questions à un secteur donné, vous devez connaître le milieu et, à ce moment-là, si nous ne savons pas — s'ils font reposer la sécurité nationale sur le nombre d'incidents plutôt que sur la probabilité, alors, à notre avis, ce n'est pas comme cela qu'il faut agir.

Il y a eu une attaque du 11 septembre, en sol américain. Cela ne veut pas dire qu'il ne pourra y en avoir d'autres. C'est ce que nous avons essayé de faire comprendre à cette réunion, que la possibilité existe et que nous devons nous pencher sur ce problème.

Je vais maintenant aborder la question de l'aéroport Pearson, du rôle que je joue à l'aéroport Pearson.

Nous partageons la première ligne de défense avec Immigration. Nous avons leur système automatisé de surveillance à la ligne d'inspection. Je crois que le fait que ce système soit «autonome» est une préoccupation courante. L'information n'est pas facilement accessible pour que les agents puissent s'en servir. Cela s'ajoute au fait que nous avons un si grand nombre d'employés temporaires qui n'ont pas de formation adéquate. Depuis longtemps, nous faisons des pressions contre le recours à des étudiants, la raison étant, tout simplement, qu'ils doivent subir un cours très intensif. J'ai déjà essayé de faire l'analogie avec le cas où il faut savoir qui est le mieux placé pour repérer un faux billet. Dans le cas qui nous occupe, il s'agit de passeports ou de documents d'immigrants admis, ou d'autres choses du genre. Évidemment, quelqu'un qui, au sein de l'industrie bancaire, a l'expérience voulue sera en mesure de repérer les faux documents. Les étudiants sont engagés. Ils doivent subir — cela varie d'un endroit à l'autre au Canada — une formation de deux et demie à trois semaines. Il n'y a pas de facteur éliminatoire; on les installe sur la ligne de front, la première ligne de défense, qui sert de lieu d'entraînement des recrues.

A lot of these students in the past could not distinguish between a Canadian resident and a landed immigrant, so people, if they were living overseas, came with a Canadian passport, were being sent to Immigration, for a further check, whereas landed immigrants or people using these documents, “Okay, you live here. You can go right through.” So a lot of the referrals — and again, no matter what the legislation or the amendments are to the Immigration Act, it is only as good as the referrals that are sent to them.

Again, it is like trying to find impaired drivers on the highway. If you take all the RIDE checks off the highway, you will not know truly how many impaired driver there are and how many people are contravening the act. It is the same with the immigration legislation, et cetera. If the people are not getting referred for the further examination, then how do we know the extent of how many people are walking out the door?

Another pertinent fact is our agency conducts blitzes. What it is, it is for enforcement.

The Chairman: Before you go on to that, I think we understand the point you are making, and we have heard it elsewhere, about the question of students and the fact that they do not have the same level of training that is appropriate for other people who are working on the primary inspection line.

What was of interest was the point you were making earlier that you said that there is information available that you are not getting at the primary inspection line.

Witness 2: Yes.

The Chairman: My assumption was that you could put a passport through a reader, and that would give you some information. Is that not true?

Witness 2: No. First, we have various Access to Information banks. The primary lookout system is not linked up to our CPIC database. It will give us information to the extent that if the name comes up, it will show probability of whether or not this person contravened the Immigration or Customs Act in the past. It will not say that Mr. Kiss, who came across in Fort Erie, whether this person has a criminal record, et cetera. It will not give us that information.

The Chairman: But that information is available somewhere, and you could have it?

Witness 2: That is correct.

The Chairman: Where is it available? In other words, what would help the committee is if you told what you are getting now and what is out there that you are not getting and what it would take to put the two together so you had a better picture of who is coming across. Can you describe that to us?

Par le passé, nombre de ces étudiants ne pouvaient faire la distinction entre un résident canadien et un immigrant admis, de sorte que les gens, s'ils vivent à l'étranger, arrivaient munis d'un passeport canadien, étaient envoyés à l'Immigration, pour un contrôle supplémentaire, alors que les immigrants admis ou les gens qui se servaient de ces documents se faisaient dire: «D'accord, vous vivez ici. Vous pouvez y aller.» Par conséquent, un grand nombre de cas déferés — et, encore une fois, quelle que soit la législation ou les modifications apportées à la Loi sur l'immigration, ce sont les cas déferés qui comptent.

Encore une fois, c'est comme essayer de trouver sur une autoroute les conducteurs qui ont les facultés affaiblies. Si vous éliminez tous les contrôles routiers, vous ne saurez pas vraiment combien il y a de conducteurs qui ont les facultés affaiblies et combien de conducteurs transgressent la loi. Cela vaut également pour la loi sur l'immigration, entre autres. Si les gens ne sont pas déferés à un autre interrogatoire, alors comment savoir le nombre de gens qui franchissent le seuil?

Autre fait pertinent: notre agence effectue des blitz. Pourquoi? Pour faire respecter la loi.

Le président: Avant que vous n'abordiez cette question, je dois vous dire que nous comprenons l'argument que vous défendez; nous l'avons déjà entendu ailleurs, à propos des étudiants et du fait qu'ils n'obtiennent pas le niveau de formation considéré comme adapté à la situation d'autres qui travaillent sur la ligne d'inspection primaire.

Vous avez dit plus tôt quelque chose d'intéressant: vous avez dit qu'il y a des informations existantes auxquelles vous n'avez pas accès sur la ligne d'inspection primaire.

Le témoin 2: Oui.

Le président: Je présumais que vous pouviez faire lire le passeport par une machine, et que cela vous donnerait certains renseignements. N'est-ce pas le cas?

Le témoin 2: Non. D'abord, nous avons diverses banques d'accès à l'information. Le système de surveillance de la ligne d'inspection n'est pas relié à notre base de données du CPIC. Cela nous donnera des informations dans la mesure où — si c'est le nom d'une personne qui apparaît, il y aura une probabilité qu'elle ait transgressé la loi sur l'immigration ou sur les douanes par le passé. Le système ne dira pas que M. Kiss, qui a franchi la douane à Fort Erie, a un casier judiciaire et ainsi de suite. Le système ne nous donnera pas ces renseignements.

Le président: Mais ces renseignements se trouvent quelque part, et vous pourriez les obtenir?

Le témoin 2: Oui.

Le président: Où? Autrement dit, ce qui serait utile au comité, c'est que vous lui disiez quels sont les renseignements que vous obtenez en ce moment et quels sont ceux qui existent, mais que vous n'obtenez pas et qu'il vous faudrait obtenir pour broser un tableau plus complet de la situation pour savoir qui s'en vient. Pourriez-vous nous décrire cela?

Witness 2: I will try. What we need is one system, I guess more like the Americans', where all the information is on-line, so you do not have to rely on a secondary referral in order to do a second examination. So when you put the document through and it read —

The Chairman: What do you get now? Start with that. What information do you have at this point when someone is getting off a plane from Egypt?

Witness 3: The client would come up to primary, which is Customs. The passport would be checked, and if there is any doubts in the 30 seconds or 60 seconds that Customs has, they will make a secondary referral to Immigration.

The Chairman: How do you determine whether you have doubts or not?

Witness 2: That goes back to the ability of the officer to profile or pick up on the indicators. That is what we are saying. Normally, it takes an officer a year on the line to become experienced, to know what they are looking for, to put the pieces of the puzzle together. It is like a game of hide and seek.

The Chairman: What I am hearing you say is, you are judging by the person's behaviour, whether they seem nervous, whether they are answering a question in a reasonable way, but you are not judging by specific information that you have as a result of the document they have handed you?

Witness 2: That is right.

Witness 5: Maybe we should explain that in the first instance, when the Customs officer is dealing with someone, it is only an inspection. It is not an examination per se. They do not normally ask that many questions. They quickly look through the passport. They may not be as experienced at reading the passport or whatever, but basically they are trying to determine whether or not — they are trying to facilitate the entry of people to Canada, but at the same time they are trying to make qualified referrals for a more in-depth examination by referring them to Immigration.

The Chairman: What is your data, is my question. What data are you making this judgment on?

Witness 2: If there was an actual contravention in the past, it should be keyed into the system and show up. If there was —

The Chairman: Say the traveller from Egypt had a drug conviction in Canada. Would you know that just upon him presenting his passport to you?

Witness 2: It should come up on the system.

Witness 3: In the customs portion.

Witness 2: We have two screens, though.

Le témoin 2: Je vais essayer. Ce qu'il nous faut, c'est un seul et unique système — qui serait, j'imagine, davantage comme celui des Américains — où toutes les informations se trouvent en ligne, de sorte qu'il n'est pas nécessaire de procéder au renvoi au deuxième interrogatoire pour obtenir un deuxième examen de la situation. Alors, quand on fait passer le document et que la lecture —

Le président: Qu'est-ce que vous obtenez en ce moment? Commencez par cela. Quels sont les renseignements que vous obtenez en ce moment, dans le cas où il arrive quelqu'un à bord d'un avion provenant d'Égypte?

Le témoin 3: Le client arriverait à la ligne d'inspection primaire, c'est-à-dire les Douanes. L'agent vérifierait son passeport et, s'il a quelque doute que ce soit dans les 30 ou 60 secondes dont il dispose, il décide du renvoi au deuxième interrogatoire à l'Immigration.

Le président: Qu'est-ce qui fait que vous puissiez avoir des doutes?

Le témoin 2: Cela nous ramène à la capacité qu'a l'agent de repérer un profil ou des indicateurs. C'est ce que nous disons. Normalement, l'agent doit travailler sur la ligne pendant un an pour acquérir une certaine expérience, pour savoir ce qu'il faut rechercher, pour rassembler les morceaux du puzzle. C'est comme un jeu de cache-cache.

Le président: Si je comprends bien, vous jugez les gens d'après leur conduite, le fait qu'ils semblent nerveux, qu'ils répondent à une question de façon raisonnable, mais vous ne les jugez pas selon des renseignements précis qui sont à votre disposition parce que vous avez un document qu'on vous a remis?

Le témoin 2: C'est cela.

Le témoin 5: Peut-être faut-il expliquer que dans le premier cas, quand l'agent des douanes traite avec quelqu'un, il ne s'agit que d'une inspection. Ce n'est pas une vérification en tant que telle. Normalement, il ne pose pas beaucoup de questions. Il parcourt rapidement le passeport. Il n'a peut-être pas autant d'expérience qu'un autre à lire le passeport ou je ne sais quoi, mais, essentiellement, il essaie de déterminer si — il essaie de faciliter l'entrée des gens au Canada, mais, en même temps, il essaie de déterminer correctement les cas où il faut renvoyer la personne à un interrogatoire plus approfondi, aux autorités de l'Immigration.

Le président: Ma question est la suivante: quelles sont vos données? Quelles sont les données que vous utilisez pour porter un tel jugement?

Le témoin 2: S'il y a eu une transgression par le passé, cela devrait être inscrit dans le système et on le verrait. S'il y avait...

Le président: Disons que le voyageur provenant d'Égypte a déjà été condamné pour une affaire de drogue au Canada. Est-ce que le seul fait de passer son passeport dans la machine vous permettrait de le savoir?

Le témoin 2: Le système devrait le dire.

Le témoin 3: Dans la partie des douanes.

Le témoin 2: Parce que nous avons deux écrans.

The Chairman: So that should come up on the system. What other things would come up on your system automatically?

Witness 4: Custom violations, immigration violations. Canada Customs would only have rudimentary information.

The Chairman: Basically, if they had been in the system before, you know about it just by passing the passport through a reader?

Witness 5: That is dependent on what has been put into our database. Only in the past few months, for instance, have they added 1,000 Interpol warrants that were never in the system before.

The Chairman: What do you want to have in your reader, in a perfect world?

Witness 2: One of the first shortfalls we must correct is the actual document that is being read. Right now, the system or the response is based on date of birth and the name of an individual. When people come up to the counter and present a document, if the document has been tampered with, a photo sub or whatever, and recycled —

The Chairman: You better tell us what a photo sub is.

Witness 2: Okay. I sell my passport. You are an illegal. You want to come into Canada. You basically substitute it. It is a genuine document, but now you have become me, basically.

The Chairman: They take out the picture.

Witness 2: They take out the picture, and we will not tell you how, and put a new picture in, and now you are the guy that appears on the picture.

The Chairman: That is easy to do?

Witness 2: Yes. It is big business.

Senator Banks: Would it not be easy to make it so that you cannot do that?

Witness 3: We have tried. Look at our new proposal for the permanent resident card for Canada. I can remember in the early 1990s, there were plans to put it into place, with the biometrics and everything. Nothing happened. We are now back to introducing permanent resident — the maple leaf card, as it is called. But it will not have biometrics. It will just have a picture, basically looks like a citizenship card.

Senator Banks: I am sorry to do this, but I have been wondering about this for years. I need to get a passport, so I go someplace and get my picture taken. There is a very simple means of having that picture, instead of being pasted onto page 3 of my passport, to have it printed on page 3 of my passport. Now it will be harder to get rid of, will it not?

Unidentified Speaker: Some countries do this already.

Witness 5: Yes.

Le président: Le système devrait donc le dire. Quelles sont les autres choses que votre système dirait automatiquement?

Le témoin 4: Il révélerait les transgressions du côté des douanes, du côté de l'immigration. Douanes Canada n'aurait que des renseignements rudimentaires.

Le président: Essentiellement, si le nom est déjà dans le système, il suffit de passer le passeport dans un lecteur pour le savoir?

Le témoin 5: Cela dépend de ce qui a été inscrit dans notre base de données. Au cours des derniers mois seulement, par exemple, on a ajouté 1 000 mandats d'Interpol qui n'y étaient pas auparavant.

Le président: Idéalement, qu'est-ce que votre lecteur devrait pouvoir vous révéler?

Le témoin 2: Une des premières lacunes qu'il faut corriger, c'est le document qui, lui-même, est passé dans le lecteur. En ce moment, le système ou la réponse est fondé sur la date de naissance et le nom de la personne. Quand les gens arrivent au comptoir et présentent un document, si le document a été altéré, qu'il y a eu substitution ou autre chose, et recyclage...

Le président: Qu'entendez-vous par substitution?

Le témoin 2: Bon. Je vends mon passeport. Vous êtes immigrant illégal. Vous voulez venir au Canada. Essentiellement, il y a substitution. C'est un document authentique, mais vous êtes maintenant moi, essentiellement.

Le président: Ils retirent la photo.

Le témoin 2: Ils retirent la photo, et je ne vous dirai pas comment, et en mettent une nouvelle — et voilà vous êtes la personne qui figure sur la photo.

Le président: C'est facile à faire?

Le témoin 2: Oui. Cela rapporte beaucoup d'argent.

Le sénateur Banks: Ne serait-il pas facile de s'organiser pour que ce soit impossible à faire?

Le témoin 3: Nous avons déjà essayé. Regardez notre nouveau projet de carte de résident permanent pour le Canada. Je me rappelle qu'au début des années 90, on voulait adopter une telle carte avec les caractéristiques biométriques et tout le reste. Rien ne s'est fait. Nous voilà revenus à l'idée d'introduire une carte de résident permanent — la carte d'identité nationale. Mais elle n'aura pas de caractéristiques biométriques. Il n'y aura qu'une photo, essentiellement comme une carte de citoyen.

Le sénateur Banks: Je m'excuse, mais je songe à la question depuis des années. J'ai besoin d'un passeport, de sorte que je vais quelque part pour faire prendre ma photo. Il existe une façon très simple de faire en sorte que cette photo soit, plutôt que collée à la page trois de mon passeport, imprimée à la page trois de mon passeport. À ce moment-là, il est plus difficile de l'en sortir, non?

Une voix: Certains pays le font déjà.

Le témoin 5: Oui.

Witness 4: The second most common method of illegal traffic is coming up with a complete counterfeit document. At the going rate, the department estimates about U.S. \$5,000 is the market value of a recycled passport.

Witness 1: With regard to the data formed images that would go on to — whether it is the plastic type cards or anything we would do in print form, one of the problems that you have with a passport is it is not plastic laminate. You will still have to imprint something or adhere the photo in some way, shape or form onto the paper document. The problem that you end up with, similar to — if you will notice, right now we are having problems with our \$50 and \$100 bills because people are counterfeiting them. We cannot even protect our own currency from forgery. That is one of the problems with the passport documents, is to create a document that is so complex that it cannot be forged and then to take a photograph and to imprint that photograph onto a paper document, and that is the problem. It is still paper.

If we were to substitute and have an actual card — I will use this one as an example. We have these for our ID cards at Pearson International Airport. We have these, the same type of things, for Pearson International Airport. One of the concerns that was raised as a result of September 11 was Pearson International Airport, the GTAA, identified that they had a number of these types of cards missing. They were using a spreadsheet of missing cards to determine who was not eligible to come into the airport.

The problem is, you need both. You cannot say here is what we have lost, because you can make these. For \$2.50, you can get someone to make these. It is only a plastic card with colouring imprinting done over top with a digital image photograph. These are a dime a dozen. If this is all that is being used to determine who is eligible to enter into a restricted area, it is absurd.

Witness 5: There were something like 150, I believe, on that list.

Witness 1: That is correct. That only said how many were missing. If mine does not show up and it is not missing, of course I just made it and you do not have it on your list. I just made the card. Do not tell me it is missing. It cannot be. It does not exist on your database. The security people were just looking and saying, “Oh, yeah, you have a card. Come on in.” That is how absurd it is.

The same thing would work with the passport. If you have a digital image, you still need some sort of permanent, unalterable type background, and that is a complex process to do.

Witness 2: It is like the concern with the old medical or OHIP card. All there was was a number. In reality, you could have a cousin living state-side who wanted to come up and get some surgery or whatever or go see a doctor for a physical. “Here is my OHIP card.” Now, you do not know who that belongs to. It is a legitimate card, but there is no way of tracing it to a specific individual.

Le témoin 4: L'autre méthode de trafic illégale la plus couramment employée, c'est de créer un document complètement falsifié. Au prix du marché, selon le Ministère, un passeport recyclé vaut environ 5 000 \$ US.

Le témoin 1: Quant aux images faites de données qui iraient sur — que ce soit une carte de plastique ou un imprimé, un des problèmes que pose le passeport, c'est qu'il n'est pas plastifié. Il faudra encore faire une surimpression ou coller la photo d'une manière ou d'une autre sur le document de papier. Le problème avec lequel on se retrouve ressemble à — si vous le remarquez, en ce moment, les billets de 50 et de 100 \$ nous posent des problèmes parce que les gens fabriquent des faux. Nous n'arrivons même pas à protéger notre propre monnaie. C'est un des problèmes qui se posent dans le cas des passeports; il nous faut créer un document si complexe qu'on ne peut en faire de faux, puis prendre une photo et la surimprimer sur un document papier, et voilà le problème. C'est encore du papier.

Si nous pouvions remplacer le passeport par une vraie carte — je vais me servir de celle-ci pour donner un exemple. C'est ce que nous avons comme carte d'identité à l'aéroport international Pearson. Nous avons ceci, le même genre de chose, pour l'aéroport international Pearson. Une des préoccupations soulevées après le 11 septembre, c'était qu'à l'aéroport international Pearson, selon la GTAA, plusieurs de ces types de cartes avaient disparus. Ils utilisaient une liste de cartes disparues pour déterminer qui n'avait pas le droit de venir à l'aéroport.

Le problème, c'est que ça prend les deux. On ne peut dire: voici ce que nous avons perdu, parce que nous pouvons les faire. Pour 2,50 \$, vous pouvez demander à quelqu'un de vous en faire une. Ce n'est qu'une carte plastifiée avec une empreinte chromatique sur le dessus, et une photo numérique. C'est très facile à trouver. Si tout cela sert à déterminer qui a le droit d'entrer dans une zone à accès restreint, c'est absurde.

Le témoin 5: Il y en avait quelque chose comme 150, je crois, sur cette liste.

Le témoin 1: C'est cela. La liste ne faisait que dire combien de cartes avaient disparu. Si ma carte ne figure pas sur la liste, qu'elle n'a pas disparu, c'est, bien sûr, que je viens de la fabriquer et que vous ne la trouverez pas là. Je viens de fabriquer la carte. N'allez pas me dire qu'elle est disparue. Elle ne peut pas y être. Elle n'existe pas dans votre base de données. Les responsables de la sécurité regardaient et disaient: «Ah, bon, vous avez une carte. Entrez donc.» Voilà à quel point c'est absurde.

La même chose vaudrait pour le passeport. Si vous avez une image numérique, il vous faut encore une sorte de fond permanent, inaltérable, et c'est un processus complexe.

Le témoin 2: C'est comme la préoccupation que soulevait l'ancienne carte d'assurance-santé, la carte de la RAMO. Tout ce qu'il y avait, c'était un chiffre. En réalité, votre cousin américain pouvait venir au Canada pour subir une intervention chirurgicale ou autre chose, pour obtenir chez le médecin un examen médical: «Voici ma carte de la RAMO». En fait, vous ne savez pas à qui appartient la carte. C'est une vraie carte, mais il n'y a aucune façon de faire un lien entre la carte et la personne qui la présente.

Again, with the landed immigrant documents, there is no expiry date on the old ones. We get them recycled. Some of them have gone through the wash. They are hard to read at best. The thing is, you can keep recycling those, putting on new names under aliases, under a whole gamut of ways. That document is very valuable if you can smuggle 20 people into the country.

Witness 3: And under the new act, there is an expiry date, five years, but again, to produce them, we will put them out, and I will make you a bet that within three months there will be counterfeit copies out there. In our office, we produced our own cards.

Senator Forrestall: Is that an Immigration card?

Witness 3: That is an Immigration card for the enforcement office where I work. We got our pictures taken in the office, and someone there created the card. I mean, it is very easy. The technology is out there, and we are well aware of that when we do our thing.

For the landed immigrant permanent resident card, there will be no biometrics, as I have indicated. We figure the office will be here in Mississauga, and there will be a five-year expiry date, except for the brand new people who get them. If there is anything such as criminality or suspicions, they will only get a one or two year. This will be a trial and error thing.

The Chairman: Your point is that anything short of having a biometric identifier makes you uncomfortable with the card. Is that what I am hearing?

Witness 3: That is one thing, but on the other hand, biometrics and the department and the Privacy Commissioner are in some major discussions, from what I am gathering. The Privacy Commissioner has interfered — not interfered. He has made his two cents worth known on what he thinks of biometric cards. He has also talked about iris scanners that they are planning on using at the ports of entry. He is concerned that it is a breach of privacy, so on one side we have the privacy issue, and on the other side we have security.

If we could create a card that is secure, it would probably resolve a lot of issues. Do we talk about putting a fingerprint on there, or do we talk DNA? I do not know.

The Chairman: Just so I understand the privacy issue, are they not cards designed to get you through the system faster? You do not have any requirement to use it. You can go through the system, be checked in a thorough way, or you can show the card and take the fast track. Is it not a voluntary thing for people to have?

Witness 3: No, the card will be compulsory. This one will be just as easy to forge. We know the new Canadian passport, within three months or so, there were counterfeit copies out there. There are extremely good forgers out there who make very good money at this.

Encore une fois, dans le cas des documents des immigrants admis, les vieux ne comportent pas de date d'expiration. Il y a recyclage. Parfois, les documents ont été dans la laveuse. Au mieux, on a de la difficulté à les lire. Enfin, vous pouvez les recycler toujours, mettre de nouveaux noms, de toute sorte de façons. Le document est très précieux s'il permet de faire passer 20 personnes au Canada illégalement.

Le témoin 3: Et selon la nouvelle loi, il y a une date d'expiration — cinq ans —, mais, encore une fois, pour les produire, nous allons en sortir, et je vous parie que dans les trois mois, il y aura des faux qui circuleront. À notre bureau, nous produisons nos propres cartes.

Le sénateur Forrestall: Est-ce une carte d'immigration?

Le témoin 3: C'est une carte d'immigration pour le service d'exécution de la loi où je travaille. Nous avons fait prendre notre photo au bureau, et quelqu'un, là, créé la carte. Je veux dire que c'est très facile. La technologie existe, et nous en sommes bien conscients quand nous faisons notre travail.

Pour la carte de résident permanent d'immigrant reçu, il n'y aura pas de caractéristiques biométriques, comme je l'ai dit. Nous imaginons que le bureau se trouvera ici, à Mississauga, et qu'il y aura une date d'expiration de cinq ans, sauf pour les tout nouveaux. Si quelque chose comme des antécédents judiciaires ou des doutes font surface, ce ne sera qu'un an ou deux. C'est à tâtons qu'on avancera.

Le président: Vous dites que s'il n'y a pas d'identificateurs biométriques, la carte vous pose des difficultés. Est-ce bien cela?

Le témoin 3: C'est un aspect de la chose, mais, en même temps, il y a les caractéristiques biométriques et il y a le ministère et le commissaire à la protection de la vie privée qui entretiennent des discussions importantes, d'après ce que j'ai pu établir. Le commissaire à la protection de la vie privée s'est immiscé dans le dossier — non, il ne s'est pas immiscé. Il a fait savoir ce qu'il pense des cartes biométriques. Il a parlé aussi des lecteurs d'iris que l'on prévoit utiliser aux points d'entrée. Il craint qu'il ne s'agisse d'une violation de la vie privée; d'une part, il y a donc la question de la vie privée; et d'autre part, il y a celle de la sécurité.

Si nous pouvions créer une carte qui est à l'abri des faux, cela réglerait probablement un grand nombre de problèmes. Faut-il y mettre les empreintes digitales, faut-il y mettre de l'ADN? Je ne sais pas.

Le président: Je souhaite simplement comprendre la question de la vie privée: n'y a-t-il pas des cartes conçues pour que le traitement soit plus rapide? On n'est pas obligé de s'en servir. On peut passer dans le système, être vérifié de manière rigoureuse, ou on peut présenter la carte et obtenir un traitement accéléré. Est-ce que c'est volontaire?

Le témoin 3: Non, la carte sera obligatoire. Cette carte sera tout aussi facile à falsifier. Nous savons que trois mois après la mise en circulation du nouveau passeport canadien, il y avait des faux qui circulaient. Il existe des faussaires extrêmement habiles qui tirent de cette activité d'excellents revenus.

Witness 4: If we do develop a fail-safe document, the illegal traffic will just adopt documents from other countries.

Witness 1: That is right. We are talking about our own documents. The fact of the matter is that we still have a myriad of passports and other types of documents that allow people access to Canada.

The Chairman: Do you know what an Egyptian passport really looks like?

Witness 1: Not necessarily, no, and we cannot do anything to enhance the protective measures they have from forging, et cetera. Some of the documents that we receive from other developing countries are so poorly made that you look — what you would normally think is a forgery because of the washed-out ink in the passport is actually a true document. This is their valid passport with errors in spelling, et cetera.

Senator LaPierre: When a person from a country other than Canada — Poland, for example — arrives here, you look at his or her passport on the reader. Does Interpol have information on the reader, or do the police of Poland have that, so that you will know whether the person is cause for concern? Should we have such a system? I thought they had that in place.

Witness 4: Our department, a few years ago, were considering a quick overview. CPIC is Canada's national database on criminal records. There is no interface between the databases of either of our agencies. There is no interface. The information is isolated on CPIC alone. We would have to get up and run a separate check — a time exhaustive check.

Senator LaPierre: It does not appear on your screen.

Witness 4: No.

The Chairman: These are the people that do your preliminary check. They see 98 per cent of the people and they send you the two per cent or whatever it is.

Senator LaPierre: Of the 98 per cent of the people that they see and allow through, some of them could have a criminal record and the information on CPIC does not come to you because there is no interface between agencies. We have been talking about this for years: your computers should talk to their computers. Why has that not happened?

Witness 5: Treasury Board.

Witness 3: CPIC is an RCMP database. To access CPIC, one in immigration has to undergo a course and basically, they access CPIC on their computer. In the meantime, anyone who does not have access to CPIC should not be in that cubical. There is extreme security. The CPIC is a problem in respect of access. I do not think they have it on the primary line. There is also the American system, NCIC. There are no links to that. If we speak

Le témoin 4: Si nous mettons au point un document à toute épreuve, les faussaires finiront par n'adopter que des documents provenant d'autres pays.

Le témoin 1: Oui. Nous parlons de nos propres documents. Il ne faut pas oublier qu'il y a encore une myriade de passeports et documents d'autres genres qui permettent aux gens d'entrer au Canada.

Le président: Savez-vous à quoi ressemble vraiment un passeport égyptien?

Le témoin 1: Pas forcément, non, et nous ne pouvons rien pour améliorer les mesures de protection dont ils disposent contre les faux et ainsi de suite. Certains des documents que nous recevons d'autres pays en développement sont si mal faits qu'à les voir on penserait normalement avoir affaire à un faux — il y a l'encre délavée, par exemple — mais il s'agit en fait de documents authentiques. C'est un passeport authentique, avec les fautes d'orthographe et tout le reste.

Le sénateur LaPierre: Quand une personne originaire d'un pays autre que le Canada — disons la Pologne — arrive ici, vous passez son passeport dans le lecteur. Interpol a-t-elle des informations sur le lecteur, ou la police de la Pologne a-t-elle ces informations, pour que vous puissiez savoir si la personne en question devrait vous inquiéter? Est-ce que nous devrions avoir un tel système? Je crois qu'ils avaient cela en place.

Le témoin 4: Il y a quelques années, notre ministère envisageait de faire un examen rapide de la situation. La base de données du CPIC est la base de données nationale du Canada sur les antécédents judiciaires. Il n'y a aucune interface entre les bases de données des organismes. Il n'y a pas d'interface. L'information se trouve dans le système autonome du CPIC. Il faudrait que nous procédions à une vérification distincte — ce qui exige beaucoup de temps.

Le sénateur LaPierre: Vous ne voyez pas ça à l'écran.

Le témoin 4: Non.

Le président: Ce sont les gens qui s'occupent de votre contrôle préliminaire. Ils laissent entrer 98 p. 100 des gens et vous renvoient les 2 p. 100 qui restent.

Le sénateur LaPierre: Des 98 p. 100 qu'ils laissent entrer, certains ont un casier judiciaire, et l'information du CPIC ne vous parvient pas parce qu'il n'y a pas d'interface entre les organismes. Nous parlons de cela depuis des années: vos ordinateurs devraient pouvoir converser avec leurs ordinateurs. Pourquoi cela ne s'est-il pas fait?

Le témoin 5: À cause du Conseil du Trésor.

Le témoin 3: Le CPIC est une base de données de la GRC. Pour accéder au CPIC, un responsable de l'Immigration doit suivre un cours et, essentiellement il a accès au CPIC à partir de son ordinateur. Dans l'intervalle, quiconque n'a pas accès au CPIC ne doit pas se retrouver dans le cubicule. Une mesure de sécurité extrême est appliquée. Le CPIC est un problème pour ce qui est de l'accès. Je ne crois pas qu'on puisse y recourir sur la ligne

to Pearson CPIC, it is cumbersome and antiquated, and we will talk about technology tools later.

Witness 5: There is only one CPIC terminal at each of the three terminals. The RCMP jealously guards this information, and that is not a criticism, it is a fact.

Senator LaPierre: Should we, because you own the pastures, so to speak, and place the RCMP officers —

Witness 5: CPIC only tells you who has a criminal record in Canada. It does not tell you criminal records —

Senator LaPierre: It does not tell you the criminal record of my friend from Poland.

Witness 5: No. If you want to look at a good passport, citizens of Japan have passports where the picture is part of the laminate.

Senator Banks: Earlier you said that when you swipe a Canadian passport for a Canadian coming in, it does say whether there was a previous criminal record. I heard you say just now that it does not.

Witness 4: It shows if there is an enforcement with immigration or with Canada Customs, neither of which is a criminal record.

Senator Banks: A criminal record does not show up.

Witness 5: No. Some enforcement agencies have taken the extraordinary step of inputting that information to our system so that you would have that information, but normally we do not have it.

Senator Forrestall: I am curious about this. Is this because, if you go beyond the information you generate, you would then be profiling? Are you saying that? Is there a danger that you would deem suspect anyone with a criminal record? In other words, this business of profiling was frowned upon because it raises the issue of ethnic —

Witness 5: We do not usually run criminal checks on Canadian citizens because we do not take enforcement action against them.

Witness 1: I wanted to indicate about profiling that, with respect to customs infractions, once are you in the system, you are in the system. As a general rule, if you had an infraction in the past, you should be referred to additional examination, regardless. That is standard procedure. It does not allow for profiling. You had an enforcement action against you in the past and therefore, you are subject to more intense scrutiny each time you enter Canada from that time on.

People throw around the concept of profiling. It is the same thing when we have a source country for narcotics. Generally, if you have a source country, the nationals of that country are prime suspects. From Colombia, for example, you could expect that. If

primaire. Il y a aussi le système américain — le NCIC. Il n'y a pas de lien avec ce système. Pour parler du CPIC à l'aéroport Pearson, disons que c'est lourd et dépassé — nous allons parler des outils de la technologie plus tard.

Le témoin 5: Il n'y a qu'un terminal du CPIC dans chacune des trois aéroports. La GRC protège jalousement l'information en question — et cela n'est pas un reproche, mais plutôt un fait.

Le sénateur LaPierre: Nous faudrait-il, du fait que vous soyez maître des lieux, pour ainsi dire, et placez des agents de la GRC —

Le témoin 5: Le CPIC ne fait que dire qui a un casier judiciaire au Canada. Il ne révèle pas la teneur des casiers judiciaires —

Le sénateur LaPierre: Il ne parle pas du casier judiciaire de mon ami de Pologne.

Le témoin 5: Non. Si vous voulez un exemple d'un bon passeport, disons que les citoyens du Japon ont un passeport où la photo est intégrée à la pellicule plastique.

Le sénateur Banks: Plus tôt, vous avez dit que lorsque vous faites lire par la machine le passeport d'un Canadien qui arrive au pays, la machine dit bien si la personne a des antécédents criminels. Or, je viens de vous entendre dire qu'elle ne le fait pas.

Le témoin 4: Elle dit qu'il y a eu une mesure d'exécution du côté de l'immigration ou des douanes du Canada; ni l'une ni l'autre ne donnent de casier judiciaire.

Le sénateur Banks: Le système ne montre pas qu'il y a un casier judiciaire.

Le témoin 5: Non. Certains organismes ont adopté la mesure extraordinaire qui consiste à intégrer cette information à notre système, de sorte qu'on peut avoir cette information, mais, en temps normal, nous ne l'avons pas.

Le sénateur Forrestall: Cela pique mon intérêt. Est-ce parce que, si vous allez au-delà de l'information que vous produisez, cela donnerait un profilage? Est-ce ce que vous êtes en train de dire? Y a-t-il danger d'avoir des doutes au sujet de quiconque a un casier judiciaire? Autrement dit, la question du profilage est mal vue parce qu'on y voit la possibilité d'un profilage ethnique —

Le témoin 5: Habituellement, nous ne vérifions pas les antécédents criminels des citoyens canadiens parce que nous ne prenons pas à leur égard de mesures d'exécution.

Le témoin 1: Je voulais dire au sujet du profilage, que, pour ce qui est des infractions touchant les douanes, une fois que votre nom est dans le système, votre nom est dans le système. En règle générale, si vous avez commis une infraction par le passé, quelle que soit la situation, vous devriez être renvoyé à un interrogatoire complémentaire. C'est la façon normale de procéder. Cela ne permet pas de profilage. Vous avez fait l'objet d'une mesure d'exécution par le passé et, par conséquent, depuis, vous êtes assujéti à un examen plus intense chaque fois que vous entrez au Canada.

Les gens disent n'importe quoi au sujet du profilage. C'est la même chose quand il est question des pays sources de stupéfiants. En règle générale, quand il est question d'un pays source, les ressortissants du pays sont considérés comme des suspects. Si

it were a Colombian flight, you would not be targeting individuals, but rather the flight that is arriving from a source area. Anyone on that flight could be —

Senator Forrestall: There could be an American on the flight.

Witness 1: That is right. It is not a case of targeting the nationals per se; the issue is that they came from a source country. If the flight came from a terrorist location, it would not a matter of profiling, it would be a case of using logical sense in saying this is where it is.

The Chairman: We have taken you off your agenda. If you could just finish up by telling us what information you think you should be getting —

Senator Forrestall: Is there a point at which, in the doing of your work, you would feel happy and confident that you are not missing too much? Do you need to make that possible access to Interpol?

Witness 3: Let me speak to immigration. Pearson has an AFIS, Automated Fingerprint Identification system, machine that has been sitting there for months. It has not been installed because they have to bring in someone to set it up so they don't void the warranty, and then they have to train staff. I know that there is at least one port of entry that is using one on a regular basis. Pearson has had it for how many years? Is it two or three months?

Witness 5: They have been sitting there.

Witness 3: If there are any doubts about the person, you could run his fingerprints on the machine. That machine would be useful after this Friday because, as we take refugee claimants in the 72-hour turnaround — working days only, we would be able to put the fingerprints on it and receive at least some basic data such as whether this person has a criminal record, or whatever.

Senator Forrestall: Beyond the fingerprinting, what other kind of information and from what sources is needed? Apparently, we send information to the United States but they do not send it back. There is no *quid pro quo* there.

Witness 2: Access to any information database would be helpful. There is another important point that everyone has to focus on. The government or the agency says that we rely on technology. We will not necessarily rely on increasing the number of officers that are screening.

All of technology is based on past contraventions. So, if you are a first-time offender, you will not show on the system because you have not committed a crime. If you have been 100 per cent convicted, that is different. Sometimes other information gets on the system, but if you are a first-time offender trying to smuggle in a narcotic or if you are not on the lookout list of terrorists.

vous prenez l'exemple de la Colombie, vous pouvez vous y attendre. S'il arrive un vol en provenance de Colombie, vous ciblez non pas les individus, mais plutôt le vol lui-même, qui arrive d'un pays source. Quiconque se trouve à bord de ce vol pourrait...

Le sénateur Forrestall: Il pourrait y avoir un Américain à bord du vol.

Le témoin 1: C'est cela. Il ne s'agit pas de cibler les ressortissants en tant que tels; c'est seulement que l'avion provient d'un pays source. Si le vol provenait d'un lieu qui est un foyer de terroristes, ce ne serait pas une question de profilage; il s'agirait d'être logique et de dire que c'est de là que vient le vol.

Le président: Nous vous avons fait dévier de votre route. Pouvez-vous simplement terminer en nous disant quelles sont les informations que, à votre avis, vous devriez obtenir...

Le sénateur Forrestall: Y aurait-il un point où, pour ce qui est de votre travail, vous seriez heureux, vous croiriez qu'il n'y a pas trop d'information qui vous échappe? Faut-il que cela devienne possible — l'accès à Interpol?

Le témoin 3: Permettez-moi de parler d'immigration. L'aéroport Pearson a un système informatisé de dactyloscopie, une machine qui se trouve là depuis des mois. Elle n'a pas été installée parce qu'il faut faire venir quelqu'un pour cela, pour que la garantie demeure bonne, puis il faut former le personnel. Je sais qu'il y a au moins un point d'entrée où on s'en sert régulièrement. L'aéroport Pearson l'a depuis combien d'années déjà? Serait-ce plutôt deux ou trois mois?

Le témoin 5: Les machines sont restées là...

Le témoin 3: Si vous avez quelques doutes sur l'identité de la personne, vous pouvez vérifier ses empreintes digitales au moyen de la machine. La machine serait utile à partir de vendredi, car dans les cas où nous traitons les demandes de réfugiés dans un délai de 72 heures — ce sont des jours ouvrables seulement, nous pourrions utiliser la machine de dactyloscopie et recevoir tout au moins des données de base, par exemple pour savoir si la personne a un casier judiciaire.

Le sénateur Forrestall: À part les empreintes digitales, quels sont les autres genres d'information dont vous avez besoin, et les sources? Apparemment, nous transmettons des informations aux États-Unis, mais ils ne nous rendent pas le service. Nous donnons sans recevoir.

Le témoin 2: L'accès à toute banque de données serait utile. Il y a un autre point important que tout le monde devrait envisager. Le gouvernement ou l'organisme dit que nous nous fions à la technologie. Nous n'allons pas nécessairement nous fier à un nombre plus grand d'agents affectés au filtrage.

La technologie donne toujours des renseignements sur les transgressions passées. Si c'est la première fois que vous commettez une infraction, votre nom ne paraîtra pas dans le système parce que vous n'avez jamais commis d'acte criminel auparavant. Si vous avez été condamné en bonne et due forme pour un acte criminel, ce n'est pas la même chose. Parfois, d'autres informations se trouvent dans le système, mais si vous

It is a handicap, in a way. Our first line is comprised of 100 per cent students at Canada's largest port of entry who have to deal with the ever-evolving passports from every country around the world and with the fact of experts counterfeiting documents. When there is a landed immigrant paper, the date of birth and the name are keyed in, but officers do not key in the serial number to see whom that information is supposed to belong to. Therefore, John Doe could have Mary Brown's landing paper but, guess what, John Doe has not come up on the system and so he could walk in free — he could play the part and convince the officer that he is legit.

If there were a link so that they could check the document number to make sure that it is in fact Mary Brown, then they would question John Doe's possession of that document. That is a basic fundamental that they have to correct.

Again, in respect of profiling, there have been some problems associated with it. If there is not an experienced officer, it is difficult. They can really be blinded because there are 70 acts of parliament to understand, even whether hot dogs from the U.S. are admissible. They will get caught up in the long line-ups, et cetera, and be worrying about whether they are looking for a terrorist, or whatever. Call it intuition or what you will but, all of a sudden, something will snap in a seasoned officer and he or she will pick up an indicator of some sort that will prompt him or her to send that person for a secondary referral.

The Chairman: We had the issue of students brought before us at earlier meetings and the committee has heard a great deal of testimony on it. We are not cutting you short on the matter, but we have heard the argument.

Senator Cordy: When you look at a passport that has a picture, but the information does not relate to that picture because that picture is transposed. Is there a way to verify that, in fact, the picture matches the person showing it to you, where the other information on the passport does not correspond?

Witness 4: Right now, Canadian immigration does not have a liaison with the passport office. There is no such liaison with our own passport office. We cannot corroborate the information in a timely manner.

Witness 3: Several years back, we had a Canadian citizen returning to Canada on a Canadian citizen passport that she obtained in Hong Kong. She was referred by customs to immigration, immigration reviewed her and then, in *The Globe and Mail*, Jan Wong wrote her article.

essayez de passer des stupéfiants en contrebande pour la première fois ou si vous ne figurez pas sur la liste de terroristes sous surveillance...

C'est un handicap, d'une certaine façon. Notre première ligne se compose à 100 p. 100 d'étudiants, au plus important point d'entrée du Canada; ces étudiants doivent regarder des passeports toujours changeants de tous les pays du monde et traiter avec le fait que des experts fabriquent des faux. Dans le cas du document d'un immigrant admis, la date de naissance et le nom sont inscrits, mais l'agent n'entre pas le numéro de série pour voir à qui est censée s'appliquer l'information en question. Par conséquent, Jean Untel pourrait avoir le document d'immigration de Denise Tremblay, mais, imaginez donc, le nom de monsieur Untel n'apparaît pas dans le système, de sorte qu'il peut entrer sans problème — il pourrait jouer son rôle et convaincre l'agent qu'il est bel et bien qui il affirme être.

S'il pouvait employer un lien qui lui permette de vérifier le numéro du document pour s'assurer qu'il s'agit bel et bien de Denise Tremblay, alors il se demanderait pourquoi c'est Jean Untel qui a en main le document en question. C'est un problème fondamental qu'il faut corriger.

Encore une fois, pour ce qui est du profilage, il y a eu certains problèmes. Quand les agents ne sont pas expérimentés, cela devient difficile. Ils peuvent vraiment être aveuglés dans leur tâche: il existe 70 lois qu'il faut comprendre, et qui vont jusqu'à dire si les hot-dogs provenant des États-Unis sont admissibles. Ils doivent traiter avec les longues files d'attente et tout le reste, et se soucier de savoir qu'ils sont à la recherche d'un terroriste et autres choses encore. Appelez cela de l'intuition ou appelez ça ce que vous voulez, mais, tout à coup, il y a quelque chose qui fait réagir l'agent chevronné, qui repère un indicateur d'une forme ou d'une autre qui le pousse à renvoyer la personne à un interrogatoire secondaire.

Le président: La question des étudiants a été portée à notre attention dans le passé, et le comité a recueilli beaucoup de témoignages à ce sujet. Nous ne vous demandons pas d'abrégier votre exposé là-dessus, mais sachez que nous avons déjà entendu l'argument.

Le sénateur Cordy: Quand on regarde un passeport où il y a une photo, mais où l'information ne se rapporte pas à la personne photographiée parce que la photo est transposée... y a-t-il une façon de vérifier si la photo est bel et bien celle de la personne qui présente le passeport, quand les autres informations sur le passeport ne correspondent pas?

Le témoin 4: En ce moment, l'immigration canadienne n'a pas de liaison avec le bureau de passeports. Il n'y a pas de liaison de ce genre avec notre bureau des passeports. Nous ne pouvons corroborer rapidement les informations voulues.

Le témoin 3: Il y a de cela plusieurs années, une citoyenne canadienne revenait au pays munie d'un passeport canadien qu'elle avait obtenu à Hong Kong. Les douanes l'ont renvoyée à l'immigration, l'immigration a étudié son cas, puis, dans le *Globe and Mail*, Jan Wong a rédigé son article.

This is an extreme example, but it does happen. Customs receives a passport. If a customs officer asks for your name or your date of birth and the information does not match, there would be a referral to immigration. Let us keep in mind that we have many people come up the line and say, “refugee.” Customs will then automatically refer them to immigration, and some of them do not have documents.

Under the new act, we will be able to detain people for documents, but the issue is the cost of detention. I do not know if you have ever heard about this, but the famous Celebrity Inn down the street has a memo that comes around every so often that says, “the inn is full, don’t detain.” This is a problem.

Witness 5: Many decisions are predicated on cost and that is a questionable way of looking at things.

Notwithstanding what has been said already, and I do not want to chide my customs brothers because it is a joint concern, you cannot inspect or examine someone that you do not see. The international channel at the airport is not well patrolled — not to my knowledge, but I have only been there for 30 years — but the thing is that we —

The Chairman: What is the international channel?

Witness 2: I guess it depends whether it is a newer or older facility. Take Terminal One, for example. The only barrier in place for people disembarking an aircraft is a plastic chain. There are corridors where passengers are to voluntarily comply so that they go straight to the Canada Customs and Immigration area to be admitted into Canada legally. Just a couple weeks ago, there was a medical reported on an aircraft. There was reason to believe that the individual had ingested some narcotics. I guess one of the concealment containers broke and he fell ill. We had to respond to the aircraft but by the time we arrived, the passenger had basically run out and was as far as the street. The point is that there is no one in place to restrict the flow of people. There is some control but there is no preventing people from walking directly out onto the street. On many occasions there is only a plastic chain. An airline employee may take someone’s bag out that was forgotten on board. They want to get it to the passenger ASAP, so they walk into the sterile area where people are waiting to board the aircraft and then through another door that is guarded on the outside by a security person. There is nothing to stop people from walking out, technically or realistically.

Witness 5: It does not fit the definition of a “sterile lounge.” The example I wanted to give is about an embarrassing situation that occurs at times, whereby a flight from outside of Canada can arrive and the airline does not completely fulfil its responsibilities of having an agent in place to guide people down to the primary inspection line. People end up finding their own way to the domestic area to look for customs and immigration so they can

C’est un exemple extrême, mais cela arrive. Les douanes se font remettre un passeport. Si l’agent des douanes demande à la personne son nom ou sa date de naissance et que l’information donnée ne correspond pas, la personne est renvoyée à l’immigration. N’oublions pas que nous avons un grand nombre de personnes qui arrivent et qui disent être des réfugiés. Les douanes les renvoient alors automatiquement à l’immigration, et certaines ne sont pas munies de documents.

Selon la nouvelle loi, nous allons pouvoir détenir les gens pour l’histoire des documents, mais cela revient à une question de coûts du point de vue de la détention. Je ne sais pas si vous en avez déjà entendu parler, mais le célèbre Celebrity Inn, au bout de la rue, fait circuler une note qui revient régulièrement: «L’hôtel est plein, ne détenez plus les gens.» Voilà un problème.

Le témoin 5: Nombre de décisions sont fondées sur les coûts, et c’est une façon discutable de voir les choses.

Malgré ce qui a déjà été dit, et je ne veux pas réprimander mes frères des Douanes, puisqu’il s’agit d’une préoccupation commune, on ne saurait inspecter ou examiner quelqu’un qu’on ne voit pas. Le secteur international de l’aéroport n’est pas bien patrouillé — pas à ma connaissance, mais je ne travaille là que depuis 30 ans — mais l’affaire, c’est que nous —

Le président: Qu’est-ce que le secteur international?

Le témoin 2: Ça dépend si vous parlez des nouvelles ou des anciennes installations. Prenez l’exemple de l’aérogare un. Le seul obstacle, pour les gens qui descendent de l’avion, c’est une chaîne en plastique. Il y a des corridors où les passagers doivent se diriger volontairement, pour aller directement au secteur des douanes et de l’immigration du Canada, pour être admis légalement au pays. Il y a quelques semaines seulement, un cas médical a été signalé à bord d’un aéronef. On avait des raisons de croire que le type avait ingéré des stupéfiants. J’imagine que l’un des contenants ingérés s’était brisé et que le type est tombé malade. Il nous a fallu intervenir, mais le temps que nous arrivions, il avait pris ses jambes à son cou et était rendu dans la rue. Là où je veux en venir, c’est qu’il n’y a personne sur place pour contenir la circulation. Un certain contrôle est exercé, mais rien n’empêche les gens de se diriger directement vers la rue. Souvent, il n’y a qu’une chaîne en plastique. Par exemple, un employé de la société aérienne peut tomber sur un sac laissé à bord par un passager. Alors, il veut le remettre à son propriétaire le plus vite possible, de sorte qu’il se dirige dans la zone stérile, là où les gens attendent de pouvoir monter à bord de l’aéronef, puis franchit une autre porte où il y a un gardien de sécurité. Techniquement, rien n’empêche des gens de sortir, et il y en a qui le font.

Le témoin 5: Cela ne répond pas à la définition de «zone stérile». L’exemple que je voulais donner concerne une situation embarrassante qui survient parfois: il arrive un vol international, et la société aérienne ne s’acquitte pas pleinement de la responsabilité qui lui revient d’avoir sur place un agent chargé de diriger les passagers vers la ligne d’inspection primaire. Les gens finissent par trouver eux-mêmes la zone publique, à la

check their things. They reach that point without being inspected at all by any federal government agency. Is that correct?

Witness 2: Many times, the only way we know they did not report is that they are coming back looking for the baggage. It is still in the locked up area and they have to ask for their baggage. We find out that the security was breached because they were never inspected — a whole flight of passengers.

The Chairman: How often would a whole flight get through in that way? Would it be once a year?

Witness 5: I do not know whether the international channel is patrolled in any way by your service or by anyone. We do not have patrols other than our disembarkation team. Basically, they are free to wander. As I said, the airlines do not always fully meet their obligations to address an inbound aircraft and escort all passengers down for federal government inspection.

Senator LaPierre: The difficulty is that the airports are badly constructed. Passengers disembark and someone points them in the right direction, which can go on for as much as seven miles, 18 kilometres, without another soul in sight.

Witness 5: We call it “Cardiac Alley.”

Senator LaPierre: Passengers reach the hall and sometimes someone is there. I take for granted that these doors to the corridors are locked.

The point I want to make is that these issues you are raising are about common sense and, therefore, easily solvable. It shocked me when you said that you do not have enough information to assess foreigners or Canadians arriving here.

I do not expect refugees to have papers. If I ever take refuge from my country, I would not walk around with my bank account information, et cetera. I am reminded of the story about a flight that was about to land and many of the Chinese sitting in first class threw their passports and all their papers down the toilets. That story is well documented. It seems to me that everyone else should have papers.

The lack of information that you need to have, particularly on foreign people, is dangerous. Now, that brings me to the issue of profiling. The issue of profiling is not that the plane coming from Colombia will have dope on it, but rather that every Colombian is a dope addict and is, therefore, a dope merchant. In that same mentality vein, it can be said that every black man looks alike, and that every teenager will hit you over the head if given the chance. There are all kinds of mentalities that exist and we have seen that in customs and immigration people. Does this mentality still exist?

recherche des douanes et de l'immigration, pour retrouver leurs choses. Ils y arrivent sans avoir fait l'objet d'une inspection quelconque de la part d'un organisme fédéral. C'est bien cela qui se produit?

Le témoin 2: Souvent, nous apprenons qu'ils ne se sont pas présentés aux autorités parce qu'ils reviennent chercher leurs bagages. Les bagages sont encore dans la zone verrouillée, et les gens doivent les demander. Nous découvrons qu'il y a eu infraction à la sécurité parce que les gens n'ont jamais fait l'objet d'une inspection — tous les gens à bord d'un vol.

Le président: À quelle fréquence arrive-t-il qu'un vol entier échappe ainsi aux autorités? Une fois par année?

Le témoin 5: Je ne sais pas si le secteur international est patrouillé de quelque façon que ce soit par votre service ou par quiconque. Nous n'avons pas de patrouille, autre que notre équipe de débarquement. Essentiellement, les gens sont libres d'aller et de venir. Comme je l'ai dit, les sociétés aériennes ne s'acquittent pas toujours pleinement de leur obligation de s'occuper d'un vol à l'arrivée et d'escorter tous les passagers jusqu'au point où les attendent les inspecteurs fédéraux.

Le sénateur LaPierre: La difficulté, c'est que les aéroports sont mal aménagés. Les passagers descendent de l'avion, et quelqu'un leur montre le chemin qu'il faut prendre, qu'ils peuvent parcourir sur sept milles, 18 kilomètres, sans voir une âme qui vive.

Le témoin 5: C'est ce que nous appelons «Cardiac Alley» — parce que c'est difficile pour les cardiaques de faire tout ce chemin.

Le sénateur LaPierre: Les passagers arrivent dans la zone voulue et, parfois, quelqu'un est là. Je tiens pour acquis que les portes menant à ces corridors sont verrouillées.

Ce que je voulais faire valoir à propos de ces questions que vous soulevez, c'est qu'il s'agit de bon sens, de questions qui sont donc faciles à régler. Cela m'a scandalisé de vous entendre dire que vous ne disposez pas de renseignements suffisants pour jauger les étrangers ou les Canadiens qui arrivent ici.

Je ne m'attends pas à ce que les réfugiés arrivent munis de documents. Si j'avais à fuir mon pays, je ne me baladerais pas avec des renseignements sur mes comptes bancaires et tout cela. Cela me rappelle l'histoire d'un avion qui était sur le point d'atterrir, et à bord duquel nombre de Chinois, assis en première classe, ont jeté leur passeport et leurs documents dans les toilettes. L'histoire est bien documentée. Il me semble que tout le monde devrait avoir des documents, sauf les réfugiés.

Le fait de n'avoir pas tous les renseignements voulus, surtout sur les étrangers, est dangereux. Cela m'amène à la question du profilage. Quand il est question de profilage, il s'agit non pas de dire qu'il y aura des stupéfiants à bord du vol en provenance de Colombie, mais plutôt que tous les Colombiens sont des toxicomanes et, par conséquent, des vendeurs de drogue. Si on obéit à la même mentalité, on peut dire que tous les noirs se ressemblent et que tous les adolescents, s'ils en ont l'occasion, vont vous donner un coup sur la tête. Il existe toute sorte de mentalités, et nous avons déjà vu cela chez les gens des douanes et de l'immigration. Cette mentalité existe-t-elle encore?

Witness 4: I would say that is more or less just perception. I cannot really defend it but, basically, as far as information getting back to you, do you want to talk about criminal databases?

Senator LaPierre: I am told that some people, either leaving or coming to Canada, may pose a security risk. I want to know whether you have the information to identify those people.

Witness 5: We have a diverse ethnic mix of officers. If any anti-ethnic sentiments came out, they would be quickly detected.

Witness 4: If I were a terrorist I would destroy my documents and claim to be a refugee.

The Chairman: Please walk us through this. Say a passenger arrived with no documents because they went down the toilets on the plane. What do you do with that person?

Witness 4: Depending on the time of day and our operational requirements, we would strive to search the person forthwith, in case there is a shred of documentation. There would not be a strip search. There would be a pat down and a luggage search. Strip search would involve chartering the client and giving them access to counsel. We can frisk the person, which is usually sufficient.

Judging the cooperation we receive will dictate whether these people are released for examination. Post-September 11, we do upfront security screening, which is basically a run on CPIC, the Canadian database.

The Chairman: How do you do a run on CPIC without documents?

Witness 4: The person assumes an identity and we run with that.

The Chairman: So, I could say any name and any date and you would key that into the database for your search. You type in whatever is told to you.

Witness 4: That will tell us if they have a criminal record in Canada.

Witness 2: Based on the name they give us, without being able to confirm that that is their identity, they will walk out to the streets.

Witness 4: After the search, photographs and fingerprints are taken.

The Chairman: What do you do with those?

Witness 4: The same as with those of someone with a criminal record.

The Chairman: Who then receives the material?

Le témoin 4: Je dirais que cette perception est plus ou moins juste. Je ne peux pas vraiment la défendre, mais, essentiellement, pour ce qui est des informations qui vous reviennent, voulez-vous parler des banques de données sur la criminalité?

Le sénateur LaPierre: On me dit que certaines personnes, en arrivant au Canada ou en s'en allant dans un autre pays, peuvent poser un risque pour la sécurité. Je veux savoir si vous disposez des renseignements voulus pour identifier ces personnes.

Le témoin 5: La composition ethnique de notre effectif est variée. S'il y avait des sentiments antiethniques, on aurait vite fait de les repérer.

Le témoin 4: Si j'étais terroriste, je détruirais mes documents et je revendiquerais le statut de réfugié.

Le président: Voulez-vous nous expliquer cela? Disons qu'un passager arrive sans être muni des documents voulus parce qu'il les a fait disparaître dans les toilettes de l'avion. Que faites-vous de cette personne?

Le témoin 4: En fonction de l'heure qu'il est et de nos exigences opérationnelles, nous essaierions de fouiller la personne tout de suite, au cas où il lui resterait une bricole de documentation. Il n'y aurait pas de fouille à nu. Il y aurait une fouille sommaire et une fouille des bagages. Pour effectuer une fouille à nu, il faut lire la charte au client et lui permettre de recourir à un avocat. Nous pouvons faire une fouille sommaire, ce qui suffit habituellement.

Selon la coopération qu'offre la personne, nous déterminons si nous devons l'envoyer à l'interrogatoire. Depuis le 11 septembre, nous effectuons au départ une vérification de sécurité, qui consiste essentiellement à interroger la base de données du CPIC, la base de données canadienne.

Le président: Comment faites-vous pour consulter le CPIC sans documents?

Le témoin 4: La personne prétend avoir telle ou telle identité, et c'est là notre point de départ.

Le président: Je pourrais donc vous donner n'importe quel nom et n'importe quelle date, et vous inscrire cela dans la base de données pour faire une recherche. Vous inscrivez tout ce qu'on vous dit.

Le témoin 4: Cela nous dira si la personne a un casier judiciaire au Canada.

Le témoin 2: Selon le nom que la personne nous donne, si nous ne pouvons confirmer que c'est son identité, elle se retrouvera libre.

Le témoin 4: Après la recherche, on prend des photos et les empreintes digitales.

Le président: Qu'en faites-vous?

Le témoin 4: C'est la même chose que pour une personne qui a un casier judiciaire.

Le président: Qui reçoit alors le matériel?

Witness 4: The RCMP eventually enters the information in their database where it remains permanently. They are dispatched to the RCMP on the same day of the person's arrival. That is when the RCMP receives the information on their database.

The Chairman: The person is photographed and fingerprinted, and then what happens?

Witness 4: Questioning to determine the person's credibility. We take details on the nature of their claims and their background. The interrogation takes about three hours.

Witness 5: This does not apply to the same type of people who might have arrived on a flight late at night and whom we just cannot process. That is the decision made in most of those cases.

The Chairman: Do you not have the staff to do that at night?

Witness 5: That is about it. Staff may have already worked about twelve hours.

The Chairman: Therefore, the optimum time to arrive is at the end of your shift. Is that what you are telling me?

Witness 5: The best time would be late on a Friday night.

Witness 4: Typically.

Senator Fairbairn: Did you say that they arrive en masse?

The Chairman: Twelve people could come in at midnight, or more.

Witness 4: Three hundred new immigrants could arrive that we would have to photograph.

Witness 3: This Friday, the system will change with the new act. When I was before the Senate and House committees on citizenship and immigration, we put forward our concerns that we were not ready and we are still not ready. Last Friday I checked and the manuals that will be the guides for enforcement are coming soon. We have one week. Then, we have the three-day turn around, which means that during that time, and it is a working day so Saturdays, Sundays and stat holidays do not count. During that time there will be an expectation people will be photographed and fingerprinted. If eight us were working, that information could be sent out immediately.

Post-September 11, there have been CSIS agents in some of the ports of entry working on-site: Fort Erie was one and I believe PIA had some. There needs to be better liaison and working together on that aspect. One way into Canada is to throw out the passport and claim refugee status. The other way is to arrive looking like a businessman because the chances are you will not be referred. Hell's Angels do that on a regular basis; they arrive wearing three-piece suits and walk right through.

Le témoin 4: La GRC finit par inscrire les renseignements dans sa base de données, où ils sont inscrits en permanence. Les renseignements sont transmis à la GRC le jour même où la personne est arrivée. C'est à ce moment-là que la GRC reçoit les renseignements dans sa base de données.

Le président: On prend une photo et les empreintes digitales de la personne, et puis qu'est-ce qui arrive après?

Le témoin 4: Un interrogatoire vise à déterminer la crédibilité de la personne. Nous recueillons des précisions sur la nature de sa revendication et sur sa situation. Cela prend environ trois heures.

Le témoin 5: Cela ne s'applique pas aux gens qui sont peut-être arrivés à bord d'un vol tard dans la nuit et que, faute de temps, nous ne pouvons simplement pas traiter. C'est la décision qui est prise dans la majeure partie de ces cas.

Le président: N'avez-vous pas des gens qui travaillent la nuit?

Le témoin 5: C'est à peu près cela. Le personnel peut avoir déjà travaillé 12 heures environ.

Le président: Le meilleur moment pour arriver, c'est donc à la fin d'un quart de travail. C'est bien ce que vous me dites?

Le témoin 5: Le meilleur moment, ce serait le tard, un vendredi soir.

Le témoin 4: C'est classique.

Le sénateur Fairbairn: Avez-vous dit qu'ils arrivent en grand nombre?

Le président: Douze personnes pourraient arriver à minuit, ou plus.

Le témoin 4: Il pourrait arriver 300 nouveaux immigrants dont il nous faudrait prendre la photo.

Le témoin 3: Vendredi prochain, le système va changer en fonction de la nouvelle loi. Quand j'ai témoigné devant les comités de la citoyenneté et de l'immigration du Sénat et de la Chambre, nous avons fait valoir nos préoccupations — nous n'étions pas prêts, et nous ne le sommes toujours pas. Vendredi dernier, j'ai vérifié: les guides qui renferment les consignes voulues pour l'exécution de la loi arrivent bientôt. Nous disposons d'une semaine. Ensuite, nous avons un délai de trois jours, ce qui veut dire que durant cette période, et c'est une journée de travail — le samedi, le dimanche et les congés fériés ne comptent pas. Durant cette période, il est entendu que les gens soient photographiés et que l'on prenne leurs empreintes digitales. S'il y a huit employés qui travaillent, l'information pourrait être transmise immédiatement.

Depuis le 11 septembre, des agents du SCRS se trouvent à certains points d'entrée. Il y a le cas de Fort Erie et, je crois, l'aéroport international Pearson. Il faut une meilleure liaison, une meilleure collaboration à cet aspect des choses. Une façon d'entrer au Canada consiste à jeter son passeport et à revendiquer le statut de réfugié. L'autre façon consiste à arriver en se présentant comme homme d'affaires: probablement qu'on ne vous enverra pas à l'interrogatoire. Les membres des Hell's Angels le font régulièrement; ils arrivent vêtus d'un complet trois pièces et passent directement, sans problèmes.

The Chairman: How do you know that?

Witness 3: The example we had on September 11. On the one flight, by sheer accident there were four referrals to immigration. We found one Hell's Angel and one terrorist.

The Chairman: How did you know he was a Hell's Angel?

Witness 3: He was interviewed and the process started. It has been very hush-hush. Through the grapevine, you find out these things out. We were on strike, there were further referrals from customs and there was September 11.

Witness 5: The reality of September 11 hit home. Ironically, we were not on the job initially because we were out on strike. We were called back in by both the employer and by the union, obviously. Mr. O'Farrell can tell you what did not happen on September 11.

Witness 3: On September 11 we were picketing the parking lot and we delayed an Air Canada flight. I remember the stewardesses swearing and cursing us, and then what ended up happening —

Witness 4: We have no proof of this, other than headlines, piecing things together and sixth sense. It would appear that our picket line disrupted one of the flights that would have flown south. There were two Canadian carriers that were supposed to have joined in on September 11. Box cutters were found on Air Canada flights on that day.

Witness 5: They were grounded flights that would have flown south. It is our understanding, from the media, that the RCMP were interviewing all the passengers who had flown on that day, but on that day we did get a couple of terrorists. It was very disturbing to find, when we came in from the picket line, that we had indirectly stopped this Air Canada flight. The next day it was headed to Calgary and that is when passengers discovered all the box cutters on board.

The Chairman: How do you stop outgoing flights?

Witness 3: We were on the picket line and we held up the people going through to board.

Witness 5: They could not park their cars.

Witness 3: GTAA would not let us do that.

Witness 1: If I can, I will take us back to some of the earlier questions, specifically what types of tools we say that we need with respect to computerized databases and or what have you. We have to keep cognizant of the fact that computers are wonderful tools while they work. The system is only as good as the quality of the information that is entered. Currently, we have databases that are stocked with notices to watch out for particular people and those notices should have expired years ago and they are never cleaned out.

Le président: Comment le savez-vous?

Le témoin 3: C'est que nous en avons eu l'exemple le 11 septembre. C'est une coïncidence — à bord d'un vol particulier, quatre personnes ont été renvoyées à l'immigration. Il y avait un membre des Hell's Angels et un terroriste.

Le président: Comment savez-vous qu'il était membre des Hell's Angels?

Le témoin 3: Il a été interviewé, et le processus a commencé. Cela est demeuré très secret. Par le téléphone arabe, on finit par découvrir ces choses. Nous étions en grève, il y a eu d'autres renvois des douanes, et il y a eu le 11 septembre.

Le témoin 5: Les effets du 11 septembre se sont faits sentir. Fait paradoxal, nous n'étions pas au travail au départ, puisque nous étions en grève. L'employeur et le syndicat nous ont rappelés, évidemment. M. O'Farrell peut vous dire ce qui ne s'est pas produit le 11 septembre.

Le témoin 3: Le 11 septembre, nous avions notre piquet de grève dans le stationnement, et nous avons retardé un vol d'Air Canada. Je me rappelle que les hôtesses de l'air nous ont lancé des injures, et puis ce qui a fini par arriver...

Le témoin 4: Nous n'avons pas de preuve à ce sujet, autres que les manchettes, les éléments d'information que nous avons rassemblés et une sorte de sixième sens. Il semble que notre piquet aurait dérangé un des vols qui s'en allaient, direction sud. Deux avions de transporteurs canadiens auraient été censés participer à l'incident le 11 septembre. On a trouvé des exactos à bord d'avions d'Air Canada ce jour-là.

Le témoin 5: Il s'agit d'avions immobilisés qui se seraient dirigés vers les États-Unis. Si nous avons bien compris et que les médias ont dit la vérité, la GRC interviewait tous les passagers à bord des vols ce jour-là, mais ce jour-là, nous avons eu quelques terroristes. Il a été très troublant de constater, en arrivant du piquet, que nous avions indirectement immobilisé cet avion d'Air Canada. Le lendemain, en route vers Calgary, les passagers à bord ont découvert les exactos.

Le président: Comment faites-vous pour immobiliser ainsi un vol?

Le témoin 3: Nous étions au piquet, et nous avons retardé les gens qui allaient monter à bord de l'avion.

Le témoin 5: Ils ne pouvaient pas garer leur voiture.

Le témoin 3: La GTAA ne voulait pas nous permettre de faire cela.

Le témoin 1: Si vous le permettez, je reviendrai à certaines des questions posées plus tôt, c'est-à-dire le genre d'outils de travail qu'il nous faut pour ce qui est des banques de données informatisées et tout le reste. Nous devons demeurer conscients du fait que les ordinateurs sont des outils de travail merveilleux tant et aussi longtemps qu'ils fonctionnent. La qualité du système correspond à la qualité de l'information qui y est inscrite. À l'heure actuelle, nous avons des bases de données qui regorgent d'avis de recherche, et ces avis ne valent plus depuis des années, mais le système n'a jamais été «nettoyé».

They could be minor things where the person is long gone. The notice should have expired but they have never been cleaned off the system. We have other information that is inconsistent. For example, the notice to watch out is there but it does not tell us why we should watch out for that person.

Another one will give you every single bit of information you have ever thought of about this individual: blond hair, blue eyes, tattoos, really nasty and speaks with a lisp — a million and one different things — but you would never know. We do not have the quality, consistency and timeliness of information between the organizations. We do not have it with immigration. Immigration does not have it with us, and we do not have it with the RCMP or anyone else. I am not opposed to the concept of having good quality electronically available information, but we cannot rely on that because people would become lazy and complacent, whereby “if it is not on the system it cannot happen and it does not mean anything.” If we constantly rely upon electronic information to provide us with the risks, we lose that sixth sense that officers gain over the years. Nothing will replace the officer in his or her individual ability based on the training experience.

With respect to September 11, an American flight that was redirected to Canada not only came into Pearson but apparently the passengers disembarked and disappeared, literally. They just went. They disembarked, never reported anywhere — did not report to customs. This was on September 11. Apparently, the passenger list was turned over to the RCMP and CSIS to do the follow-up. One of the problems was that these people were looking at the events of September 11 and because they were Americans, they just wanted to go home. They are worried about their own families, et cetera. That does not mean an undesirable may not have disembarked. We do not know. Apparently, the entire flight of passengers was gone.

Witness 5: That was the incident that I was referring to, particularly with respect to one particular airline.

The Chairman: Which particular airline?

Witness 5: I was afraid you would ask me that. At Terminal 2, where Air Canada still comes in, that has been a problem.

The Chairman: The problem airline is Air Canada and that is at Terminal 2.

Witness 5: I do not want to label one airline as negligent, but I just did.

The Chairman: Why is Air Canada a problem where other airlines are not a problem?

Witness 5: They are a domestic carrier.

Il pourrait y avoir des choses mineures, alors que la personne est disparue depuis longtemps. L’avis aurait dû être annulé, mais personne n’a jamais fait le ménage dans le système. Nous avons d’autres informations qui ne concordent pas. Par exemple, l’avis de recherche est là, mais il ne dit pas pourquoi nous sommes à la recherche de la personne en question.

Dans un autre cas, vous avez droit à tous les éléments d’information auxquels vous pouvez penser: le type a les cheveux blonds, les yeux bleus, des tatouages, il est vraiment méchant et il a un trouble d’élocution — des millions de petites choses —, mais vous ne le sauriez jamais. Il n’y a pas, entre les organisations, d’un échange en temps opportun de renseignements de qualité qui soient parfaitement cohérents. Nous n’avons pas cela avec l’immigration. L’immigration ne l’a pas avec nous, et nous ne l’avons pas avec la GRC ou quelque autre organisme. Je ne m’oppose pas à l’idée de disposer, sous forme électronique, de renseignements de bonne qualité, mais nous ne pouvons nous fier à cela, parce que les gens deviennent paresseux et complaisants: «Si ça ne se trouve pas dans le système, cela ne peut arriver, et cela ne veut rien dire.» Si nous nous fions toujours à l’information électronique pour jauger les risques, nous perdons ce sixième sens que les agents finissent par acquérir au fil des ans. Rien ne saurait remplacer l’agent dont les habiletés reposent sur l’expérience de formation.

Pour ce qui est du 11 septembre, un avion américain a été redirigé vers le Canada. Non seulement il a atterri à l’aéroport Pearson, mais, apparemment, les passagers ont descendu et disparu, littéralement. Ils s’en sont simplement allés. Ils sont descendus de l’avion, ne se sont présentés à aucune autorité — ils ne se sont pas présentés aux douanes. C’était le 11 septembre. Apparemment, la liste des passagers a été remise à la GRC et au SCRS, pour un suivi. Un des problèmes, c’est que les gens en question suivaient les événements du 11 septembre et, comme ils étaient Américains, ils voulaient simplement rentrer à la maison. Ils s’inquiétaient de leur propre famille et tout le reste. Cela ne veut pas dire qu’une personne indésirable n’est pas descendue de l’avion. Nous ne le savons pas. Apparemment, tous les passagers de ce vol ont disparu.

Le témoin 5: C’est l’incident auquel je faisais allusion, particulièrement en ce qui concerne une société aérienne en particulier.

Le président: Quelle société aérienne en particulier?

Le témoin 5: Je craignais que vous me posiez la question. À l’aérogare 2, où Air Canada a toujours des vols, cela a été un problème.

Le président: La société aérienne qui pose problème, c’est Air Canada, et c’est à l’aérogare 2.

Le témoin 5: Je ne veux pas qualifier une société aérienne en particulier de négligence, mais je viens de le faire.

Le président: Pourquoi Air Canada pose-t-il un problème, alors que d’autres sociétés aériennes ne le font pas.

Le témoin 5: Il s’agit d’un transporteur canadien.

The Chairman: Are you saying that Air Canada, more often than other airlines, does not direct people with the appropriate ground staff to shepherd people down to go through your system? That is your second best choice. The first best choice is to have barriers so that you do not need anyone to shepherd the arrivals.

Witness 1: It is all economics. The airlines and the airport authorities are all looking at the bottom line; at how quickly they can get people through the system and how cheaply they can do it. That is their bottom line. Although I understand that, it does not help the issue of national security. It just does not work.

Senator LaPierre: Instead of putting this responsibility on the airlines, can it not be put on the aegis of this new agency that is being created on safety or under the authority of the airport?

Witness 5: Traditionally, under immigration legislation, the airlines have always had certain obligations as transportation companies. To deliver their passengers to a point of inspection is an obligation under the Immigration Act.

Senator LaPierre: Therefore, if Air Canada, or any other airline, does not do that, immigration can take them to court. Is that right?

Witness 5: Often, customs has been known to seize an aircraft on that basis.

The Chairman: We have a checklist and I wonder if I could quickly run through it to have your comments and add to the list.

The second question was on security checks for vehicles at the VIP area and passenger arrivals without being checked.

Witness 2: I just confirm that to ensure that the procedure remains the same. At the privilege of the CANPASS area, the limousines have access to taxi up to the aircraft. There is no security check. We do meet the people disembarking, but we do not —

The Chairman: You have a car parked there with a couple of agents in it.

Witness 2: We see people coming into Canada, but it is a Transport Canada security issue more than it is an immigration or customs issue. People can drive from the outside right up on to the tarmac.

The Chairman: We have experienced that.

Witness 1: That is only if we know they are coming. If we do not know that the flight is landing, and we get called from the tower, we have to rush in. Often, the people have already disembarked and are in the limo. Their baggage may also have already been loaded into the limo. We have no idea.

Le président: Êtes-vous en train de dire que, plus souvent que les autres sociétés aériennes, Air Canada ne dirige pas les gens, au moyen du personnel approprié à terre, pour les guider vers le bon endroit. C'est votre deuxième choix. Le premier choix, c'est d'avoir des barrières qui font qu'on n'a pas à charger quiconque de diriger la circulation des passagers qui arrivent.

Le témoin 1: C'est l'aspect économique qui décide de tout. Les sociétés aériennes et les administrations aéroportuaires étudient toutes la question de la rentabilité; comment procéder pour faire passer les gens le plus rapidement possible et au coût le moins élevé possible. En définitive, c'est le profit qui compte. Je comprends cela, mais cela n'aide pas la question de la sécurité nationale. Cela ne fonctionne tout simplement pas.

Le sénateur LaPierre: Plutôt que d'attribuer la responsabilité aux sociétés aériennes, ne pourrait-on pas confier la chose à ce nouvel organisme qui est en train d'être créé dans le domaine de la sécurité ou encore à l'administration de l'aéroport?

Le témoin 5: Par le passé, en vertu de la loi sur l'immigration, les sociétés aériennes ont toujours eu certaines obligations à titre d'entreprise de transport. S'organiser pour que leurs passagers arrivent à un certain point d'inspection constitue une obligation prévue dans la Loi sur l'immigration.

Le sénateur LaPierre: Donc, si Air Canada ou toute autre société aérienne ne fait pas cela, l'Immigration peut tenter des poursuites: c'est bien cela?

Le témoin 5: Souvent, il arrive que les douanes saisissent un aéronef justement pour cela.

Le président: Nous avons une liste de vérifications, et je me demande si je pourrais la parcourir rapidement afin de recueillir vos commentaires et ajouter des points.

La deuxième question porte sur les contrôles de sécurité touchant les véhicules dans la zone VIP et sur les arrivées de passagers qui ne font pas l'objet de contrôles.

Le témoin 2: Je confirme cela uniquement pour m'assurer que la procédure demeure la même. Privilège propre à la zone de CANPASS, les limousines ont accès à la voie de circulation qui mène à l'aéronef. Il n'y a pas de contrôle de sécurité. Nous croisons bien les gens qui descendent de l'avion, mais nous ne...

Le président: Il y a là une voiture stationnée dans laquelle vous avez quelques agents.

Le témoin 2: Nous voyons des gens qui arrivent au Canada, mais c'est une question de sécurité qui relève de Transports Canada, plutôt que de l'immigration ou des douanes. Les gens peuvent arriver de l'extérieur et conduire jusque sur la piste.

Le président: Nous avons vu cela.

Le témoin 1: C'est seulement si nous savons qu'ils s'en viennent. Si nous ne savons pas qu'un vol arrive et que nous recevons un appel de la tour, nous devons nous presser de nous rendre là. Souvent, les gens sont déjà descendus, et se trouvent dans la limousine. Leurs bagages peuvent également avoir été chargés dans la limousine. Nous n'en avons aucune idée.

The Chairman: If a private plane is coming in, how do you know?

Witness 1: They are supposed to report in.

The Chairman: Do they telephone you from the air or do they tell the tower to advise customs that they are coming in?

Witness 2: In days gone by, we were notified at Pearson and Toronto Island that there was an incoming. The RCMP would be waiting on the tarmac and we would meet the passengers. Right now, the CANPASS system is a voluntary compliance. They will phone and let us know they are coming — the ones that are law-abiding citizens — and we will meet them if we have the resources.

However, there is no way to monitor how many people are not reporting because the tower does not contact us to let us know that a flight that just landed and that we should send someone out.

Senator Banks: Private planes land here and never go through customs.

Witness 2: We may never know about it.

The Chairman: Someone could re-file a flight plan to say they are coming from London, Ontario rather than from London, England.

Witness 1: Again, we would find out after the fact and they would already be long gone. Although we may be able to identify the pilot, we would not know if there were passengers. It is the same thing with CANPASS in the remote areas. The vehicle comes through and the driver reports or the vehicle's licence plate is identified, but there is nothing to say that the hitchhiker passenger that crossed the border and got off two miles inside our border may not have reported.

Another thing to consider with CANPASS is our marine system.

The Chairman: We were down to the Thousand Islands. Tell us about the baggage situation at Pearson. What is the deal with going from domestic baggage into your area where it is secured?

Witness 2: The one point is that there is no security on the domestic access doors, unlike the international baggage area, where there is a security guard on the outside. Even we were checked back post-September 11; we could not get into our own sterile area. Now, everyone goes through domestic. You could walk into Pearson and pick up a bag if you just want to steal someone's luggage and then walk back out. Once you get behind that area, if the corridors are not secure, if the doors are sliding, depending on the terminal, or if there is just a chain, then you have wide access in a sterile area.

Le président: Si un avion privé arrive, comment le savez-vous?

Le témoin 1: Ils sont censés déclarer qu'ils arrivent.

Le président: Ils vous téléphonent des airs ou ils téléphonent à la tour pour signaler aux douanes qu'ils arrivent?

Le témoin 2: Par le passé, on nous avisait, à l'aéroport Pearson et à celui des îles de Toronto, que quelqu'un arrivait. La GRC attendait sur la piste, et nous accueillions les passagers. En ce moment, le système CANPASS repose sur la notion de conformité volontaire. Les gens téléphonent et nous disent qu'ils arrivent — ceux qui sont respectueux de la loi — et nous allons à leur rencontre si nous avons les ressources voulues.

Toutefois, il n'y a aucune façon de contrôler le nombre de personnes qui ne signalent pas leur arrivée, car la tour ne communique pas avec nous pour nous dire qu'un aéronef vient d'atterrir et que nous devrions envoyer quelqu'un.

Le sénateur Banks: Il y a des avions privés qui atterrissent ici et qui ne passent jamais par la douane.

Le témoin 2: Nous n'en sommes peut-être jamais conscients.

Le président: Quelqu'un pourrait redéposer un plan de vol pour dire qu'il arrive de London, Ontario, plutôt que de London, England.

Le témoin 1: Encore une fois, nous constaterions le fait longtemps après le départ de la personne. Nous pourrions peut-être identifier le pilote, mais nous ne saurions pas qui étaient les passagers. C'est la même chose avec CANPASS dans les zones éloignées. Le véhicule arrive, et le conducteur se présente aux autorités, ou le numéro de plaque est noté, mais rien ne nous permettrait de savoir qu'un passager qui faisait de l'auto-stop a traversé la frontière et est descendu du véhicule quelques kilomètres à l'intérieur de notre frontière, sans jamais s'être présenté.

Il y a un autre facteur à prendre en considération dans le cas de CANPASS: notre système maritime.

Le président: Nous avons été à Mille-Îles. Parlez-nous de la situation des bagages à Pearson. Pourquoi y a-t-il passage entre la zone de bagages publique et votre secteur, qui est protégé?

Le témoin 2: L'affaire, c'est qu'il n'y a pas de sécurité en ce qui concerne les portes d'accès au secteur intérieur, contrairement à la zone des bagages du secteur international, où il y a un garde de sécurité à l'extérieur. Nous-mêmes, nous nous sommes fait barrer la route après le 11 septembre; nous ne pouvions accéder à notre propre zone stérile. Maintenant, tout le monde passe par la zone du secteur intérieur. Vous pourriez aller à l'aéroport Pearson, ramasser un sac si vous souhaitez simplement voler les bagages de quelqu'un, puis ressortir. Une fois que vous sortez de la zone, si les corridors ne sont pas protégés, si les portes coulissantes s'ouvrent, suivant l'aérogare dont il est question, ou s'il y a simplement une chaîne, alors vous avez un accès large à la zone stérile.

The Chairman: When you go into a sterile area, does someone always look at your pass and the number on your pass?

Witness 5: I would like to say yes.

The Chairman: We want to know the truth.

Witness 5: Some people with passes go through even though the passes are not valid for that area.

Witness 2: Pearson revamped their security. They used to be on the outside of the customs information door to see our ID.

The Chairman: I am asking you whether they compare the number on your ID with lists they have of invalid ID numbers? Has that ever happened to you?

Witness 2: Yes, it has happened.

The Chairman: Does it always happen? Does it usually happen?

Witness 4: They terminated that process. Basically, our respective departments are responsible for their own areas. That is official.

The Chairman: You enforce your own passes.

Witness 2: The important point brought up earlier is that they were not comparing our access cards to an active list. Therefore, if a card had not been reported stolen, or if it were fraudulent, it would not be reported lost. You could basically still access.

The Chairman: Employees with passes can wander about the airport off-duty and not be challenged. Is that the case?

Witness 4: They actually leave electronic trails because there are scanners where you have to punch in four-digit codes, thereby leaving a trail. If you needed to know who was in that area after the fact, you could find it out.

The Chairman: Does everyone have a unique number?

Witness 5: Yes.

Witness 1: With respect to general employers of the terminal of all employees, people in the law enforcement or inspection service show our badges and we are allowed entrance, because we are supposed to be trustworthy. As far as I can see, we are pretty good.

As far as the other employees are concerned, they are examined more closely. They have to pass through an electronically guarded door — the key code access doors — or they have to go through the inspection lines. There they are subject to search in the same way as anyone else going into the sterile area.

Le président: Quand on entre dans la zone stérile, est-ce qu'il y a toujours quelqu'un pour vérifier le laissez-passer et le numéro sur le laissez-passer?

Le témoin 5: J'aimerais pouvoir dire que c'est le cas.

Le président: Nous voulons connaître la vérité.

Le témoin 5: Certaines des personnes qui sont munies d'un laissez-passer passent là, même si le laissez-passer n'est pas valable pour le secteur en question.

Le témoin 2: L'aéroport Pearson a modernisé ses services de sécurité. Avant, les agents se trouvaient à l'extérieur de la porte de renseignements sur les douanes, c'est là qu'ils vérifiaient notre identité.

Le président: Je vous demande s'ils comparent le numéro de vos papiers d'identité à ceux des listes de numéros non valides qu'ils ont à leur disposition? Est-ce que cela vous est déjà arrivé?

Le témoin 2: Oui, cela m'est arrivé.

Le président: Cela arrive-t-il toujours? Cela arrive-t-il habituellement?

Le témoin 4: Ils ont mis fin au processus. Essentiellement, nos services respectifs sont responsables de leur propre secteur. C'est officiel.

Le président: Vous vous occupez de vos propres laissez-passer.

Le témoin 2: Le point important qui a été soulevé plus tôt, c'est qu'ils ne comparaient pas nos cartes d'accès à la liste active. Par conséquent, si une carte n'a pas été déclarée volée ou si elle est frauduleuse, elle n'est pas signalée comme étant perdue. En principe, l'accès serait toujours possible.

Le président: Des employés munis d'un laissez-passer peuvent se promener un peu partout à l'aéroport, quand ils ne sont pas en service, sans se faire poser de question. C'est bien le cas?

Le témoin 4: Ils laissent habituellement une trace électronique parce qu'il y a des scanners où il faut inscrire un code à quatre chiffres, ce qui crée une piste. Si vous voulez savoir qui s'est trouvé dans le secteur après un incident, vous pouvez le savoir.

Le président: Tout le monde a-t-il un numéro qui lui est propre?

Le témoin 5: Oui.

Le témoin 1: Pour ce qui est des employeurs généraux de l'aérogare, de tous les employés, les gens qui travaillent pour les forces de l'ordre ou un service d'inspection présentent leur insigne et peuvent ainsi entrer, parce qu'ils sont censés être dignes de confiance. D'après ce que je peux voir, ils font un assez bon travail.

Pour ce qui est des autres employés, ils font l'objet d'un examen plus rigoureux. Ils doivent passer par une porte sous surveillance électronique — les portes où il y a un accès par code — ou, sinon, par les lignes d'inspection. Là, ils sont assujettis à la même fouille que quiconque passe dans la zone stérile.

The Chairman: Before we get to that, I have a report here of a stolen uniform and pass. Have you ever heard about your uniforms being stolen?

Witness 1: I hate to say this. Uniforms, once they are issued out, there is never a guarantee it will get back, period. I was looking at eBay where I saw customs shoulder flashes and baggage, et cetera, for sale. They were not the official badges but various IDs are available on the Internet. They are not hard to get because people sell these items. I think it is U.S. \$3.50 for a shoulder badge. It is the same thing as buying a military uniform at an army surplus store. You can go almost anywhere and doctor a uniform to resemble almost any force: RCMP, Toronto Police Service, et cetera.

The Chairman: You are saying that the combination of that with a forged pass can get you through any place you want and you may not even get a second check.

Witness 4: You would have to have specialized knowledge to pull that off, to be honest.

Senator Banks: If you went through a door and you wanted to take a bag through with you, you could do it.

Witness 1: Sure.

Witness 2: We are still in the transition of getting new navy uniforms for customs. There is no guarantee, as far as the transition period, so we still have the peacock blue shirts being used, which may go on for several years. As some shirts are phased out in certain ports, obviously they will be sent to surplus or sold on the streets. Someone could even take that surplus, put on the flashes and access another area.

Witness 1: I hate to say it but, as far as our ID badges go, people put a lot of weight on these little pieces of metal. In consideration of the fact that terrorists can devise the means to hijack an aircraft, et cetera, thinking that this little piece of metal means that someone will trust me a bit more when I come up to you for security purposes at an airport is ludicrous. It is not enough. Anyone can hold it or have it, and they are not hard to make. Just get a mould and it is easy — it is only a badge. It is really not as hard as it sounds. You have to look at the quality of the security that is doing the inspection. They do not necessarily know whether it is true.

The Chairman: What is this business about folks who do not have the same security training as you do checking you when you come in?

Witness 4: We have actually had refugee claimants that are entitled to work in Canada, for a private security company, checking us out.

Witness 3: On the issue of badges, I will speak for my own office. The enforcement officers are not happy so they went out on their own, found a supplier and had their own badges made up

Le président: Avant d'aborder ce sujet, j'ai ici un rapport qui traite d'un uniforme et d'un laissez-passer volés. Avez-vous déjà entendu parler d'un cas où vos uniformes ont été volés?

Le témoin 1: C'est embêtant de devoir le dire. Les uniformes, une fois qu'ils sortent — rien ne garantit qu'ils seront retournés, point à la ligne. Je regardais le site de eBay: j'ai vu des bagages et des insignes d'épaules des douanes et cetera. qui étaient en vente. Ce n'était pas les insignes officiels, mais diverses cartes d'identité sont proposées sur Internet. Il n'est pas difficile d'en obtenir puisqu'il y a des gens qui vendent ces articles. Je crois que le prix de vente d'un insigne d'épaule est de 3,50 \$US. C'est comme acheter un uniforme militaire dans un magasin de surplus de l'armée. On peut aller à peu près n'importe où pour se procurer un uniforme qui ressemble à celui de n'importe quelle force de l'ordre: la GRC, le service de police de Toronto et ainsi de suite.

Le président: Vous dites qu'en combinant cela à un laissez-passer falsifié, vous pouvez entrer n'importe où sans même passer par un deuxième contrôle.

Le témoin 4: Il faut avoir des connaissances spécialisées pour réussir cela, pour être franc.

Le sénateur Banks: Si vous franchissez le seuil d'une porte et que vous voulez prendre un sac avec vous, vous pouvez le faire.

Le témoin 1: Certainement.

Le témoin 2: Nous sommes encore en voie d'obtenir des uniformes bleu marine pour les douanes. Il n'y a pas de garantie, quant à la période de transition, de sorte que nous avons toujours les chemises bleu paon, et il pourrait y en avoir pendant plusieurs années. Au fur et à mesure que la chemise sera abandonnée dans certains points d'entrée, évidemment, elle sera envoyée dans les magasins de surplus ou vendue dans la rue. Quelqu'un pourrait même prendre les chemises excédentaires, mettre des insignes d'épaules dessus et accéder à un autre secteur.

Le témoin 1: Cela ne me plaît pas de le dire, mais, pour ce qui est de nos insignes d'identité, les gens donnent beaucoup de crédit à de petits bouts de métal. Comme les terroristes peuvent trouver des façons de détourner un avion, par exemple, il est absurde que ce petit bout de métal vous inspire confiance quand j'arrive devant vous, au contrôle de sécurité d'un aéroport. Cela ne suffit pas. N'importe qui peut s'en procurer, et il n'est pas difficile d'en fabriquer. Il suffit d'un moule, et le tour est joué — ce n'est qu'une insigne. Ce n'est pas aussi difficile qu'il y paraît. Il faut s'attacher à la qualité des agents de sécurité qui s'occupent de l'inspection. Les gens ne savent pas forcément si c'est vrai ou non.

Le président: Qu'en est-il de ces gens qui n'obtiennent pas la même formation en sécurité que vous et qui vous font passer par une vérification quand vous arrivez?

Le témoin 4: Nous avons eu affaire, pour le vrai, à des revendicateurs du statut de réfugié qui avaient le droit de travailler au Canada, pour une entreprise de sécurité du secteur privé, et qui nous faisaient passer par une vérification.

Le témoin 3: À propos de la question des insignes, je parlerai du cas de mon propre bureau. Les agents d'exécution ne sont pas heureux de l'affaire; ils se sont donc organisés eux-mêmes, ont

that are huge, because when they are with police on an investigation, they are now not identified as being from immigration. If we can do it, I am sure that there are other people out there who know how to do it.

The Chairman: The RCMP badges are not much bigger or different from this. They are the same size.

Witness 1: They have a slightly different symbol on the inside.

The Chairman: Is this one that you made up yourself?

Witness 1: I have not mastered it yet, but I am still working on it.

The Chairman: We have talked about recycled documents. Now, what about the coding system that folks go through?

Witness 2: Every port of entry across Canada has their own coding system. A referral number at Pearson is not the same as it is at Vancouver International Airport.

The Chairman: We are referring to what they write on your declaration slip and it is what they write on the upper corner that determines whether you will have the work-over from immigration.

Witness 2: We identify the residents, visitors and landed immigrants. There is a numbering system that designates either free to leave or referral, and the second number indicates why you should be seen in the other examination area.

I know at Pearson our coding system has not changed since I started there 13 years ago. The concern is that with the turnover of staff, again not just picking on the students, our coding system is well-known by the skycaps, the students, et cetera. It is no secret.

The Chairman: Does the number not change every day?

Witness 2: The referral number changes but the reason why you have does not change. I gave you one number that I want to keep it in the back of my mind to make sure I do not contravene any act.

Senator Banks: It does not make any difference because you are protected.

Witness 2: The number five (5) at Pearson was the drug referral number. If you had whatever number prior to that and got a five, which we do not use frivolously, that would probably indicate the hit number for today because there are only so many fives coming in. The skycaps got used to that and they looked at the number and if someone had a five, the skycap could tell the person why they were being sent in. That would give away our referral number for the day. People do get wise if they are frequent flyers and they know the system and the access points. Some people have had duplicate cards on their person. A primary officer would come up wondering whether John Doe made it to secondary and we would tell the officer that we never got the card. We would

trouvé un fournisseur et ont fait faire des insignes qui sont énormes, car lorsqu'ils accompagnent la police dans le cadre d'une enquête, maintenant, ils ne sont pas identifiés comme provenant de l'immigration. Si nous pouvons le faire, je suis sûr que d'autres personnes savent comment s'y prendre.

Le président: Les insignes de la GRC ne sont pas beaucoup plus gros ou bien différents de ceux-là. Ils ont la même taille.

Le témoin 1: Le symbole à l'intérieur est un peu différent.

Le président: Est-ce celui que vous avez fait vous-même?

Le témoin 1: Le prototype n'est pas encore terminé, mais j'y travaille encore.

Le président: Nous avons parlé de documents recyclés. Maintenant, qu'en est-il du système de codage auquel vous devez vous prêter?

Le témoin 2: Chaque point d'entrée au Canada a son propre système de codage. Le numéro de référence à l'aéroport Pearson n'est pas le même que celui de l'aéroport international de Vancouver.

Le président: Nous parlons de ce qu'ils écrivent sur leur fiche de déclaration et de ce qu'ils écrivent dans le coin supérieur, qui détermine s'il y a lieu de recourir à l'immigration.

Le témoin 2: Nous identifions les résidents, les visiteurs et les immigrants admis. Il y a un système de numérotation qui permet de désigner que la personne peut s'en aller ou qu'elle est renvoyée à l'interrogatoire, et le deuxième numéro indique pourquoi la personne devrait être vue dans l'autre secteur d'interrogation.

Je sais que, à l'aéroport Pearson, notre système de codage n'a pas changé depuis l'époque où j'ai commencé à y travailler, il y a 13 ans. Le problème, c'est que, avec le roulement du personnel, encore une fois, je ne veux pas m'attaquer aux étudiants, mais notre système de codification est bien connu chez les porteurs, les étudiants, et cetera. Il n'a rien de secret.

Le président: Le numéro ne change-t-il pas tous les jours?

Le témoin 2: Le numéro de référence change, mais la raison pour laquelle vous l'avez ne change pas. Je vous ai donné un numéro que je veux garder à l'esprit pour m'assurer de ne pas transgresser quelque loi que ce soit.

Le sénateur Banks: Cela ne change rien, car vous êtes protégé.

Le témoin 2: Le numéro 5, à l'aéroport Pearson, était le numéro de référence employé dans le cas de la drogue. Si vous aviez un autre numéro avant cela et qu'il était suivi d'un cinq, chiffre que l'on n'utilise pas à la légère, cela indiquerait probablement le cas le plus important de la journée, puisque les cinq sont relativement rares. Les porteurs se sont habitués à cela — ils regardaient le chiffre et s'ils voyaient que quelqu'un avait un cinq, ils lui disaient pourquoi il était appelé. Cela faisait connaître notre numéro de référence de la journée. Les gens finissent par être malins s'ils voyagent souvent par avion; ils connaissent le système et les points d'accès. Il est arrivé que des gens aient sur eux des doubles de cartes. Un agent de la ligne primaire nous demandait si Jean

then check the garbage cans in the baggage area and find that the card had been thrown in the garbage. The person had pulled out another document that indicated a free-to-leave number and had walked out the door.

Senator LaPierre: Sometimes individuals change the numbers in the baggage area, so that means they must have an accomplice within your department.

Witness 1: Not necessarily.

Senator LaPierre: How else would they know the number?

Witness 4: You could ask a traveller, approach an elderly lady and ask to check her card.

Witness 5: The customs referral for immigration secondary is not a coded number. At Pearson airport, on both sides of the card, they swipe with a blight fluorescent pink marker.

Senator LaPierre: Is this an important aspect of lack of security — what I have just read in the last sentence or is this a minor infraction of security?

Witness 2: Put it this way, if you are a terrorist who wants access into Canada without being detected and you know the coding system, then, obviously, you could come in, as some do. You could have that second document to indicate that you are free to leave and just walk out.

The Chairman: This is how someone could fly from Egypt to Toronto with explosives in their bag and take it through the system. You would not know to open that bag?

Witness 2: Primary does not check it and secondary would not know to check it because the right number was not there.

Witness 5: Someone could disembark an international flight and just lag behind and then duck out to the tarmac, to the perimeter and get away.

The Chairman: What checks are there on bags coming in? Do you have any scanning on bags coming in?

Witness 2: We target certain flights. All the bags from a certain flight will be put through the X-ray machine. However, we do not do that with every flight. If it is a clean flight, coming from Hong Kong, let us say, where people travel from all over the world, it would not be X-rayed because it may not be a high source drug trafficking country. We may not wish to target that. Definitely, because there are people from all over on that flight, it is not a high source country for terrorists. Of course, a terrorist could connect through an airport such as Hong Kong, but unless the

Untel s'était rendu à la ligne secondaire, et nous lui disions: nous n'avons jamais eu la carte. À ce moment-là, nous allions fouiller dans les poubelles, dans le secteur des bagages, et trouvions la carte qui y avait été jetée. La personne en question avait sorti un autre document sur lequel se trouvait un numéro l'autorisant à quitter les lieux et était tout simplement sortie.

Le sénateur LaPierre: Parfois, les gens changent les numéros dans le secteur des bagages, ce qui veut dire qu'ils doivent avoir un complice dans votre service.

Le témoin 1: Pas forcément.

Le sénateur LaPierre: Sinon, comment sont-ils au courant du numéro?

Le témoin 4: Il aurait suffi d'approcher un voyageur, d'approcher une vieille dame et de lui demander si vous pouvez vérifier sa carte.

Le témoin 5: Le renvoi des douanes à l'interrogatoire secondaire de l'immigration n'est pas signalé par un numéro codé. À l'aéroport Pearson, des deux côtés de la carte, on utilise un marqueur rose fluorescent.

Le sénateur LaPierre: Est-ce là un aspect important du manque de sécurité constaté — ce que je viens de lire, dans cette dernière phrase, ou est-ce une infraction mineure aux règles de sécurité?

Le témoin 2: Écoutez: si vous êtes un terroriste, que vous voulez entrer au Canada sans être repéré et que vous connaissez le système de codage, alors, évidemment, vous pourriez procéder ainsi, comme le font certains. Vous pourriez avoir ce deuxième document qui dit que vous pouvez vous en aller, et vous vous en iriez tout simplement.

Le président: C'est comme cela que quelqu'un peut prendre l'avion de l'Égypte à Toronto avec dans son sac des explosifs et passer dans le système sans être repéré. Vous ne sauriez pas qu'il vous faut ouvrir ce sac?

Le témoin 2: Le secteur primaire ne fouille pas le sac, mais le secteur secondaire ne saurait pas qu'il faut le fouiller, puisqu'il y a la question du bon numéro.

Le témoin 5: Quelqu'un pourrait descendre d'un vol international et simplement traîner un peu, puis se faufiler jusque sur la piste, jusqu'au périmètre, et se sauver.

Le président: Quel contrôle exerce-t-on sur les sacs qui arrivent? Contrôlez-vous les sacs qui arrivent?

Le témoin 2: Nous ciblons certains vols. Tous les bagages à bord d'un certain vol seront passés aux rayons X. Toutefois, nous ne le faisons pas systématiquement. Si c'est un vol sans problème, qui provient de Hong Kong, disons, où les passagers proviennent de toutes les régions du monde, il n'y aurait pas de recours aux rayons X parce qu'il ne s'agit pas d'un pays qui est une source fréquente de drogue. Nous n'allons peut-être pas vouloir cibler un tel vol. Comme il y a à bord des gens qui viennent de partout, ce n'est pas un pays source qui produit beaucoup de terroristes. Bien

person is actually referred and carries their baggage, we would not see the baggage.

The Chairman: What percentage of baggage would be inspected, one way or another, either with an ion scanner, with an X-ray or a physical search?

Witness 2: Maybe 3 per cent. Actually, we do not even do 1 per cent, to tell you the truth.

The Chairman: Do you inspect more containers?

Witness 2: I can give you stats out of Vancouver. Out of 5,000 containers that were referred for examination, only 3,500 were looked at because we did not have the resources. Those were targeted containers, not the ones we find by chance.

Witness 1: Just because a person is referred does not mean it will require an inspection of the baggage. Often it is just a clarification of information that is required and the person is allowed to proceed on their way. The number of referrals is not a direct indication of baggage being checked. I hate to say it, but we miss far more than we will ever get. That is a fact. Manpower restrictions and the simple time factor to perform the work just do not allow for it.

Senator LaPierre: Sometimes we see dogs at customs. Do you train them?

Witness 1: They are drug dogs. They could also be dogs from the CFIA, Canadian Food Inspection Agency. They have their own dog for looking at —

The Chairman: Is there a point that we have missed?

Witness 5: We rely primarily, of course, on customs — on the primary inspection line — to refer persons that we would have an interest in dealing with. That is about two per cent of the traffic. If we were out on the primary inspection line like they are, we would be in contact with virtually 99 per cent to 100 per cent of the traffic. We rely heavily on them for the referrals and over the years that I have been with immigration, there has been a movement towards possibly retaking the primary inspection line back. It is something that should be considered. I am not necessarily recommending that but I think it should be looked into.

Witness 3: We talked about risk assessment for customs at ports of entry. In Ontario, the port of entry management has done a grid to assess the risk at all ports of entry. They have a number of factors: the officer's role; the officer's duties; the nature of the client coming in; the facilities, some of which are good and some of which are bad; the local environment; existing support; a source of threat; and training and communication. They have rated most of the ports of entry. Not all are done, but you may want to ask Pearson where they are on it. As far as I know, they have not done the joint evaluation with the health and safety.

entendu, un terroriste pourrait avoir une correspondance dans un aéroport à Hong Kong, mais à moins que la personne soit renvoyée à l'interrogatoire et qu'elle porte ses bagages, nous ne verrions pas les bagages.

Le président: Quel pourcentage de bagages sont inspectés, d'une manière ou d'une autre, que ce soit au moyen d'un détecteur ionique, d'une machine à rayons X ou d'une fouille en tant que telle?

Le témoin 2: Peut-être 3 p. 100. En fait, nous n'atteignons même pas la barre du 1 p. 100, pour dire vrai.

Le président: Inspectez-vous plus de conteneurs?

Le témoin 2: Je peux vous donner les statistiques qui se rapportent à Vancouver. Des 5 000 conteneurs qui sont renvoyés en vue d'être examinés, seuls 3 500 sont inspectés parce que nous n'avons pas les ressources nécessaires. Ce sont les conteneurs ciblés et non pas ceux que nous trouvons par hasard.

Le témoin 1: Ce n'est pas parce qu'une personnes est renvoyée à l'interrogatoire qu'il faudra forcément inspecter ses bagages. Souvent, il suffit d'une précision pour que la personne soit autorisée à continuer son chemin. Le nombre de renvois n'indique pas directement le nombre de fois où les bagages sont vérifiés. Cela me fait de la peine de le dire, mais il nous en échappe beaucoup plus que nous en repérons. C'est un fait. Les restrictions de l'effectif et le facteur temps, tout simplement, font que nous ne pouvons pas y arriver.

Le sénateur LaPierre: Parfois, nous voyons des chiens aux douanes. Est-ce que vous les dressez?

Le témoin 1: Ce sont les chiens-détecteurs de drogue. Il peut s'agir aussi des chiens de l'ACIA, l'Agence canadienne d'inspection des aliments. Ils ont leur propre chien qui doit chercher...

Le président: Y a-t-il un point que nous avons oublié?

Le témoin 5: Nous comptons surtout, bien sûr, sur le fait que les douanes — la ligne d'inspection primaire — nous renvoie les gens qui nous intéressent. Cela représente environ 2 p. 100 du trafic. Si nous étions là comme eux sur la ligne d'inspection primaire, nous traiterions avec à peu près 99 p. 100 du trafic. Nous comptons énormément sur eux pour les renvois et, depuis les années où je travaille à l'immigration, il y a un mouvement en faveur de l'idée de, peut-être, reprendre la ligne d'inspection primaire. C'est une idée qui devrait être envisagée. Je ne la recommande pas forcément, mais je crois qu'il faut étudier cette possibilité.

Le témoin 3: Nous avons parlé de l'évaluation des risques pour les douanes aux points d'entrée. En Ontario, la direction responsable des points d'entrée a établi une matrice pour évaluer le risque à tous les points d'entrée. Ils tiennent compte de plusieurs facteurs: le rôle de l'agent; les fonctions de l'agent; la nature du client qui arrive; les installations, dont certaines sont bonnes, et d'autres, mauvaises; l'environnement local; le soutien existant; la source de la menace; la formation et la communication. Ils ont coté la plupart des points d'entrée. Tous n'ont pas été cotés, mais vous pourriez demander où figure

The Chairman: What is the question again?

Witness 3: Has Pearson done the risk assessment of the port of entry based on the new grid?

The Chairman: Could you run through it again?

Witness 3: Ontario management has created a grid assessment for risk at port of entry. Has Pearson done the risk assessment of the port of entry based on the proposed grid? This has been sent up to NHQ Port of Entry and it is likely to become national, but it is Ontario-driven and Ontario is sometimes a four-letter word with NHQ.

The Chairman: This is an Ontario system and you think it is good.

Witness 3: They have done every port of entry. For example, Lansdowne during the day would be low to medium risk, which means if they want to wear protective vests, that is fine. However, during the evening shifts, they move to high risk because there are fewer of them on duty and so they do wear the vests. Every port of entry is supposed to be looked at. The Niagara Falls Peace Bridge entry was done and it rated a six or a seven, which is medium risk. The Fort Erie Bridge was done and it is about the same. They are looking at every port of entry. They have a list of factors and with the health and safety committee, they will evaluate the port of entry for the risk based on one-half dozen factors.

The Chairman: If they have done it, we should ask them how they compare.

Witness 5: We have a situation such that much of the equipment is in, but our customs brothers and sisters would love to have it and are being denied it.

The Chairman: Who can ask about AFIS?

Senator Day: Could I ask a follow-up on the last question? Once you determine the risk rating, does that drive the number of inspections and the number of employees you would have?

Witness 3: They would wear the jackets but it also indicates where the training needs to be on how to deal with the hostile client.

Unidentified Speaker: And who you have on the gates. It is a management tool, basically. The union did participate in helping to draw it up.

Senator Day: There would be a determination of how to handle a particular border point.

Witness 3: This is an Ontario-driven project and they have decided they want to do it.

l'aéroport Pearson dans le classement. À ma connaissance, ils n'ont pas fait d'évaluation conjointe avec les responsables de la santé et de la sécurité.

Le président: Quelle est la question déjà?

Le témoin 3: L'aéroport Pearson a-t-il évalué les risques du point d'entrée en fonction de la nouvelle matrice?

Le président: Pourriez-vous expliquer ça à nouveau?

Le témoin 3: La direction en Ontario a créé une évaluation matricielle du risque au point d'entrée. L'aéroport Pearson a-t-il procédé à l'évaluation des risques du point d'entrée en fonction de la matrice proposée? Cela a été envoyé à l'administration centrale responsable des points d'entrée; la formule deviendra probablement nationale, mais elle provient de l'Ontario et, parfois, à l'administration centrale, l'Ontario est considéré comme le diable.

Le président: C'est un système ontarien et vous croyez que c'est un bon système.

Le témoin 3: Ils ont analysé tous les points d'entrée. Par exemple, le point d'entrée de Lansdowne, le jour, représenterait un risque faible ou moyen, ce qui veut dire que si les gens veulent porter un gilet de protection, ils le peuvent, mais n'y sont pas obligés. Toutefois, le soir, le risque est élevé, car les agents sont moins nombreux; par conséquent, il faut qu'ils portent le gilet. Tous les points d'entrées sont censés être analysés. Le point d'entrée du Peace Bridge de Niagara Falls a été analysé et a reçu une cote de six ou de sept, ce qui représente un risque moyen. Le pont de Fort Erie a été analysé; le résultat est à peu près le même. Les responsables de l'affaire étudient tous les points d'entrée. Ils appliquent une liste de facteurs et, de concert avec le comité de santé et de sécurité, ils vont évaluer le risque que représente le point d'entrée, à partir d'une demi-douzaine de facteurs.

Le président: Si la tâche est accomplie, nous devrions demander aux responsables de nous donner le classement.

Le témoin 5: Nous vivons une situation où une bonne part de l'équipement est arrivé, mais nos collègues aux douanes aimeraient bien l'avoir, et on le leur refuse.

Le président: Qui peut s'informer au sujet du système informatisé de dactyloscopie?

Le sénateur Day: Puis-je poser une question pour donner suite à la dernière? Une fois que vous déterminez la cote de risque, est-ce cela qui détermine le nombre d'inspection et le nombre d'employés que vous avez?

Le témoin 3: Les gens porteraient le gilet de protection, mais cela indique aussi qu'il faut les former en ce qui concerne la manière de traiter avec les clients hostiles.

Une voix: Et qui est présent aux portes. C'est un outil de gestion, essentiellement, le syndicat a contribué à sa conception.

Le sénateur Day: On déciderait de la façon de faire les choses à un point frontalier particulier.

Le témoin 3: C'est un projet qui provient de l'Ontario, et ils ont décidé qu'ils voulaient aller de l'avant.

Witness 1: As far as finalizing some points, there are some things to consider. I am not usually a big fan of American initiatives. However, the homeland security initiative that they put forward, whereby everyone is under the same umbrella to contain, direct and properly administer and share information, should be looked at seriously by our organizations. Customs, immigration, the RCMP, CSIS and the whole gamut, should do this so that we could have a pooling of information to create a good, solid database for our officers to use to enforce the borders, et cetera.

The other thing that might be a consideration, with respect to the issue of missing documents of refugee claimants, et cetera, we do not know how that happened. Why is it that the airlines cannot be responsible for collecting the documents from the travellers at the point of boarding? They could ensure that the documents are turned over to law enforcement agencies at the disembarkation point.

Senator LaPierre: If I travel from Paris to Ottawa on Air Canada, the steward would pick up my passport and when I reach immigration, I would receive my passport back.

Witness 1: Sure.

Senator Cordy: It sounds so easy. What has been the reason? Has it been a privacy issue?

Witness 1: I doubt that it is a privacy issue. The airlines are now looking at documentation for people boarding, based on enhanced security, so you have to provide it to most airlines in any case.

Quite honestly, we know it is still in existence. The airlines could easily set up little box containers, as an example, one per seat, to store passenger documents. In that way, when the passenger disembarks, he or she could pick up their documents. I know that is a bit far-fetched.

Senator Cordy: You are talking about actually scanning the documents. Even if they did not have a passport in hand upon arrival, in fact a scanned document would be there.

Witness 1: As long as you could ensure that the scanned document was assigned to that individual.

Senator Atkins: Why are green passports marked?

Witness 3: In my office, we use green passports because we do the deportations. We are on government business, and it is a special passport.

Senator Atkins: We always feel that we —

Le témoin 1: Pour clore la discussion sur certains points, disons qu'il y a certains facteurs qu'il faut prendre en considération. Habituellement, je ne suis pas un partisan des projets américains. Toutefois, l'initiative de sécurité intérieure que les Américains ont proposée — tout le monde se trouve sous la même coupe pour ce qui est de contenir, de diriger ainsi que d'administrer et d'échanger des renseignements — est une option que nos organisations devraient sérieusement étudier. Les douanes, l'immigration, la GRC, le SCRS et toute la série d'organisations devraient faire cela, pour que nous puissions mettre en commun l'information afin de créer une bonne base de données à l'intention de nos agents, qui s'en serviraient pour faire respecter les règles aux frontières et tout le reste.

L'autre chose que l'on pourrait prendre en considération, en ce qui concerne les documents manquants des revendicateurs du statut de réfugié et tout le reste, c'est que nous ne savons pas comment cela s'est produit. Pourquoi ne pas charger les sociétés aériennes de recueillir les documents des voyageurs aux points d'embarquement? Elles pourraient s'assurer que les documents sont remis aux organismes chargés d'appliquer la loi au point de débarquement.

Le sénateur LaPierre: Si je voyage de Paris à Ottawa à bord d'un avion d'Air Canada, l'agent de bord recueillerait alors mon passeport et, une fois à l'immigration, on me le remettrait.

Le témoin 1: C'est ça.

Le sénateur Cordy: Cela semble si simple. Pourquoi cela n'a-t-il pas été fait? Est-ce une question de protection de la vie privée?

Le témoin 1: J'en doute. Les sociétés aériennes examinent maintenant les documents de gens à l'embarquement, pour améliorer la sécurité, de sorte qu'il faut leur remettre la documentation la plupart du temps de toute manière.

Pour être franc, nous savons que cela existe toujours. Les sociétés aériennes pourraient facilement installer des petites boîtes, par exemple, une par siège, pour qu'on y place les documents des passagers. De cette façon, quand le passager arrive au débarquement, il ramasse son document. Je sais que c'est un peu tiré par les cheveux.

Le sénateur Cordy: Vous parlez de scanner les documents en tant que tels. Même s'ils n'ont pas de passeport en main à l'arrivée, ils auraient une copie scannée.

Le témoin 1: À condition de s'assurer que le document scanné peut être attribué à une personne en particulier.

Le sénateur Atkins: Pourquoi les passeports verts sont-ils marqués?

Le témoin 3: À mon bureau, nous employons les passeports verts parce que nous nous occupons des expulsions. Nous sommes en mission officielle — c'est un passeport spécial.

Le sénateur Atkins: Nous avons toujours l'impression que nous...

Witness 3: You feel that you are picked on. Just to let you know, some of the security money that we are allegedly getting, will go overseas to what is called an “interdiction and control officer” who will be training airlines on what to look for.

Senator LaPierre: Am I more liable to be arrested because I have a green passport than a blue passport?

The Chairman: I think you have a self-interest. I am ruling that question out of order.

Senator Forrestall: Do you know the name of the dog that has been responsible for sniffing out the most drugs? Do you have any idea of the dollar value? There is a Nova Scotia trawler working on the St. Lawrence Seaway in the Thousand Islands area now that is worth \$350 million. I would like to know who that is.

The Chairman: On behalf of the committee, I thank you for the time that you have spent with us. I apologize for the disorganized way in which this has taken place. You have helped us to focus on the issues from your perspective, and if you would convey our respects to your membership, we would appreciate that.

The committee adjourned.

TORONTO, Monday, June 24, 2002

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 2:37 p.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

Senator Colin Kenny (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Our first witnesses this afternoon are Mr. Paul Kavanagh and Mr. André Morency.

Welcome to you both.

Mr. Paul Kavanagh, Regional Director, Security and Emergency Planning, Transport Canada: In Transport Canada, there is a headquarters group that deals with policy and legislation and a regional organization that is charged with implementing that policy and legislation. I am on the implementation side.

I wish to talk about four main topics: I shall describe our partners in security; I shall talk about the roles of the various players in security; I shall outline our inspection program; and I shall talk about the powers that the inspectors who work with me have.

If senators want to follow along, the next slide talks about partners in Canadian civil aviation security. The group at the top are the principal players in terms of implementing security — the

Le témoin 3: Vous avez l'impression qu'on s'acharne sur vous. Pour votre gouverne, sachez simplement qu'il y a une partie des fonds de sécurité que nous allons censément obtenir qui sera dépensée à l'étranger, pour ce que l'on qualifie d'«agent d'interception et de contrôle», agent qui se chargera de donner aux sociétés aériennes une formation sur les éléments qu'il faut rechercher.

Le sénateur LaPierre: Si j'ai un passeport vert plutôt qu'un passeport bleu, est-il plus probable que je me fasse arrêter?

Le président: Cette question me paraît intéressée. Je la déclare irrecevable.

Le sénateur Forrestall: Savez-vous comment s'appelle le chien qui a reniflé le plus de drogue? Avez-vous une idée de l'argent en jeu? Il y a en ce moment un dragueur néo-écossais qui se trouve dans la voie maritime du Saint-Laurent, dans le secteur des Mille-Îles, qui vaut 350 millions de dollars. J'aimerais savoir de qui il s'agit.

Le président: Au nom du comité, je vous remercie du temps que vous nous avez accordé. Je m'excuse de la façon désorganisée dont les choses se sont déroulées. Vous nous avez aidés à nous concentrer sur les questions en jeu de votre point de vue, et nous vous saurions gré de transmettre nos salutations à vos membres.

La séance est levée.

TORONTO, le lundi 24 juin 2002

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 14 h 37 pour examiner la nécessité d'établir une politique nationale de sécurité pour le Canada et faire rapport à ce sujet.

Le sénateur Colin Kenny (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Nos premiers témoins cet après-midi sont MM. Paul Kavanagh et André Morency.

Messieurs, bienvenue.

M. Paul Kavanagh, directeur régional, Sécurité et planification d'urgence, Transports Canada: À Transports Canada, un groupe à l'administration centrale s'occupe de la politique et des dispositions législatives, tandis qu'une organisation régionale est chargée de l'application de cette politique et de ses dispositions législatives. J'appartiens à ce dernier groupe.

J'aimerais aborder quatre grandes questions: je vais décrire nos partenaires au chapitre de la sécurité, vous parler des rôles que jouent les divers intervenants dans la sécurité, vous décrire notre programme d'inspection et aborder les pouvoirs qu'ont les inspecteurs qui travaillent avec moi.

Pour les sénateurs qui souhaitent me suivre dans mes commentaires, la prochaine diapositive parle des partenaires responsables de la sécurité de l'aviation civile au Canada. Le

air carriers, the Canadian Air Transport Security Authority and the airport operators. I will get into more of their role later in the presentation.

On the bottom half of this slide, starting at the left-hand side, you will see Foreign Affairs. Their role is to deal with the particular clauses dealing with security in the bilateral agreements. They deal with incidents of a security nature that happen outside of Canada. The role of the Solicitor General is, obviously, the RCMP and CSIS. We will talk about Transport Canada security later. There is also the local police force, which exercises a number of authorities.

We are in a state of transition not only due to September 11. On April 1, 2002, the Canadian Air Transport Security Authority was formed, and I will talk about them in a minute. Although the authority was formed on April 1, it will not have true operational authority probably until the fall of this year. Therefore, Transport Canada and the airlines are sharing some of its responsibilities.

At Pearson airport, as of June 2002, the responsibilities are shared as follows. The air carriers are responsible for the security of checked baggage after acceptance. Acceptance by the air carrier is deemed when a baggage tag is applied to a bag. After that point, the air carrier is responsible for the security of a particular bag.

The air carriers are charged with the security of the cargo they are carrying on their aircraft, the security of mail, the security of the aircraft itself and the security of the air carrier facilities — a maintenance bay or something at the airport. The air carriers are also charged with having procedures to deal with bomb threats. There are specific and non-specific bomb threats. They have call out procedures to deal with those types of situations when they occur. Air carriers must also have a security awareness program. Such training primarily involves training crew on security — initial training and recurrent training on an annual basis.

There are incidents that air carriers must report to us under the legislation. They are charged with keeping us informed of those items. They are presently charged with the screening of passengers, personal belongings and carry-on and checked baggage. They are also charged with pre-board screening and personnel recruitment, training, supervision and quality management within the screening function. Those last two items will be transferred to the Canadian Air Transport Security Authority when it is fully operational.

groupe de la partie supérieure est formé des principaux intervenants au chapitre de la mise en place des mesures de sécurité, savoir les transporteurs aériens, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et les exploitants des aéroports. J'expliquerai leur rôle plus en détail plus loin au cours de mon exposé.

Dans la partie inférieure de la diapositive, à partir de la gauche, vous voyez le ministère des Affaires étrangères. Il a pour rôle d'examiner les dispositions particulières qui traitent de la sécurité dans les accords bilatéraux. Il s'occupe des incidents qui concernent la sécurité et qui se produisent à l'extérieur du Canada. Le solliciteur général est, évidemment, responsable de la GRC et du SCRS. Nous parlerons plus tard de la sécurité à Transports Canada. Il y a aussi les forces policières locales, qui exercent un certain nombre de pouvoirs.

Nous sommes actuellement en période de transition, et pas seulement à cause des événements du 11 septembre. Le 1^{er} avril 2002, l'Agence canadienne de la sécurité du transport aérien a été créée, et j'y reviendrai dans une minute. Même si elle a été créée le 1^{er} avril, elle n'aura probablement pas de véritable pouvoir opérationnel avant l'automne prochain. Par conséquent, Transports Canada et les sociétés aériennes se partagent certaines de ses responsabilités.

En date de juin 2002, les responsabilités à l'aéroport Pearson étaient divisées comme suit: les transporteurs aériens sont responsables de la sécurité des bagages enregistrés une fois qu'ils les ont acceptés. Cette acceptation est réputée exister lorsqu'une étiquette est fixée à une valise. Par la suite, le transporteur aérien est responsable de la sécurité de la valise en question.

Les transporteurs aériens sont responsables de la sécurité des marchandises qu'ils transportent à bord, de la sécurité du courrier, de la sécurité de l'aéronef proprement dit et de celle de leurs installations, qu'il s'agisse du secteur d'entretien ou d'autres locaux qu'ils occupent à l'aéroport. Les transporteurs aériens sont aussi tenus d'établir des procédures en cas d'appel à la bombe. Il y a des appels à la bombe spécifiques et non spécifiques. Les transporteurs ont établi des procédures pour s'occuper de ce genre de situations lorsqu'elles se produisent. Ils doivent aussi établir un programme de sensibilisation à la sécurité, qui consiste en une formation donnée à l'équipage au sujet de la sécurité, d'abord une formation initiale, puis une formation récurrente offerte chaque année.

En vertu de la loi, les transporteurs aériens sont tenus de déclarer certains types d'incidents. Ils doivent nous tenir au courant de ces incidents lorsqu'ils se produisent. À l'heure actuelle, les transporteurs doivent vérifier les passagers, examiner leurs effets personnels et leurs bagages à main, ainsi que leurs bagages enregistrés. Ils doivent aussi refaire un examen avant l'embarquement, ainsi que procéder au recrutement, à la formation, à la supervision du personnel et à la gestion de la qualité de leur travail de dépistage. Ces deux dernières activités seront confiées à l'Administration de la sûreté du transport aérien lorsqu'elle sera totalement en fonction.

The present mandate of the Canadian Air Transport Security Authority is to deal with the acquisition, deployment and maintenance of pre-board screening equipment, including the explosive detection equipment. Eventually, the authority will take on greater roles, as it matures as an organization.

The airport operators are charged with property protection and the designation of restricted areas where people are required to wear an airport pass. They are required to put up security fencing around their facilities. Airport operators are required to have an access control system at their facility; they are required to have a restricted area pass system at larger airports. They are required to have "authorized persons only" or "restricted area" signage at airports, as well as at screening points, to indicate to people that they are subject to screening.

The airport operators must have a contingency plan to deal with security incidents. They have to have passenger isolation areas and aircraft isolation areas, to deal with bomb threats and other situations that could occur. They are required to have policing services and protective security services. The policing services are very narrowly defined requirements in terms of response to screening point incidents. That is the part that we regulate.

Airport operators are required to have security committees on the airport. They are required to keep a record of their security incidents so that we can do follow-ups with them. They are required to have a security awareness program at the airport, keeping all the employees of the airport actively involved in security and prevention. The larger international airports are required to have explosive detection dogs and hand-held trace detection equipment.

The Transport Canada Regional Inspection program is my work and that of inspectors who work with me. We do an inspection of the Canadian and foreign registered air carriers departing from Canadian aerodromes. Currently at Lester B. Pearson International Airport, approximately 65 carriers are operating. We inspect each one of those.

We are also responsible for the inspection of Canadian aerodromes. I am a regional director. I deal with the province of Ontario, not only Pearson airport but also other airports in Ontario. There are 13 other airports with passenger screening operations and 29 airports with commercial passenger services, not necessarily with screening.

We monitor the baggage reconciliation process. Our requirement is that a bag cannot be transported without the passenger on board the aircraft, except under very specific circumstances. We monitor that the airlines are following that

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien a pour mandat actuel de veiller à l'acquisition, au déploiement et à l'entretien de l'équipement d'inspection avant l'embarquement, notamment de l'équipement servant de la détection des explosifs. Plus tard, l'Administration assumera d'autres rôles à mesure qu'elle prendra de l'expérience.

Les exploitants des aéroports doivent veiller à la protection des biens et à la désignation des zones à accès restreint, où les gens sont tenus de porter un laissez-passer. Les exploitants doivent installer des clôtures de sécurité autour de leurs installations. Ils doivent munir celles-ci d'un système de contrôle de l'accès ainsi que, dans les gros aéroports, d'un système de laissez-passer de zone réglementée. Ils doivent poser des enseignes «personnel autorisé seulement» ou «zone réglementée» dans les aéroports, ainsi qu'aux points de filtrage, pour indiquer aux gens qu'ils sont susceptibles d'être fouillés.

Les exploitants des aéroports doivent s'être munis d'un plan d'urgence pour faire face aux incidents qui compromettent la sécurité. Ils doivent avoir des zones d'isolement des passagers et d'isolement des aéronefs pour faire face aux appels à la bombe et aux autres situations qui pourraient se produire. Ils doivent avoir des services de police et des services de sécurité et de protection. Les exigences au chapitre des services de police qui doivent entrer en jeu en cas d'incidents aux points de filtrage sont définies de façon très précise. C'est la partie que nous réglementons.

Les exploitants d'aéroport doivent avoir mis sur pied des comités de sécurité à l'aéroport. Ils doivent tenir un registre des incidents au chapitre de la sécurité qui se produisent dans leur installation pour que nous puissions faire un suivi avec eux. Ils doivent avoir établi un programme de sensibilisation à la sécurité à l'aéroport, pour que tous les employés participent activement à la sécurité et à la prévention. Les grands aéroports internationaux doivent avoir des chiens capables de détecter les explosifs ainsi que des détecteurs d'explosifs portatifs.

Le programme d'inspection régional de Transports Canada est ma responsabilité et celle des inspecteurs qui travaillent avec moi. Nous procédons à l'inspection des transporteurs aériens enregistrés du Canada et de l'étranger dont les aéronefs décollent d'aérodromes canadiens. À l'heure actuelle, quelque 65 transporteurs exercent leurs activités à l'aéroport international Lester B. Pearson. Nous procédons à des inspections auprès de chacun d'eux.

Nous sommes aussi chargés d'inspecter les aérodromes canadiens. Je suis un directeur régional. Je m'occupe de la province de l'Ontario, pas seulement de l'aéroport Pearson, mais de tous les autres aéroports de l'Ontario. Il y a 13 autres aéroports où l'on procède à des activités de filtrage des passagers, et 29 aéroports qui assurent un service commercial de transport des passagers, mais où il n'y a pas nécessairement de filtrage.

Nous surveillons le processus de jumelage des bagages et des passagers. Nous avons une exigence: sauf en de très rares cas, les bagages ne peuvent être transportés si leur propriétaire ne se trouve pas à bord de l'aéronef. Nous exerçons une surveillance

requirement. We do inspections of cargo facilities to ensure that our regulations are being followed. We look at airside access control, and we monitor that the airport is inspecting that facility.

Presently, we do the certification and designation of security officers. By security officers, we mean the people at the screening points. After the guard company has put security officers through instructions and practical experience, we put them through a written test and then give them a practical test. If we are satisfied with the results, we issue them a certificate that allows them to operate at the screening point. We monitor the security equipment performance. We have test devices to ensure that the equipment is operating within specifications.

We monitor the performance of the Canadian Air Transport Security Authority. We are not doing much monitoring currently as this organization is only getting up and running. Eventually, that will be a fairly large role for us.

The people who work as Transport Canada security inspectors have a fair amount of authority under the Aeronautics Act. We have the power to inspect. We have the power to enter an aviation premise to seize evidence. We have the authority to detain an aircraft.

My position has the authority to recall an aircraft if it has already departed from the airport. If we feel that there is something remiss with a particular aircraft, we can require it to come back to the airport.

We can levy administrative and monetary penalties. We are also authorized to suspend, issue, revoke or deny the renewal of documents of entitlement or certification primarily on the screening point.

Senator Banks: Regarding airside access control, we have heard that a person who works at Pearson and is issued an identity tag with his or her photograph who then goes through a control access point is checked against a list of either outdated or otherwise invalid passes through the number on the back. I gather that is fairly consistently done. Is that right?

Mr. Kavanagh: That is correct, yes.

Senator Banks: If I got to that point where a person is checking my ID card against the list of invalid cards and I had a card that did not appear on that list, there would be no way for that security person to know that I should not go through that point. Am I right?

auprès des sociétés aériennes pour nous assurer qu'elles respectent cette exigence. Nous procédons à des inspections des installations de transport des marchandises pour veiller à la bonne application de nos règlements. Nous examinons le contrôle exercé aux points d'accès au côté piste, et veillons à ce que les autorités aéroportuaires inspectent ces installations.

À l'heure actuelle, nous procédons à l'accréditation et à la désignation des agents de sécurité. Ce terme désigne les gens qui travaillent aux points de filtrage. Une fois que l'entreprise qui les embauche leur a donné une formation et leur a procuré une expérience pratique, nous leur faisons passer un examen écrit suivi d'un examen pratique. Si nous sommes satisfaits des résultats, nous leur émettons un certificat qui leur permet de travailler au point de filtrage. Nous exerçons une surveillance sur le rendement de l'équipement de sécurité. Nous avons des appareils conçus pour mettre l'équipement à l'essai pour que nous puissions nous assurer qu'il fonctionne selon les paramètres établis.

Nous exerçons une surveillance sur le rendement de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. À l'heure actuelle, ces activités n'occupent pas une très grande place, puisque l'organisation vient tout juste d'être établie. Cependant, notre rôle à son égard est appelé à prendre beaucoup d'importance.

Les gens qui travaillent en qualité d'inspecteurs de la sécurité à Transports Canada jouissent, en vertu de la Loi sur l'aéronautique, de pouvoirs assez importants. Nous avons le pouvoir de procéder à des inspections. Nous avons le pouvoir d'entrer dans les locaux d'une compagnie d'aviation pour recueillir des preuves. Nous avons le pouvoir de retenir un aéronef.

J'ai personnellement le pouvoir de rappeler un aéronef même s'il a déjà quitté l'aéroport. Si nous estimons que toutes les précautions nécessaires n'ont pas été prises en ce qui concerne un aéronef particulier, nous pouvons exiger qu'il revienne à l'aéroport.

Nous pouvons imposer des pénalités administratives et monétaires. Nous sommes également autorisés à suspendre, émettre, révoquer ou refuser de renouveler des documents d'autorisation ou des certificats principalement aux points de filtrage.

Le sénateur Banks: En ce qui concerne le contrôle au point d'accès au côté piste, nous avons entendu dire qu'une personne qui travaille à l'aéroport Pearson et à qui on a émis une carte d'identité avec photo doit, lorsqu'elle arrive à un point d'accès contrôlé, faire l'objet d'une nouvelle vérification où on compare son laissez-passer à une liste de laissez-passer invalides ou périmés en vérifiant le numéro inscrit à l'arrière. J'ai cru comprendre que ce contrôle est fait de façon très systématique. Est-ce exact?

M. Kavanagh: C'est exact, monsieur.

Le sénateur Banks: Si une personne vérifie une carte d'identité au regard de la liste des cartes invalides et qu'elle constate que ma carte ne figure pas sur la liste en question, la personne en question n'avait aucune façon de savoir que je ne devrais pas être rendu jusque-là, n'est-ce pas?

Mr. Kavanagh: Not completely, no. The airport pass is specific to a number of zones that relate to particular facilities at the airport. Depending on the type of pass — colour of pass and zone — an individual may not be allowed access. It is not only a pass that is the ticket to a restricted area; the individual must have a need and right of entry to that area. If an individual is challenged, he or she must explain why it is necessary to get through that door to the restricted area.

Senator Banks: A green pass gets one to more places than a blue one. Is that right?

Mr. Kavanagh: Off the top of my head, I do not know. I have a red pass.

The Chairman: My understanding is that GTAA goes anywhere with a green pass?

Mr. Kavanagh: There are a limited number of passes that GTAA executives have. They are green.

Senator Banks: The validity of the pass itself would give rise to other questions being posed. That validity can be only determined against a list of passes that have been made invalid. If I have a pass that I received from someplace else, the number for which is not on that list, I have jumped through at least one of hoops to get through that door? Am I right?

In other words, if the number on my pass were not on the list of invalid passes, then the assumption would be made that the pass is good. I would then go through whatever the next part of the process is; correct?

Mr. Kavanagh: Yes, that is fair.

Senator Banks: In other words, the guard is not checking against a list of passes that are valid. The guard is checking against a list of passes that are not valid?

Mr. Kavanagh: That is correct.

Senator Banks: We heard testimony today that a pass such as the kind I am describing can be obtained easily for \$2.50; in other words, the process of making the laminated passes with a digital picture is pretty easy. Is that right?

Mr. Kavanagh: I do not have any information about that. We monitor for forged passes. There is a constant challenge process going on at all the airports. We are monitoring this closely. We have not seen any evidence of what I would consider a significant amount of forged passes.

Senator Banks: Do you find the occasional forged pass?

Mr. Kavanagh: It is a very rare event.

Senator Banks: They do exist, however?

Mr. Kavanagh: Yes.

Senator Banks: You have found them in the past.

M. Kavanagh: Non, pas tout à fait. Le laissez-passer d'aéroport donne accès à un certain nombre de zones elles-mêmes situées dans des installations particulières de l'aéroport. Selon le type de laissez-passer — sa couleur et la zone de circulation qui y est indiquée —, une personne pourrait se voir refuser l'accès. Le laissez-passer n'est pas le seul élément qui permet d'accéder à une zone réglementée; la personne doit avoir besoin de s'y rendre et doit en avoir le droit. Si une personne est tenue de le prouver, elle doit expliquer pourquoi il lui faut franchir la porte de la zone réglementée en question.

Le sénateur Banks: Un laissez-passer vert donne accès à un plus grand nombre d'endroits qu'un laissez-passer bleu. N'est-ce pas?

M. Kavanagh: De mémoire, je ne saurais vous dire. J'ai un laissez-passer rouge.

Le président: J'ai cru comprendre que le personnel de la GTAA peut se rendre n'importe où avec un laissez-passer vert, n'est-ce pas?

M. Kavanagh: Un nombre limité de laissez-passer ont été remis aux cadres de la GTAA. Ils sont verts.

Le sénateur Banks: La validité du laissez-passer proprement dit susciterait d'autres questions. La validité ne peut être déterminée qu'au regard d'une liste de laissez-passer non valides. Si j'ai obtenu un laissez-passer ailleurs, et que le numéro qui y figure n'est pas sur la liste, j'ai franchi au moins l'un des obstacles pour arriver à la porte en question, n'est-ce pas?

Autrement dit, si le numéro inscrit sur mon laissez-passer ne figure pas sur la liste des laissez-passer non valides, on présume alors que mon laissez-passer est bon. Je pourrais donc me rendre à l'étape de contrôle suivante, n'est-ce pas?

M. Kavanagh: Tout à fait.

Le sénateur Banks: Autrement dit, le garde ne compare pas le numéro de mon laissez-passer avec une liste de numéros valides. Il le compare à une liste de numéros non valides?

M. Kavanagh: C'est exact.

Le sénateur Banks: On a entendu de la bouche d'un témoin aujourd'hui qu'un laissez-passer du genre de celui dont je parle peut s'obtenir facilement pour 2,50 \$; en d'autres termes, il est très facile de fabriquer un laissez-passer laminé muni d'une photo numérique. N'est-ce pas?

M. Kavanagh: Je n'ai aucune information à ce sujet. Nous exerçons une surveillance pour détecter les laissez-passer qui ont été contrefaits. Tous les aéroports sont constamment mis à l'épreuve. Nous exerçons un suivi très étroit de la situation. À l'heure actuelle, rien ne nous donne à croire qu'il y a une abondance de laissez-passer contrefaits.

Le sénateur Banks: Vous arrive-t-il d'en trouver à l'occasion?

M. Kavanagh: C'est très rare.

Le sénateur Banks: Cela arrive quand même parfois?

M. Kavanagh: Oui.

Le sénateur Banks: C'est arrivé dans le passé.

Mr. Kavanagh: We have found some, yes, and as soon as we find them they are confiscated and we take corrective action. We find the source. It is very seriously investigated.

Senator Banks: Do you do follow-up to determine how the pass was obtained?

Mr. Kavanagh: Yes.

Senator Banks: Where have you found that people have been able to get these things? Where would I go if I were a bad guy to get a forged pass?

Mr. Kavanagh: We are getting into some of the material that it may not be appropriate for me to discuss in detail. We do investigations. We do take corrective actions, and we remove those passes out of the system as quickly as we possibly can.

Senator Banks: Why would it be inappropriate for you to discuss that?

Mr. Kavanagh: I do not want to give out too much information as to where or how people can manufacture passes.

Senator Banks: I can go to a quick printer to get a bunch of passes made, and to a photographer to get some pictures made digitally. I know how to do that. It is pretty easy to do. The fact that it is pretty easy bothers me. I wonder if it bothers you.

I happen to know how to make one and where to get one. You would have to be a dummy not to know how to get one if you wanted one. That does not get you through the rest of the hoops.

Would you rather that those passes had some kind of electronically imbedded capacity, to make them more difficult to forge?

Mr. Kavanagh: Anything that we can do to enhance the pass system is something that we would welcome.

Senator Banks: Who determines from airport authority to airport authority what the nature of those access passes will be? Is it the airport authority itself?

Mr. Kavanagh: I am not sure I understand what you mean by "the nature."

Senator Banks: Is the pass and the means by which it is manufactured at Dorval airport the same as the pass and the way it is manufactured at Lester B. Pearson airport?

Mr. Kavanagh: Transport Canada sets the basic performance standards for the pass systems. The actual implementation or the technology that the airport uses is a decision made by the airport.

Senator Banks: If the passes were to be made more tamper-proof or less easy to forge, that could be done at the specific direction of Transport Canada?

Mr. Kavanagh: Yes.

M. Kavanagh: Nous en avons trouvé certains, oui, et dès que cela se produit, nous les confisquons et prenons des mesures correctives. Nous trouvons la source. Une enquête très sérieuse est entreprise.

Le sénateur Banks: Exercez-vous un suivi pour déterminer comment le laissez-passer a été obtenu?

M. Kavanagh: Oui.

Le sénateur Banks: Selon vos enquêtes, où les gens peuvent-ils se procurer ce genre de chose? À qui devrais-je m'adresser si j'étais un bandit qui souhaite obtenir un laissez-passer contrefait?

M. Kavanagh: Nous abordons là certaines questions que je ne devrais peut-être pas expliquer en détail. Nous procédons à des enquêtes. Nous prenons des mesures correctives, et nous éliminons ces laissez-passer du système le plus vite possible.

Le sénateur Banks: Pourquoi ne devriez-vous pas parler de la question?

M. Kavanagh: Je ne veux pas donner trop d'information sur la façon dont les gens peuvent fabriquer des laissez-passer ou sur les endroits où ils peuvent s'en procurer.

Le sénateur Banks: Je peux me rendre dans un centre d'impression rapide pour faire fabriquer une série de laissez-passer, et chez un photographe pour qu'il me numérise certaines photos. Je sais comment faire ça. C'est assez facile à faire. C'est ça qui m'ennuie. Je me demande si cela ne vous ennue pas aussi.

Je sais comment en fabriquer un et où en obtenir un. Il faudrait être idiot pour ne pas savoir comment s'en procurer un si on en veut un. Mais cela ne vous aide pas à franchir toutes les étapes.

Ne préféreriez-vous pas que ces laissez-passer soient munis de dispositifs électroniques de quelque sorte, pour les rendre plus difficiles à contrefaire?

M. Kavanagh: Toute mesure permettant d'améliorer le système de laissez-passer serait la bienvenue.

Le sénateur Banks: Qui, dans des administrations aéroportuaires, détermine la nature de ces laissez-passer? Est-ce l'administration aéroportuaire proprement dite?

M. Kavanagh: Je ne suis pas sûr de bien comprendre ce que vous voulez dire par «la nature».

Le sénateur Banks: Le laissez-passer utilisé à l'aéroport de Dorval est-il fabriqué de la même façon que celui qui est utilisé à l'aéroport Lester B. Pearson?

M. Kavanagh: Transports Canada établit une série de normes de rendement pour les systèmes de laissez-passer. La mise en place ou la technologie utilisée par l'aéroport relève de la direction de l'aéroport.

Le sénateur Banks: Si les laissez-passer étaient plus inviolables ou moins faciles à contrefaire, est-ce que cela pourrait être fait en vertu d'une directive précise de Transports Canada?

M. Kavanagh: Oui.

Senator Banks: You mentioned that 29 airports with passenger services within your jurisdiction do not provide passenger screening. Under the new regime, under the new stringencies and with the new money that is being made available by the security fee, do you anticipate that some of those 29 airports that deliver passenger services will be subject to screening?

Mr. Kavanagh: Yes, that is correct.

Senator Banks: Will all of them?

Mr. Kavanagh: Off the top of my head, I could not say absolutely all of them, but a significant number of them, yes.

Senator Banks: When I am getting onto an airplane, the persons who are screening my luggage and making sure that I am not boarding with something metal in my pockets are certified by Transport Canada; correct?

Mr. Kavanagh: Yes.

Senator Banks: I am sure you must have heard this a million times, but the fact that some of the people who operate the screening facilities have a certificate, which I presume conveys a degree of competence, is remarkable. Do you anticipate, when the new regime assumes responsibility for those people and for engaging them, that the level of competence that you will require for the issuance of a certificate will go up?

Mr. Kavanagh: That is something I cannot answer. You would have to refer that to CATSA, Canadian Air Transport Security Authority.

Senator Banks: They are going to operate under your aegis, are they not? You are going to supervise things?

Mr. Kavanagh: Yes, but the CATSA has not established its exactly how they are going to implement the security screening at airports.

Senator Banks: They have not? Do you have any idea when they will?

Mr. Kavanagh: We are expecting it to be the fall of this year.

Senator Banks: Do you have any idea when they will assume the responsibility directly?

Mr. Kavanagh: It will probably be sometime shortly after that.

Senator Banks: Do you sometimes revoke those certificates?

Mr. Kavanagh: Yes, we do.

Senator Banks: Rarely, frequently, sometimes? Does it happen when you find a breach?

Mr. Kavanagh: Yes. We can do it for a variety of reasons. We run tests of the screening points — we call them infiltration tests — where one of the inspectors or someone we have asked tries to carry an item through the screening point. If they succeed

Le sénateur Banks: Vous avez mentionné que 29 aéroports où transitent des passagers sur votre territoire ne font aucun filtrage des passagers. En vertu du nouveau régime, des nouveaux critères et avec l'argent injecté grâce aux droits perçus pour la sécurité, prévoyez-vous que certains de ces 29 aéroports qui offrent des services aux passagers pourront mettre de l'avant des procédures de filtrage?

M. Kavanagh: Oui.

Le sénateur Banks: Chacun d'entre eux?

M. Kavanagh: De mémoire, je ne pourrais vous certifier que c'est chacun d'entre eux, mais il y en a certainement un nombre important.

Le sénateur Banks: Lorsque je monte à bord d'un avion, les personnes qui fouillent mes bagages et s'assurent que je n'embarque pas avec quelque chose de métallique dans mes poches sont accréditées par Transports Canada, n'est-ce pas?

M. Kavanagh: Oui.

Le sénateur Banks: Je suis sûr que vous avez dû entendre cela un million de fois, mais le fait que certaines personnes qui exploitent les installations de filtrage aient un certificat, qui, je le présume, confère une certaine compétence, est remarquable. Prévoyez-vous que, lorsque le nouveau régime assumera la responsabilité de ces employés et de leur embauche, que le degré de compétence que vous exigez pour l'émission d'un certificat augmentera?

M. Kavanagh: Voilà une question à laquelle je ne peux pas répondre. Il vous faudra la poser à l'ACSTA, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.

Le sénateur Banks: Cette administration va fonctionner sous votre égide, n'est-ce pas? C'est vous qui allez la superviser?

M. Kavanagh: Oui, mais l'ACSTA n'a pas encore établi exactement comment elle entend mettre en œuvre le filtrage de sécurité dans les aéroports.

Le sénateur Banks: Elle ne l'a pas encore fait? Avez-vous une idée du moment où elle va le faire?

M. Kavanagh: Nous prévoyons qu'elle le fera l'automne prochain.

Le sénateur Banks: Avez-vous une idée du moment précis où elle va assumer cette responsabilité directement?

M. Kavanagh: Probablement un peu après.

Le sénateur Banks: Vous arrive-t-il de révoquer ces certificats?

M. Kavanagh: Oui.

Le sénateur Banks: Rarement, fréquemment, parfois? Le faites-vous lorsque vous découvrez une irrégularité?

M. Kavanagh: Oui. Nous pouvons le faire pour diverses raisons. Nous procédons à des essais aux points de filtrage — nous les appelons essais d'infiltration — où l'un des inspecteurs ou une autre personne que nous avons mise dans le coup tente de

in getting it through the screening point, the individual guard or screener who allowed that item through would be decertified on that piece of equipment.

Senator Banks: Subject to retraining?

Mr. Kavanagh: Subject to retraining.

Senator Banks: How many inspectors do you have?

Mr. Kavanagh: At present, we have 12.

Senator Banks: The reason, I presume, that you said you ask other people to do those infiltration tests for you is that the 12 people would become known?

Mr. Kavanagh: That is correct.

Senator Banks: Do you sometimes use local police to do that?

Mr. Kavanagh: No, because the local police tend to be known as well. We have been trying to get co-workers from Transport Canada, friends, other people who are not known at all at the screening points.

Senator Banks: Do you indemnify them?

Mr. Kavanagh: Yes, we do.

Senator Banks: I presume you do. You said that the police services for which you have contracted are specific and quite narrow. I think those were your words. You use them specifically to be at those points of entry where passengers are going through the checkpoint to get into a loading area?

Mr. Kavanagh: The airport has the contract with the police, and we regulate that requirement. The requirement is to have a response time to the screening points within prescribed time parameters.

Senator Banks: It is your regulatory relationship with that particular police presence to which you referred as being narrow, correct?

Mr. Kavanagh: Yes.

Senator Banks: Who looks after policing the tarmac and the service areas?

Mr. Kavanagh: That can be done through a number of different people, but the airport authority is the one charged with that responsibility.

Senator Banks: Is that subject to your supervision? Everything at airport security, I assume, is subject to DOT?

Mr. Kavanagh: When you refer to policing at the tarmac, there are a number of things that the airport authority has to be responsible for, including certain safety requirements, security requirements and so on. We would only deal with the security requirements.

transporter un article interdit au-delà du point de filtrage. Si elle y arrive, le garde ou la personne préposée au filtrage qui a commis la faute se verrait retirer son certificat pour la pièce d'équipement en question.

Le sénateur Banks: Sous réserve qu'elle suive une nouvelle formation?

M. Kavanagh: Sous réserve qu'elle suive une nouvelle formation.

Le sénateur Banks: Combien d'inspecteurs avez-vous?

M. Kavanagh: À l'heure actuelle, nous en avons 12.

Le sénateur Banks: Je présume que la raison pour laquelle vous demandez à d'autres personnes de faire ces essais d'infiltration est que les 12 personnes seraient vite reconnues?

M. Kavanagh: C'est exact.

Le sénateur Banks: Vous arrive-t-il parfois de demander à la police locale de le faire?

M. Kavanagh: Non, parce que la police locale est elle aussi susceptible d'être reconnue. Nous avons tenté de confier cette tâche à des collègues de Transports Canada, des amis, d'autres personnes qui ne sont pas du tout connues aux points de filtrage.

Le sénateur Banks: Leur versez-vous une indemnité?

M. Kavanagh: Oui.

Le sénateur Banks: Je présume que vous le faites. Vous dites que les services de police que vous avez obtenus sous contrat sont précis et plutôt spécialisés. Je pense que ce sont les mots que vous avez utilisés. Vous y avez recours précisément pour les placer aux points d'entrée où les passagers passent par le contrôle de sécurité avant de se rendre au point d'embarquement, n'est-ce pas?

M. Kavanagh: L'aéroport a conclu un contrat avec la police, et nous réglementons cette exigence. L'exigence en question est celle-ci: le délai de réaction aux points de filtrage doit correspondre à des paramètres prescrits.

Le sénateur Banks: Ce que vous décriviez comme étroit, c'est la relation que vous établissez entre l'aspect réglementaire et la présence de ces policiers, n'est-ce pas?

M. Kavanagh: Oui.

Le sénateur Banks: Qui s'occupe des services de police sur la piste et les aires de service?

M. Kavanagh: Ce peut être fait par un certain nombre de personnes, mais l'administration aéroportuaire en est responsable.

Le sénateur Banks: Cette activité est-elle soumise à votre supervision? Je présume que tout ce qui concerne la sécurité dans les aéroports est soumis au ministère des Transports, n'est-ce pas?

M. Kavanagh: Lorsque vous parlez des services policiers sur la piste, il y a un certain nombre de choses dont l'administration aéroportuaire est responsable, par exemple certaines exigences de sécurité, de sûreté et ainsi de suite. Nous ne nous occupons que des exigences qui concernent la sûreté.

Senator Banks: Who looks after making sure that there is not a bad guy running around doing bad things to airplanes in the airside area? Whose responsibility is that?

Mr. Kavanagh: We would like to think it is a teamwork effort, because it is the employees that are there. Through the security awareness programs, they should be aware of someone who looks kind of odd and does not really belong there. Some employees of the airport are specifically tasked with going around monitoring what is happening on the airport. There are police patrols at various times on the apron.

Senator Banks: Those police who are doing that are under contract to the airport authority, are they?

Mr. Kavanagh: That is right.

Senator Banks: Are you concerned with access to airside of people who have no business being there and who have no authority to be there?

Mr. Kavanagh: Yes, we are.

Senator Banks: Is that the responsibility of the airport authority?

Mr. Kavanagh: Yes.

Senator Banks: We have heard testimony that access to airside, that is to say, ramps, taxiways and the like, is gained rather easily by lots of people who are not badged. Is that right?

Mr. Kavanagh: The airport operator is charged with defining the restricted area of the airport. There can be places in the airport that are not part of that restricted area. The areas outside of that restricted area are not controlled by Transport Canada's regulations. We control where they define the restricted area, and we monitor the process they have in place for people to move from that non-restricted area into the restricted area.

Senator Banks: What part of an airport would be non-restricted?

The Chairman: Perhaps we can go to the map. Could you define that on the map for us, Mr. Kavanagh?

Mr. Kavanagh: In the case of Pearson airport, there is essentially one area that is not part of the restricted area, and that is on the upper left corner of the airport. It is defined as "K." You can see an area marked "K."

Senator Banks: For example, the wildlife control building?

Mr. Kavanagh: Yes.

Senator Banks: That is 150 yards or so from Runway 23, or less, actually, than that?

Mr. Kavanagh: Yes.

Le sénateur Banks: Qui s'assure qu'une personne mal intentionnée ne tentera pas de saboter les aéronefs au point d'accès au côté piste? Qui en est responsable?

M. Kavanagh: Nous avons pensé qu'il s'agit d'un travail d'équipe, parce que ce sont les employés qui sont sur place. Grâce à ce qu'ils ont appris dans le cadre des programmes de sensibilisation à la sécurité, ils devraient pouvoir repérer une personne qui a l'air bizarre ou qui n'a pas d'affaire à cet endroit. Certains employés de l'aéroport ont pour tâche précise de surveiller ce qui se passe à l'aéroport. À divers moments, les patrouilles policières sont aussi présentes sur l'aire de trafic.

Le sénateur Banks: Les policiers qui font cela ont conclu un contrat avec l'administration aéroportuaire, n'est-ce pas?

M. Kavanagh: C'est exact.

Le sénateur Banks: Êtes-vous préoccupé par les gens qui accèdent au côté piste sans y avoir affaire et sans y être autorisés?

M. Kavanagh: Oui.

Le sénateur Banks: Est-ce la responsabilité de l'administration aéroportuaire?

M. Kavanagh: Oui.

Le sénateur Banks: Des témoins nous ont dit que bien des gens qui n'ont pas de laissez-passer ont accès plutôt facilement au côté piste, c'est-à-dire à l'aire de trafic. Est-ce exact?

M. Kavanagh: L'exploitant de l'aéroport est responsable de définir la zone réglementée de l'aéroport. Il peut y avoir à l'aéroport des endroits qui ne font pas partie de la zone réglementée. Les secteurs à l'extérieur de la zone réglementée ne sont pas visés par la réglementation de Transports Canada. Nous contrôlons les zones que nous réglementons et exerçons une surveillance du processus mis en place à l'intention des personnes qui passent de la zone non réglementée à la zone réglementée.

Le sénateur Banks: Quelle partie d'un aéroport n'est pas à accès restreint?

Le président: Peut-être que nous pourrions regarder la carte. Pouvez-vous nous les montrer sur la carte, monsieur Kavanagh?

M. Kavanagh: Dans le cas de l'aéroport Pearson, il y a essentiellement un secteur qui n'est pas réglementé, et c'est celui qui est situé dans le coin supérieur gauche de la carte de l'aéroport. Il s'agit de la zone désignée par la lettre «K».

Le sénateur Banks: Par exemple, l'édifice du contrôle de la faune?

M. Kavanagh: Oui.

Le sénateur Banks: C'est donc à environ 150 verges de la piste 23, où, en fait, moins que cela?

M. Kavanagh: Oui.

Senator Banks: If I get down North Fire Hall Road somewhere near the wildlife control building with a vehicle, because this is an unrestricted area, that is painted the right colour with the right stripes on the side and says “wildlife control” on it, I could drive onto any of those glide path roads, the centre service road?

Mr. Kavanagh: No.

Senator Banks: What would I run into?

Mr. Kavanagh: That dotted line there is the primary security line of the airport. That is the main fence line of the airport, and there is a guard shack that is manned 24 hours a day, seven days a week. There is an entrance there, and it is also controlled with an electric eye that detects movement through that gate. Therefore, you could not get through that point without being subject to —

Senator Banks: Without triggering something?

Mr. Kavanagh: Yes.

The Chairman: I believe we heard testimony at the Vancouver International Airport that they have passes that can be electronically deactivated. Are you familiar with that, Mr. Kavanagh?

Mr. Kavanagh: I am not aware of exactly what they are doing at Vancouver airport. It is possible to integrate into the pass system a key card. A key card gives you access to a door. It has a code that is built into it. There is certainly technology that allows you to laminate the pass and the key card together and use them as one, in which case the key card component would be electronically removed from the system.

The Chairman: In the ranking of the airports, by however you want to rank them, after Pearson, what comes next in Canada in terms of volume or size?

Mr. Kavanagh: Vancouver would be second.

The Chairman: Do you not share information back and forth as to how you are handling passes?

Mr. Kavanagh: Yes. I am sorry that I do not know the specific details on that system. It has more to do with the access control at the airport. I am familiar with the technology, but I do not know how they have specifically implemented it at Vancouver.

The Chairman: I raise this because we heard testimony earlier today to the effect that some individuals believe that these passes that currently exist can be fairly easily recreated. It has been suggested to us that it can happen in virtually anyone's office if there is access to a computer, a laminating machine and a camera. The impression that we got when we visited Vancouver was that they had the capacity, when these passes were in fact used as a key card, to not only invalidate them but to identify who was holding an invalid pass, because when the individual came up to the entry point, a picture was taken of them. One is curious. If a system like that is available, certainly to a non-expert it would seem to be a

Le sénateur Banks: Si je descends North Fire Hall Road près de l'édifice du contrôle de la faune avec un véhicule, comme il s'agit d'une zone non réglementée, que le véhicule est peint de la bonne couleur et qu'il a sur les côtés les bandes voulues et que les mots «contrôle de la faune» y sont écrits, je pourrais rouler sur n'importe quelle des voies de desserte des pistes?

M. Kavanagh: Non.

Le sénateur Banks: Qu'est-ce qui m'arrêterait?

M. Kavanagh: La ligne pointillée ici représente la première ligne de sécurité de l'aéroport. Il s'agit de la clôture principale de l'aéroport, et il y a une guérite où un garde est affecté 24 heures sur 24, sept jours sur sept. Il y a une entrée ici, et elle est également contrôlée par une cellule photoélectrique qui détecte les mouvements de quiconque franchit cette barrière. Par conséquent, vous ne pourriez traverser ce point sans...

Le sénateur Banks: Sans déclencher quelque chose?

M. Kavanagh: Oui.

Le président: Si je ne m'abuse, nous avons entendu un témoin de l'aéroport international de Vancouver nous dire que des laissez-passer pouvaient être désactivés de façon électronique. Est-ce que ça vous dit quelque chose, monsieur Kavanagh?

M. Kavanagh: Je ne sais pas exactement ce qu'ils font à l'aéroport de Vancouver. Il est possible d'intégrer une carte-clé dans le système de laissez-passer. Ce type de carte vous donne accès à une porte. Un code y est intégré. Je suis sûr qu'il existe une technique qui vous permet de laminer le laissez-passer ainsi que la carte-clé et les utiliser en même temps, auquel cas la composante de carte-clé serait électroniquement éliminée du système.

Le président: Dans le classement des aéroports, quel qu'il soit, quel aéroport vient après Pearson au chapitre du volume ou de la taille?

M. Kavanagh: L'aéroport de Vancouver.

Le président: Échangez-vous des informations sur ce qui touche les laissez-passer?

M. Kavanagh: Oui. Je suis désolé, mais je ne connais pas les détails précis de ce système. Il concerne d'abord et avant tout le contrôle de l'accès de l'aéroport. Je suis familiarisé avec la technologie, mais je ne sais pas précisément comment ils l'ont mis en service à Vancouver.

Le président: Si je vous parle de ça, c'est qu'un témoin nous a dit plus tôt aujourd'hui que certaines personnes estiment que leur laissez-passer peut-être assez facilement reproduit. On nous a donné à croire que cela peut se faire pratiquement n'importe où, à condition d'avoir accès à un ordinateur, à une machine à laminer et à un appareil photo. Lorsque nous avons visité Vancouver, on nous a donné l'impression que cela pouvait assez facilement se faire, que lorsque les laissez-passer étaient en fait utilisés comme des cartes-clés, on pouvait non seulement les rendre non valides, mais aussi découvrir qui détenait un laissez-passer non valide, parce que lorsque la personne en question se présente au point

more efficient and more effective way of dealing with the problem than looking at a list of invalid numbers. One wonders why that is not the minimum standard imposed by Transport Canada.

Mr. Kavanagh: We have to look at the technology and roll it out when and where it is appropriate. An airport is faced with a substantial cost when it has to replace a system. At an airport like Pearson, there is a key card system that does many of the same things that the system at Vancouver does. It is really whether the pass and the key card are laminated into one piece or the key card is a separate item, but the technology is there to do essentially the same job.

The Chairman: We also received information that in fact the check against the invalid number is something that happens intermittently. I would be curious to know the sort of auditing that you do. In the course of your audits, how frequently do you discover that people at gates are not checking whether the numbers work or not?

Mr. Kavanagh: I cannot give you a specific number on that. It is not a regular occurrence that we find that situation.

The Chairman: Would something like that be logged, sir?

Mr. Kavanagh: Yes, we would do an incident report and an investigation as soon as we found a deficiency of that sort.

The Chairman: Do you have records available that indicate day-by-day, week-by-week, every time you discover someone not checking an invalid number?

Mr. Kavanagh: Yes.

Senator Meighen: The question is, then, what do you do once you obtain that?

Mr. Kavanagh: We immediately bring it to the attention of the airport authority to rectify the situation. In some cases, we have the person at that check point removed and replaced by someone who is more qualified to do the job. We try to follow up as much as we can. We try to find out how long the situation might have occurred and what the repercussions might have been.

Senator Banks: You said the magic word, which is "audit." When you audit things, do you also audit that checkpoint you were talking about going from Section K through the fence onto the tarmacs?

Mr. Kavanagh: Yes, we do.

Senator Banks: We have heard testimony suggesting that perhaps you ought to audit it more frequently.

Mr. Kavanagh: Okay.

d'entrée, une caméra prend sa photo. Je me demande si un système comme ça est accessible; à coup sûr, pour une personne qui n'est pas experte, ça semblerait une façon plus efficiente et plus efficace de traiter le problème que d'examiner une liste de numéros invalides. On se demande pourquoi Transports Canada n'impose pas cette solution comme norme minimale.

M. Kavanagh: Nous examinons cette technologie et l'appliquons graduellement au moment et aux endroits où cela convient. Les autorités d'un aéroport doivent assumer des coûts substantiels lorsqu'il faut remplacer un système. Dans un aéroport comme Pearson, un système de carte à clé permet de faire nombre des choses que le système de Vancouver fait. C'est seulement lorsque le laissez-passer et la carte à clé sont laminés en une seule pièce, ou que la carte-clé est un article distinct, — il y a une technologie qui nous permet essentiellement de faire le même travail.

Le président: On nous a également dit que la vérification au regard d'une liste de numéros non valides se fait seulement de façon intermittente. J'aimerais savoir le type de vérification que vous faites. Dans vos vérifications, vous arrive-t-il souvent de découvrir des gens qui, aux portes, ne vérifient pas si les numéros sont bons ou non?

M. Kavanagh: Je ne pourrais vous donner de chiffres précis. Il n'arrive pas tellement souvent que nous nous trouvions face à cette situation.

Le président: Vous devez consigner cela dans une sorte de registre, n'est-ce pas?

M. Kavanagh: Oui, nous rédigeons un rapport d'incident et procédons à une enquête dès qu'une lacune du genre est constatée.

Le président: Avez-vous des dossiers qui indiquent, pour chaque jour et pour chaque semaine, le nombre de fois où vous découvrez qu'une personne ne vérifie pas si les numéros sont valides?

M. Kavanagh: Oui.

Le sénateur Meighen: Alors, qu'est-ce que vous faites lorsqu'on vous en informe?

M. Kavanagh: Nous portons immédiatement l'incident à l'attention de l'administration aéroportuaire pour qu'elle corrige la situation. Dans certains cas, nous pouvons retirer la personne responsable au point de vérification et la remplacer par quelqu'un plus qualifié pour faire le travail. Nous tentons de faire le suivi le plus étroit possible. Nous tentons de découvrir depuis combien de temps la situation dure et quelles répercussions elle peut avoir eues.

Le sénateur Banks: Vous avez prononcé le mot magique, qui est «vérification». Vérifiez-vous aussi le point de vérification dont vous parlez et qu'on rencontrerait si on allait de la section K vers la piste, en traversant la clôture?

M. Kavanagh: Oui.

Le sénateur Banks: Un témoin nous a dit qu'il devrait peut-être être vérifié plus fréquemment.

M. Kavanagh: D'accord.

The Chairman: We heard testimony this morning that Air Canada hires people who have had previous drug records. I have heard information to the contrary, that passes to work airside are not issued to people with drug records. Could you clarify that for us please, Mr. Kavanagh?

Mr. Kavanagh: I cannot comment on who Air Canada hires.

The Chairman: I will not beat around the bush. In my office a week ago, you told me that passes were not issued to people with drug records. Air Canada sat where you are sitting today and said, "We hire people with drug records." Can you clear it up?

Mr. Kavanagh: At the request of the employer, we do background checks on people, security checks and credit checks. All of that is required before we give a clearance that would allow the airport to issue a pass to an individual. One of the criteria for the automatic refusal of a clearance would be drug charges, such as trafficking.

The Chairman: That is my point. We are confused, because I had advised the committee of what you had told me, that that is a guaranteed turn down, and yet we have just had people say something else.

Mr. Kavanagh: Not everyone who works for Air Canada or any other operator, for that matter, at the airport would actually need to have a pass. There are people who do not work in the restricted areas that do not need a pass and therefore may not go through a security check.

Senator Forrestall: They were much more specific than that. They said there was a zero tolerance with respect to hiring someone with a drug record.

Mr. Kavanagh: I am sorry?

Senator Forrestall: They said they would not hire such an individual under any circumstances.

Mr. Kavanagh: They would not hire anyone.

Senator Forrestall: They did not qualify it by saying that they had to issue a pass or anything like that.

Senator Meighen: I recall their position to be the following. I used the example of me being a convicted drug smuggler and asked them whether or not I could be hired, and specifically whether I could be hired to work in the cargo area where I allegedly mistakenly presumed there would be the highest incidence of possible drug smuggling. They told me no, there is somewhere else, but they would not tell me where. I presume cabin personnel or something. I do not know.

Le président: Nous avons entendu ce matin un témoignage selon lequel Air Canada embauche des personnes qui ont déjà été condamnées pour une affaire de drogue. J'ai aussi entendu des informations à l'effet contraire, c'est-à-dire que les laissez-passer vers les points d'accès au côté piste ne sont pas émis aux personnes condamnées pour une affaire de drogue. Qu'en est-il exactement, monsieur Kavanagh?

M. Kavanagh: Je ne peux faire de commentaires sur les gens qu'Air Canada embauche.

Le président: Je ne tournerai pas autour du pot. Dans mon bureau il y a une semaine, vous m'avez dit qu'aucun laissez-passer n'était émis pour les personnes condamnées pour une affaire de drogue. Le représentant d'Air Canada est venu témoigner aujourd'hui et nous a dit: «Nous embauchons des personnes qui ont été condamnées pour une affaire de drogue.» Qu'en est-il exactement?

M. Kavanagh: À la demande de l'employeur, nous vérifions les antécédents des gens, procédons à des enquêtes de sécurité et de crédit à leur sujet. Ce sont tous là des éléments nécessaires avant que nous puissions accorder une autorisation qui permet aux autorités aéroportuaires d'émettre un laissez-passer à la personne en question. Les accusations relatives à la drogue, par exemple pour trafic, constituent l'un des critères qui mènent automatiquement au refus de l'autorisation.

Le président: C'est ce que je dis. S'il y a confusion, c'est parce que j'ai informé le comité de ce que vous m'avez dit, que c'est un refus automatique, et voilà que d'autres gens viennent nous dire le contraire.

M. Kavanagh: Tous les employés d'Air Canada ou d'une autre société aérienne, quant à ça, présente à l'aéroport n'ont pas nécessairement besoin d'un laissez-passer. Si elles ne travaillent pas dans une zone réglementée, elles n'ont pas besoin de laissez-passer ni, par conséquent, de subir une enquête de sécurité.

Le sénateur Forrestall: Nos témoins étaient beaucoup plus précis que ça. Ils ont dit qu'il y avait une politique de tolérance zéro concernant l'embauche de personnes condamnées pour une affaire de drogue.

M. Kavanagh: Pardon?

Le sénateur Forrestall: Ils nous ont dit qu'ils n'embaucheraient jamais une personne condamnée pour ces raisons.

M. Kavanagh: Ils n'embaucheraient personne.

Le sénateur Forrestall: Ils n'ont pas fait état de réserves soulignant leur obligation d'émettre un laissez-passer ou quelque chose du genre.

Le sénateur Meighen: Je me rappelle que leur position était la suivante: je leur ai dit que, par exemple, j'avais été condamné pour trafic de drogue et que je leur demandais de m'embaucher, et spécialement pour un travail dans la zone des marchandises où j'aurais pu présumer, mais à tort, que ce serait là qu'il y aurait le plus de trafic de drogue, ils m'ont répondu que ce serait ailleurs, mais ils n'ont pas voulu me dire où. Aux endroits accessibles au personnel de cabine, ou quelque chose comme ça, je présume. Je ne sais pas.

The witness then proceeded to tell me that once an individual has been convicted and has paid his or her debt to society it would be against labour legislation not to be given a fair and equal chance along with anyone else to be hired to work in the cargo area, which caused my eyes to roll back in my head. I am a lawyer, and if I were convicted of drug smuggling, I would not be able to practise law.

If an individual had smuggled drugs and had spent a couple of years in prison, would you not be astonished to know that that individual were working in the cargo area of Air Canada? Does that not astonish you?

Mr. Kavanagh: The policy on whether a clearance would be issued to an individual or not specifically says that trafficking, possession for the purposes of trafficking, exporting or importing under the Controlled Drugs and Substances Act is deemed to be criteria for revoking or denial of a clearance.

The Chairman: Thank you for clarifying that, because we have been labouring under some confusion for a number of hours.

Senator Day: Gentlemen, thank you for the map. It is quite helpful in getting a picture of things here.

Just as a point of clarification, between runways 33R and 33L, Cargo Areas 1, 2 and 3 are found. There is a series of dotted lines inside the two runways. Does that mean that the Cargo Areas 1, 2 and 3 and Cara Foods are outside or inside of a designated area?

Mr. Kavanagh: At the time this was drawn, I believe those buildings were under construction. Basically, those cargo buildings form part of the security line. It actually passes through the building itself, and the building becomes part of the fence line.

Senator Day: Are they inside or outside the designated secure area?

Mr. Kavanagh: The main part of the building is inside the restricted area. Sorry, I have it backwards. The primary security line passes through those buildings, and the main part of it is outside.

Mr. Grant Quinlan, Security Inspector, Transport Canada: In relation to your question, the primary security line runs along the exterior perimeter of the building on the airside portion. The front portion of the building is on the public side, where the public would have access to drop off cargo, et cetera.

Senator Day: Mr. Quinlan, these building are between two runways. Which is the airside and which is the non-airside of the building?

Mr. Quinlan: There is a portion, generally the Cara facility and the cargo buildings as such, to which the general public has access. There is a fencing provision that allows for a corridor for the public to access those buildings and the front portions of them.

Senator Day: That is, in fact, the case?

Le témoin m'a ensuite dit que si une personne avait été condamnée et qu'elle avait payé sa dette à la société, ce serait contraire aux lois du travail de ne pas lui donner la possibilité juste et égale, comme toute autre personne, d'être embauchée pour travailler dans la zone des marchandises, ce qui m'a fait lever les yeux au ciel. Je suis avocat, et si j'étais condamné pour trafic de drogue, je ne serais plus capable de pratiquer le droit.

Si une personne a fait de la contrebande de drogue et qu'elle a passé quelques années en prison, ne seriez-vous pas renversé d'apprendre qu'elle travaille dans la zone des marchandises à Air Canada? Est-ce que cela ne vous renverserait pas?

M. Kavanagh: La politique sur la mesure dans laquelle on peut accorder une autorisation à une personne précise de façon très nette que le trafic, la possession pour trafic, l'exportation ou l'importation au sens où l'entend la Loi réglementant certaines drogues et autres substances sont censés être des motifs de révocation ou de refus d'une autorisation.

Le président: Merci d'avoir précisé cela, parce qu'il y a quelques heures que cette confusion perdure.

Le sénateur Day: Messieurs, merci d'avoir apporté la carte. Elle est très utile pour se faire une idée précise de ce que sont les choses.

J'aimerais que vous m'éclairiez un peu: entre les pistes 33R et 33L, on trouve les zones de fret 1, 2 et 3. Il y a une série de lignes pointillées à l'intérieur des deux pistes. Cela signifie-t-il que les zones de fret 1, 2 et 3 et les installations de Cara Foods sont à l'intérieur ou à l'extérieur d'une zone désignée?

M. Kavanagh: Au moment où ce plan a été dessiné, je pense que ces édifices étaient en construction. Fondamentalement, ces édifices de fret forment une partie de la ligne de sécurité. Elle passe en réalité à l'intérieur de l'édifice proprement dit, et celui-ci devient une partie de la clôture.

Le sénateur Day: Sont-elles à l'intérieur ou à l'extérieur de la zone de sécurité désignée?

M. Kavanagh: La principale partie de l'édifice se trouve à l'intérieur de la zone réglementée. Désolé, je me trompe. La ligne de sécurité primaire passe à l'intérieur de ces édifices, et la principale partie de celle-ci se trouve à l'extérieur.

M. Grant Quinlan, inspecteur de sécurité, Transports Canada: En ce qui concerne votre question, la ligne de sécurité primaire court le long du périmètre extérieur de l'édifice, sur la partie côté piste. La partie frontale de l'édifice se trouve sur le côté public, où le public a accès au fret qui est débarqué, par exemple.

Le sénateur Day: Monsieur Quinlan, cet édifice se trouve entre deux pistes. Quel est exactement le côté piste de l'édifice?

M. Quinlan: Il y a une partie de l'édifice, généralement celle des installations de Cara et des endroits où est entreposé le fret proprement dit, auquel le grand public a accès. Il y a une clôture qui permet d'établir un corridor pour que le public puisse avoir accès à l'avant de ces édifices.

Le sénateur Day: Et c'est ce qui se produit?

Mr. Quinlan: That is correct.

Senator Day: I do not need a pass to get to the front end of the building?

Mr. Quinlan: That is correct.

Senator Day: The airside access control is one of the areas that you were asked some questions on before. Is that part of your responsibilities? Are your responsibilities to ensure that the airside access control rules are followed?

Mr. Kavanagh: That is correct, yes.

Senator Day: Is there a series of rules in terms of who can have access and what kind of a card he or she must have?

Mr. Kavanagh: That is correct.

Senator Day: How do you monitor that?

Mr. Kavanagh: We do a number of things. We take a tour of the airside perimeter fencing to ensure that the integrity of that fencing is in place from a physical point of view. We tend to check all of the manned guard posts, and there are approximately eight of them around the airport. We watch to ensure they are challenging people and checking things, all of that sort of thing. There are a number of places where companies have certain procedures that they have to follow to move from the unrestricted area into the restricted area, and we pull the records of those people and ensure they are following the procedures.

Senator Day: So you do a periodic quality control testing activity?

Mr. Kavanagh: Yes.

Senator Day: Looking at your map again, down in the lower right side near a conveyor drive, I see Esso and a couple of other businesses, Sky Service, for example. They are outside of the control area; is that correct?

Mr. Kavanagh: Actually, this map is about a year old. Those buildings are no longer in place. They were torn down recently because of the zoning associated with the new runway, and they have actually been relocated over in the infield area. The front portion of their building was on the airside, and the building itself was groundside. The front face of it where it opens up into the other side would have opened into the restricted area.

Senator Day: Would that still be the case in their new location?

Mr. Kavanagh: Yes.

Senator Day: If I am a corporate traveller, when I go in, I am okay, but when I pop out the other side, I am in a restricted area as I go on the apron to get on the plane?

Mr. Kavanagh: Yes.

Senator Day: Do you monitor these private companies that provide corporate aviation?

M. Quinlan: Oui.

Le sénateur Day: Je n'ai pas besoin d'un laissez-passer pour me rendre à l'avant de l'édifice?

M. Quinlan: Non.

Le sénateur Day: On vous a déjà posé des questions sur le contrôle de l'accès au côté piste. Ce contrôle fait-il partie de vos responsabilités? Êtes-vous chargé de veiller à ce que les règles concernant le contrôle de l'accès au côté piste soient suivies?

M. Kavanagh: Oui.

Le sénateur Day: Y a-t-il une série de règles déterminant qui peut avoir accès et quel type de carte il lui faut?

M. Kavanagh: Oui.

Le sénateur Day: Comment contrôlez-vous cette activité?

M. Kavanagh: Nous faisons un certain nombre de choses. Nous faisons la tournée des clôtures qui font le périmètre du côté piste pour veiller à ce qu'il n'y ait aucune brèche. Nous tentons de vérifier tous les postes de garde où un employé est en fonction, et il y en a, je crois, huit autour de l'aéroport. Nous exerçons une surveillance pour nous assurer qu'ils posent des questions et vérifient des choses, et ainsi de suite. Il y a un certain nombre d'endroits où les entreprises doivent suivre certaines procédures pour passer d'une zone non réglementée à une zone réglementée, et nous consultons les dossiers de ces personnes pour veiller à ce qu'elles suivent les procédures.

Le sénateur Day: Vous procédez donc périodiquement à un contrôle de la qualité?

M. Kavanagh: Oui.

Le sénateur Day: Si je reviens à votre carte, je remarque qu'au côté inférieur droit, près d'une voie d'accès aux convoyeurs, je vois Esso et quelques autres entreprises, Sky Service, par exemple. Elles sont situées en dehors de la zone réglementée, n'est-ce pas?

M. Kavanagh: À vrai dire, cette carte date d'à peu près un an. Ces édifices ont disparu. Ils ont été démolis récemment en raison du zonage associé à la nouvelle piste dans l'entrepiste. La partie avant de l'édifice était située du côté piste, tandis que l'édifice lui-même était situé du côté aérogare. Le devant aurait alors été dans la zone réglementée.

Le sénateur Day: Est-ce encore le cas au nouvel endroit?

M. Kavanagh: Oui.

Le sénateur Day: Si je monte à bord d'un avion d'affaires, au moment où je suis dans l'édifice pour me rendre à la piste, je suis dans une zone non réglementée, mais dès que j'arrive sur la piste, je suis dans une zone réglementée, puisqu'il faut que j'y passe pour monter dans l'avion?

M. Kavanagh: Oui.

Le sénateur Day: Exercez-vous une surveillance auprès des entreprises privées qui fournissent des services aux voyageurs d'affaires?

Mr. Kavanagh: We monitor their overall operation. We would monitor the Skyservice operation, not the individual companies that have business jets there. We would monitor Skyservice and how it is controlling access onto the apron.

Senator Day: If I were travelling with a corporate jet, I would go through Skyservice.

Mr. Kavanagh: That is correct.

Senator Day: You monitor the company that provides the service.

Mr. Kavanagh: That is correct.

Senator Day: Do they provide the same kind of X-ray machines that I would be accustomed to?

Mr. Kavanagh: Our regulations do not require the screening of passengers on business aircraft, but we require a log of the names of people going on the aircraft. They keep names as opposed to putting the people through a screening process.

Senator Day: In terms of what they are bringing on and off and what they are bringing in?

Mr. Kavanagh: There is no control on that. Again, it is up to the operator. We always tell them that they have to know their passenger. They have their own internal procedures.

Senator Day: That is the extent of it? You tell them they have to know their passengers, and please keep a list of what they tell you their name is?

Mr. Kavanagh: That is correct, under the current regulations.

Senator Day: What act do those regulations come under?

Mr. Kavanagh: All of our regulations come under the Aeronautics Act.

Senator Day: In terms of the inspection activity with respect to commercial carriers, the regulations that they have to follow for passengers and the kind of security, do you monitor that on a periodic basis or a continuous basis?

Mr. Kavanagh: We monitor that almost on a continuous basis, yes.

Senator Day: It is your responsibility to see that they, or whoever is hired to do that before the rules change, are looking after the security for passengers. It is your responsibility to ensure they are following the regulations?

Mr. Kavanagh: That is right.

Senator Day: In terms of the level of testing, et cetera.

Mr. Kavanagh: We do the testing of those individuals. We do the testing of the people at the screening points. We do the testing when they first come into the job to ensure that they are at an adequate level of training. Based on that, we will issue a certificate. There is a requirement for a recurrent retesting of

M. Kavanagh: Nous surveillons leur fonctionnement global. Nous surveillons les activités de Skyservice, mais pas celles des entreprises qui ont des jets d'affaires. Nous surveillons Skyservice et la façon dont elle contrôle l'accès à l'aire de trafic.

Le sénateur Day: Si je voulais voyager en jet d'affaires, il me faudrait passer par Skyservice.

M. Kavanagh: C'est exact.

Le sénateur Day: Vous exercez une surveillance auprès de la société qui offre le service?

M. Kavanagh: Oui.

Le sénateur Day: A-t-elle recours au même type de machines à rayons X que celles qu'on voit habituellement?

M. Kavanagh: Nos règlements n'exigent pas de filtrage des passagers sur des avions d'affaires, mais nous exigeons un registre contenant les noms des personnes qui voyagent à bord de l'avion. Ainsi, les entreprises consignent les noms plutôt que de soumettre les personnes à un processus de filtrage.

Le sénateur Day: Elles examinent aussi les effets qu'elles apportent à bord?

M. Kavanagh: On n'exerce aucun contrôle là-dessus. Là également, c'est à l'exploitant de le faire. Nous disons toujours aux entreprises qu'elles doivent connaître leurs passagers. Elles ont leurs propres procédures internes.

Le sénateur Day: C'est tout? Vous leur dites de connaître leurs passagers et de tenir une liste du nom qu'ils prétendent avoir?

M. Kavanagh: C'est exact, et c'est conforme au règlement actuel.

Le sénateur Day: Par quelle loi ce règlement est-il régi?

M. Kavanagh: Tous nos règlements sont régis par la Loi sur l'aéronautique.

Le sénateur Day: Pour leurs activités d'inspection, les transporteurs commerciaux doivent respecter un règlement pour les passagers et les mesures de sécurité. Exercez-vous une surveillance à ce sujet de façon périodique ou continue?

M. Kavanagh: Notre surveillance à ce sujet est pratiquement continue, oui.

Le sénateur Day: Il vous incombe de veiller à ce que les sociétés aériennes, ou quiconque elles embauchent pour le faire avant que les règles ne changent, s'occupent de la sécurité des passagers. Êtes-vous responsable de veiller à ce qu'elles suivent le règlement?

M. Kavanagh: Oui.

Le sénateur Day: En ce qui concerne l'ampleur des examens, par exemple.

M. Kavanagh: Nous soumettons ces personnes aux examens. Nous soumettons les personnes aux points de filtrage à des examens. Nous soumettons à des examens les personnes qui commencent leur emploi pour veiller à ce qu'elles aient obtenu une formation adéquate. Ce n'est qu'après coup que nous

these people, which we do. Then we do what we call “infiltration tests,” which are random tests through screening points. We do all of those.

Senator Day: In addition, do they report to you other than the periodic quality testing that you do?

Mr. Kavanagh: They do their own quality assurance.

Senator Day: Do they report to you in writing with respect to their quality assurance testing?

Mr. Kavanagh: They are not required to report to us in writing, but we can request their records.

Senator Day: They keep records, and you have access to them.

Mr. Kavanagh: Yes.

Senator Day: In relation to the security equipment performance that you listed on page 7 as one of your responsibilities, would that be the performance of the X-ray machines?

Mr. Kavanagh: That is exactly it. It is the performance of the X-ray equipment, the metal walk-throughs and the other equipment used at the airport. We test that it is operating within specifications.

Senator Day: What about ion detection machines?

Mr. Kavanagh: There is trace detection equipment, yes.

Senator Day: Do you monitor and ensure that that equipment is working properly?

Mr. Kavanagh: Yes.

Senator Day: Is buying that equipment a Transport Canada responsibility?

Mr. Kavanagh: That is the responsibility of the Canadian Air Transport Security Authority.

The Chairman: When you are doing an audit of an ion scan, what level of false positives is acceptable?

Mr. Kavanagh: We are testing to ensure it operates within its performance specifications. False positives can be an indication that it is operating within its performance specifications. A number of items can trigger a false positive.

The Chairman: Someone who could have been painting his or her home that day carries a suitcase with trace chemicals on it could cause the machine to go off.

Mr. Kavanagh: A number of things can trigger a response, yes.

émettrons un certificat. Il y a une exigence concernant la reprise des examens à intervalles réguliers pour ces personnes et nous leur en faisons subir. Ensuite, nous faisons ce que nous appelons des «tests d'infiltration», qui sont des vérifications faites au hasard aux points de filtrage. Nous faisons tout ça.

Le sénateur Day: De plus, vous envoient-elles d'autres rapports que ceux que vous obtenez en procédant périodiquement à un examen de la qualité?

M. Kavanagh: Elles ont leur propre programme d'assurance de la qualité.

Le sénateur Day: Vous envoient-elles un rapport écrit concernant leurs essais d'assurance de la qualité?

M. Kavanagh: Elles ne sont pas tenues de nous présenter des rapports par écrit, mais nous pouvons leur demander leurs dossiers.

Le sénateur Day: Elles tiennent les dossiers, et vous y avez accès.

M. Kavanagh: Oui.

Le sénateur Day: En ce qui concerne le rendement de l'équipement de sécurité que vous avez mentionné, à la page 7, comme l'une de vos responsabilités, cela désigne-t-il le rendement des machines à rayons X?

M. Kavanagh: Tout à fait. Il s'agit du rendement de l'équipement à rayons X, des portes de détection du métal et du reste de l'équipement utilisé à l'aéroport. Nous procédons à des essais pour voir si cet équipement fonctionne selon les critères techniques établis.

Le sénateur Day: Qu'en est-il des détecteurs à ions?

M. Kavanagh: Il y a de l'équipement visant à détecter des traces, oui.

Le sénateur Day: Exercez-vous une surveillance sur cet équipement pour voir s'il fonctionne bien?

M. Kavanagh: Oui.

Le sénateur Day: L'achat de cet équipement relève-t-il de Transports Canada?

M. Kavanagh: Il relève de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.

Le président: Lorsque vous procédez à la vérification d'un détecteur à ions, à quel niveau établissez-vous le degré acceptable de faux positifs?

M. Kavanagh: Nous soumettons l'équipement à des analyses pour veiller à ce qu'il fonctionne selon les critères de rendement. Les faux positifs peuvent dénoter qu'il fonctionne selon les caractéristiques établies au chapitre du rendement. Un certain nombre d'éléments peuvent déclencher un résultat faux positif.

Le président: Quelqu'un pourrait avoir repeint sa maison un jour, puis transporté le même jour une valise qui comporte des traces de produits chimiques que pourrait détecter la machine.

M. Kavanagh: Un certain nombre de choses peuvent déclencher une réaction, c'est exact.

The Chairman: With respect to ion scanning in general, how often should one expect false positives to occur?

Mr. Kavanagh: That is information that I am not allowed discuss. I am sorry.

The Chairman: Why not?

Mr. Kavanagh: It is something that the minister has deemed he does not want revealed at this time.

The Chairman: Does the minister have access to the Internet?

Mr. Kavanagh: I presume so.

The Chairman: Is this information not freely available on the Internet?

Mr. Kavanagh: For Canadian situations?

The Chairman: No, for ion scanners. There are people selling them there.

Mr. Kavanagh: I think the manufacturers' claims might be available. I have not checked myself.

The Chairman: Why are you saying that publicly available information is classified, something that is secret?

Mr. Kavanagh: I thought you were asking me the specifics about the Canadian situation and the equipment we have in place as opposed to generalized information.

The Chairman: Are ion scanners in Canada different than those in the United States?

Mr. Kavanagh: Every manufacturer has different models, so every installation tends to be unique in terms of what it encounters.

The Chairman: Is every model unique or every installation?

Mr. Kavanagh: Every installation is unique.

The Chairman: Would you not expect, for the same piece of equipment, the same results in a variety of different places?

Mr. Kavanagh: It faces different challenges in every location it is in because of the composition of the people and the products they are carrying. There are many variables in what the results produce.

The Chairman: What security issue is in play when you are discussing the fact that sometimes these machines go off when there is not really a problem?

Mr. Kavanagh: We do not discuss the performance records of the equipment that we have in place.

The Chairman: Why is that?

Mr. Kavanagh: We do not for reasons of national security.

The Chairman: What national security element is at play when a system goes off when there is no problem?

Le président: En ce qui concerne les détecteurs à ions en général, à quelle fréquence pouvez-vous vous attendre à des résultats faux positifs?

M. Kavanagh: Je ne suis pas autorisé à vous le dire. Je suis désolé.

Le président: Pourquoi pas?

M. Kavanagh: Le ministre a jugé qu'il ne fallait pas révéler cette information pour l'instant.

Le président: Le ministre a-t-il accès à Internet?

M. Kavanagh: Je présume que oui.

Le président: Cette information n'est-elle pas librement accessible sur Internet?

M. Kavanagh: En ce qui concerne les mesures prises au Canada?

Le président: Non, en ce qui concerne les détecteurs à ions. Il y a des gens qui en vendent sur Internet.

M. Kavanagh: Je pense que les allégations des fabricants peuvent être accessibles. Je ne l'ai pas vérifié moi-même.

Le président: Pourquoi dites-vous que de l'information publique est protégée, c'est-à-dire rendue secrète?

M. Kavanagh: Je pensais que vous me demandiez de vous parler de caractéristiques précises de la situation canadienne et de l'équipement que nous avons mis en place plutôt que des informations générales.

Le président: Les détecteurs à ions du Canada diffèrent-ils de ceux qui sont utilisés aux États-Unis?

M. Kavanagh: Chaque fabricant a des modèles différents, de sorte que chaque installation est plutôt unique sur ce plan.

Le président: Chaque modèle est unique ou chaque installation?

M. Kavanagh: Chaque installation est unique.

Le président: Pour un même équipement, ne peut-on pas s'attendre à obtenir les mêmes résultats à des endroits différents?

M. Kavanagh: Chaque endroit pose des problèmes différents en raison de la composition des gens et des produits qu'ils transportent. Il y a de nombreuses variables au chapitre des résultats.

Le président: Quel problème de sécurité est en jeu lorsque vous dites que ces machines se déclenchent parfois sans qu'il y ait vraiment de problème?

M. Kavanagh: Nous ne parlons pas du rendement de l'équipement que nous avons mis en place.

Le président: Pourquoi pas?

M. Kavanagh: Pour des motifs de sécurité nationale.

Le président: En quoi le fait qu'un système se déclenche quand il n'y a pas de problème concerne-t-il la sécurité nationale?

Mr. Kavanagh: Having the equipment go off when there is no problem is not necessarily a problem. The purpose of the trace detection system is that it is an investigative tool. When it goes off, it triggers a series of procedures the screener is required to perform in terms of determining whether there is a threat there. Therefore, having a high, medium or low false positive rate is not a problem in itself. The proper procedures have to be followed once you get an alarm from the system, and people follow through the steps.

The Chairman: Bluntly put, Mr. Kavanagh, when people say, “Oh, yes, we have devices — ion scanners — around that will detect bombs,” and if they are unnecessarily going off a lot, our committee feels that you may need more space and other measures to check that baggage, to see why it has gone off. It may mean means that the whole system is being slowed down or that you are checking fewer bags than you might otherwise because you are going to slow down flights to do this. These sorts of issues are relevant to understanding the system. I think the burden is on you to demonstrate to this committee why you should not be talking to us about that matter.

Mr. André Morency, Regional Director General, Ontario Region, Transport Canada: Much of the equipment is new technology, and it is a matter of calibration of the equipment at various sites. It has been our experience that getting people knowledgeable enough, even from the manufacturers, to help calibrate that information system, to pick up a variety of signals that we need to continually calibrate — I do not think my colleague here is saying that if something goes off on a frequent basis it necessarily means there is an issue.

It could be a calibration issue in terms of what we are trying to examine and what the machine is picking up. Many components, whose source we do not know, in the air around machines might be triggering it.

It is new technology we are learning. Our counterparts in the United States are also learning at the same time, which is why we are trying to deploy it on a level that allows us to have confidence that as we are deploying this equipment we are better understanding it and making it effective in its use.

The Chairman: I agree. The issue before us is whether we are prepared to talk about this in a way that the Canadian public can understand and have confidence in it. No one expects you to work miracles or have a system that is foolproof from day one. We expect this to be a slow, difficult process, perhaps even learning by trial and error as we go forward.

Having said that, it is one thing for you and the department to say, “Trust us, it is all in hand.” It is another thing for you to sit down and share how you are working through the problems. If you say, “Trust us, it is all in hand,” you will find we are around for a long time asking many questions. If you want to share the issues and discuss them with this committee, so we have an

M. Kavanagh: Le fait qu’un équipement se déclenche lorsqu’il n’y a pas de problème n’est pas nécessairement problématique en soi. Un système de détecteur à ions est un outil d’enquête. Lorsqu’il se déclenche, la personne qui procède à la détection doit appliquer une série de procédures pour déterminer si une menace existe. Par conséquent, l’obtention d’un taux élevé, moyen ou faible de faux positifs n’est pas un problème en soi. Il faut suivre la procédure adéquate une fois que l’alarme se déclenche, et la personne doit suivre les étapes.

Le président: Pour vous parler franchement, monsieur Kavanagh, lorsque les gens disent: «Ah oui, nous avons des appareils — des détecteurs à ions — qui vont détecter les bombes», et que ceux-ci se déclenchent inutilement, notre comité a l’impression qu’il peut vous falloir plus d’espace et d’autres mesures pour vérifier les bagages, pour voir pourquoi le système s’est déclenché. Cela peut se traduire par un ralentissement de tout le système ou par une diminution du nombre de valises que vous vérifiez, parce que vous ne voulez pas retarder les vols. Ce type de question peut nous aider à comprendre le système. Je pense qu’il vous incombe de prouver au comité que vous avez des raisons pour ne pas nous parler de cette question.

M. André Morency, directeur général régional, région de l’Ontario, Transports Canada: Une grande part de l’équipement fonctionne selon une nouvelle technologie, et il faut calibrer l’équipement aux divers endroits où il est utilisé. Nous croyons savoir que si nous faisons en sorte que les gens en savent assez, même en s’adressant au fabricant, pour être en mesure de calibrer ce système d’information, pour connaître une diversité de signaux qu’il nous fait continuellement calibrer — je ne pense pas que mon collègue ici vous dise que si l’alarme se déclenche fréquemment, cela signifie nécessairement qu’il y a un problème.

Ce peut être un problème de calibrage par rapport à ce que nous tenterons d’examiner et aux signaux que la machine perçoit. De nombreuses composantes, dont nous ne connaissons pas la source, peuvent être présentes dans l’air autour des machines et les faire se déclencher.

Nous apprenons une nouvelle technologie. Nos homologues américains l’apprennent en même temps, ce qui explique pourquoi nous tentons de la mettre en service à une ampleur qui nous permettra d’avoir la confiance voulue pour mieux la comprendre et mieux l’utiliser.

Le président: Je suis d’accord. Ce qu’il faut savoir ici, c’est si nous sommes prêts à aborder la question d’une façon qui permettra au public canadien de comprendre cette technologie et de lui faire confiance. Personne ne s’attend à ce que vous fassiez des miracles ou que vous adoptiez un système qui fonctionne de façon infaillible dès le premier jour. Nous prévoyons que le processus sera long et difficile, peut-être même qu’il vous faudra apprendre par tâtonnements à mesure que vous avancez.

Cela dit, c’est une chose pour vous et votre ministère de nous dire «Faites-nous confiance, nous avons les choses bien en main», et c’en est une autre de simplement vous asseoir et de nous expliquer comment vous réglez les problèmes. Si vous nous dites: «Faites-nous confiance, nous avons les choses bien en main», vous allez constater que nous allons passer beaucoup de temps à

understanding, and through us, the Canadian people have an understanding of the level of security they can expect at airports, the hearings will run in a different fashion.

Senator Day: The other piece of equipment we do not know much about is a fingerprint type of equipment that has been installed at the airport. Do you know anything about that, or does it have something to do with another agency, one that does not relate to you?

The Chairman: It is immigration.

Senator Day: Would it have anything to do with you?

Mr. Kavanagh: I am not sure. Transport Canada has an extensive research and development program. We test new equipment all the time, so I do not know exactly what you are referring to.

Senator Day: In terms of the protocol for inspections of carriers, et cetera, you say that is all with respect to the regulations under the Aeronautics Act, which will be easy for me to find. However, do you have any other protocols for inspection that are known by the carrier or the operator that you use as an inspection criterion that would not be in the regulations?

Mr. Kavanagh: Below the regulations, we have measures.

Senator Day: Could you share those with us?

Mr. Kavanagh: Those documents are unauthorized-disclosure prohibited. We can share them with you as the committee. Those are not public documents.

Senator Day: If we decide we want to pursue that, we will let you know.

Mr. Kavanagh: Putting them into the public forum is the concern we have, not holding them back from the committee.

Senator Day: I wanted to identify them and then categorize them, so we now know that.

Senator Cordy: This morning we asked representatives from Air Canada some questions about the responsibilities that the air carriers have. In many cases, we were not able to get information from them. Either they did not feel they were able to provide the information, or they said they were not aware of numbers and statistics. However, they have to report information to Transport Canada. I am wondering how much data you collect in terms of developing what we would call, perhaps, a “risk assessment” for particular airports in Canada, specifically, Pearson, since you are located there.

Mr. Kavanagh: We tend to collect a lot of data relating to various activities at the airport.

Senator Cordy: For what purposes do you use the data?

vous poser des questions. Par contre, si vous nous faites part des problèmes et que vous en discutez avec nous, pour bien nous les faire comprendre, les Canadiens pourront, par notre entremise, comprendre toute l'ampleur des mesures de sécurité qu'ils peuvent s'attendre à trouver à l'aéroport, ce qui facilitera beaucoup les audiences.

Le sénateur Day: Il y a un autre type d'équipement avec lequel nous ne sommes pas tellement familiarisés: les détecteurs par empreintes digitales qui sont installés dans les aéroports. Avez-vous des informations à ce sujet, ou est-ce un autre organisme qui s'en occupe, et qui n'a pas de liens avec vous?

Le président: C'est l'immigration.

Le sénateur Day: Est-ce que vous devez vous en occuper d'une façon ou d'une autre?

M. Kavanagh: Je ne suis pas certain. Transports Canada a un programme de R-D complet. Nous mettrons à l'essai de nouveaux équipements en tout temps, alors je ne sais pas exactement à quoi vous faites allusion.

Le sénateur Day: En ce qui concerne le protocole d'inspection des transporteurs, par exemple, vous dites qu'il est régi par les règlements pris en application de la Loi sur l'aéronautique, que je pourrais retrouver facilement. Cependant, avez-vous d'autres protocoles d'inspection qui sont connus par le transporteur ou l'exploitant et dont vous vous servez pour mener une inspection selon des critères qui ne sont pas inscrits dans le règlement?

M. Kavanagh: Nous avons des mesures qui ne sont pas prévues dans le règlement.

Le sénateur Day: Pouvez-vous nous en faire part?

M. Kavanagh: Ces documents ne peuvent être divulgués sans autorisation. Nous pouvons les distribuer aux membres du comité. Il ne s'agit pas de documents publics.

Le sénateur Day: Si nous désirons qu'il en soit ainsi, nous vous le ferons savoir.

M. Kavanagh: Ce qui nous préoccupe, c'est de les remettre entre les mains du public, et pas d'empêcher le comité d'en prendre connaissance.

Le sénateur Day: Je voulais savoir desquels il s'agit et à quelle catégorie ils appartenaient; maintenant, nous le savons.

Le sénateur Cordy: Ce matin, nous avons demandé à des représentants d'Air Canada de nous parler des responsabilités des transporteurs aériens. À maintes reprises, nous n'avons pu obtenir l'information de leur part. Ou bien ils nous disaient ne pas être en mesure de nous le fournir, ou bien ils nous disaient ne pas savoir les chiffres ou les statistiques. Cependant, ils doivent déclarer cette information à Transports Canada. Je me demande quelle quantité de données vous devez recueillir pour en arriver à ce que nous appellerions, peut-être, une «évaluation du risque» pour des aéroports précis au Canada, et plus précisément encore, l'aéroport Pearson, puisque c'est là que vous travaillez.

M. Kavanagh: Nous recueillons beaucoup de données qui ont trait à diverses activités à l'aéroport.

Le sénateur Cordy: À quelles fins les utilisez-vous?

Mr. Kavanagh: We use it for enforcement. We are involved in threat and risk assessments, and we are using it in that context. We use it to feed back to our group in Ottawa in terms of changes to our regulations and measures. If we see a particular deficiency or problem area, we will feed it back to them to see if we can rectify it.

Senator Cordy: I am looking at the new Canadian Air Transport Security Authority, which has been in place since April 1. I understand they are still finding their way, that it will be a while before they determine what they are doing. You have said more will be added to their list. They have presently acquisition, deployment and maintenance of pre-board screening equipment, including explosive detection systems. Will money be spent on research or using the data that Transport Canada has accumulated to have a long-term plan for security at the various airports, specifically, Pearson?

Mr. Kavanagh: We are constantly reviewing the environment in which we are operating and ensuring that we can identify the vectors of threat and how the environment is changing.

September 11 was a very dramatic change in how things were done. We put through special measures that tried to deal with that situation. We are always reviewing and analyzing our legislation to make sure that it is dealing with the threat as identified. The short answer is yes.

Senator Cordy: Certainly, when you go through an airport now, you can see longer security lineups, and so on. When we travelled out West and visited airports, we heard about people who have access to the airside. Certainly, for me, one of the scarier aspects of security is the number of people who do not go through any of the security systems we see for passengers, yet who have access, directly or indirectly, to airplanes coming in and taking off.

Mr. Kavanagh: Do not forget that it is the general public who is going through screening. They are generally largely unknown to us. We have no background on any one of those people. The people who come to the aircraft from the airside have an airport pass. They have gone through a check. We have good background on those people. They tend to be more trusted by us. I think that is very much the difference between a group of unknowns versus a group of knowns.

Senator Cordy: We did hear this morning that there was evidence a couple of years ago — and I am not sure whether that is true today — that organized crime was within the Toronto airport. That would be a situation where you would have people working on site who are part of organized crime.

M. Kavanagh: Pour faire appliquer la loi. Nous participons à des évaluations des menaces et des risques, et nous nous en servons dans ce contexte. Nous nous en servons pour faire des commentaires à notre groupe à Ottawa, pour les modifications de nos règlements et mesures. Si nous constatons une lacune particulière ou un secteur problématique, nous lui en faisons part pour voir si nous pouvons corriger le problème.

Le sénateur Cordy: Je vois que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien a été créée le 1^{er} avril. Je crois savoir qu'elle tente encore d'établir son mode de fonctionnement, qu'il lui faudra encore un certain temps pour déterminer ce qu'elle va faire. Vous avez dit que d'autres activités seraient ajoutées à sa liste. À l'heure actuelle, elle s'occupe de l'acquisition, du déploiement et de l'entretien de l'équipement de filtrage préalable à l'embarquement, y compris les systèmes de détection des explosifs. Va-t-on consacrer de l'argent à la recherche ou utiliser les données que Transports Canada a accumulées pour établir un plan à long terme visant la sécurité dans les divers aéroports, et en particulier Pearson?

M. Kavanagh: Nous examinons constamment l'environnement dans lequel nous fonctionnons et nous nous assurons de pouvoir déterminer les sources de menaces et la façon dont l'environnement évolue.

Les événements du 11 septembre ont amené une modification de la façon radicale dont les choses se font. Nous avons établi des mesures particulières pour faire face à cette situation. Nous examinons et analysons constamment nos dispositions législatives pour voir si elles permettent une réaction aux menaces qui se font jour. En résumé, je dirais oui.

Le sénateur Cordy: Bien sûr, quand on se rend dans un aéroport aujourd'hui, on peut constater que les files d'attente s'allongent aux contrôles de sécurité, par exemple. Lorsque nous nous sommes rendus dans l'Ouest et que nous avons visité des aéroports, nous avons entendu des gens qui ont accès au côté piste. L'une des choses qui m'effraient le plus au chapitre de la sécurité, c'est le nombre de personnes qui peuvent franchir sans être ennuyés tous les systèmes de sécurité mis en place pour les passagers et qui ont accès directement ou indirectement aux avions qui arrivent et qui décollent.

M. Kavanagh: N'oubliez pas que c'est le grand public qui est soumis au filtrage. Ce sont pour la plupart des inconnus. Nous ne connaissons rien de ces gens. Par contre, les gens qui abordent l'avion du côté piste ont un laissez-passer de l'aéroport. Ils ont subi une vérification. Nous connaissons bien ces gens. Nous leur faisons davantage confiance. Je pense qu'il s'agit là de la différence la plus marquante entre un groupe d'inconnus et un groupe de personnes connues.

Le sénateur Cordy: Nous avons entendu ce matin quelqu'un nous dire qu'il y a quelques années — et ce n'est peut-être plus vrai aujourd'hui, je ne suis pas certaine — que le crime organisé avait infiltré l'aéroport de Toronto. Ainsi, il y avait sur place des gens qui travaillent pour le crime organisé.

Mr. Kavanagh: I cannot say much about that. If specifics were brought forward, we would investigate those them. If our investigations turned up that, indeed, that was true, we would study what we could do to change our criteria by tightening it up or whatever would have to be done.

Senator Meighen: As I understand it, the handout you gave us indicates who has the primary responsibility for a variety of things. Are you not the auditor of those things? For example, if the security fencing was found to be two or three feet high in some areas, would it be your responsibility to draw that to the attention of the airport operator?

Mr. Kavanagh: Yes, that is correct.

Senator Meighen: Do you issue standards for them to follow? How do you know whether the fencing should be two feet or 20 feet high?

Mr. Kavanagh: Our standard is a seven-foot chain link fence with a one-foot barbed wire overhang.

Senator Meighen: Does that exist everywhere around the perimeter?

Mr. Kavanagh: It is the requirement around the restricted area.

Senator Meighen: I realize it is the requirement. Does it exist?

Mr. Kavanagh: At Pearson airport, the standard the airport uses is a 10-foot high fence with barbed wire overhang, so it exceeds standards.

Senator Meighen: Does that exist around restricted areas?

Mr. Kavanagh: To the best of my knowledge, yes, it does.

Are you aware of any place where —

The Chairman: We ask the questions here, sir.

Senator Meighen: Regarding access control, which is what it is described as, did I understand you to say that organizations such as Esso Aviat and Skyservice are now inside the perimeter? I have flown on a private aircraft, either Skyservice or Aviat, and as I recall those buildings are where they are indicated on this map, which is outside the perimeter. Are they not?

Mr. Kavanagh: Their original location was outside, yes.

Senator Meighen: They are now inside that dotted line?

Mr. Kavanagh: Their existing hangar forms part of the primary line, yes.

Senator Meighen: I see. What standard is there in terms of vehicle access across that perimeter line?

M. Kavanagh: Je ne peux pas vous dire grand-chose à ce sujet. Si des points particuliers nous étaient soumis, nous ferions enquête. Si notre enquête révélait que, effectivement, c'est le cas, nous verrions ce que nous pouvons modifier dans nos critères pour resserrer la sécurité ou prendre d'autres mesures.

Le sénateur Meighen: D'après ce que je comprends, le document d'information que vous nous avez remis mentionne qui est principalement responsable de diverses activités. N'êtes-vous pas chargé de vérifier ces choses? Par exemple, si on constatait que la clôture de sécurité n'a que deux ou trois pieds de hauteur à certains endroits, auriez-vous la responsabilité de porter ce problème à l'attention de l'exploitant de l'aéroport?

M. Kavanagh: Oui.

Le sénateur Meighen: Établissez-vous des normes à son intention? Comment savez-vous si la clôture doit avoir deux ou 20 pieds de hauteur?

M. Kavanagh: Notre norme est une clôture à mailles losangées de sept pieds de hauteur, surmontée d'un fil de fer barbelé en surplomb d'une hauteur de un pied.

Le sénateur Meighen: Cette clôture fait-elle tout le périmètre?

M. Kavanagh: Elle doit obligatoirement être installée tout autour de la zone réglementée.

Le sénateur Meighen: Je comprends qu'il s'agit d'une exigence. Est-elle respectée?

M. Kavanagh: À l'aéroport Pearson, on utilise de façon normalisée une clôture de 10 pieds de hauteur avec un fil de fer barbelé en surplomb, de sorte qu'on dépasse la norme.

Le sénateur Meighen: Fait-elle tout le tour de la zone réglementée?

M. Kavanagh: À ce que je sache, oui.

Avez-vous déjà entendu parler d'un endroit où...

Le président: C'est nous qui posons les questions, monsieur.

Le sénateur Meighen: En ce qui concerne le contrôle de l'accès, ou ce qu'on décrit comme tel, ai-je entendu que vous avez dit que des organisations comme Esso Aviat et Skyservice se trouvent maintenant à l'intérieur du périmètre? J'ai déjà pris des avions privés, ceux de Skyservice comme ceux d'Aviat, et si je me souviens bien, ces édifices sont à l'endroit indiqué sur cette carte, c'est-à-dire à l'extérieur du périmètre. N'est-ce pas?

M. Kavanagh: Au départ, ils y étaient, oui.

Le sénateur Meighen: Ils sont maintenant à l'intérieur de la ligne pointillée?

M. Kavanagh: Leur hangar actuel fait partie de la ligne primaire, oui.

Le sénateur Meighen: Je vois. Quelle norme applique-t-on au chapitre du contrôle de l'accès des véhicules à l'intérieur du périmètre?

Mr. Kavanagh: First, the persons need to have right of access. They have to have a document of entitlement. If they are in the general aviation area, they would not necessarily have a restricted area pass. They would have to demonstrate they are going to — well, excuse me. I will back pedal a little bit on that.

The vehicular access that they have to have is an airside permit. A permit issued by the airport gives them access to the airside. The occupants have a need and right of entry to get past the fence line. There is also a requirement in our regulations to do a search of the vehicle to see if any unauthorized persons are in the vehicle.

Senator Meighen: Supposing you and I rented a jet to fly to the Bahamas to go fishing. You tell me to arrive at two o'clock, and I take a taxi that pulls up to the gate. What should happen then?

Mr. Kavanagh: If you are talking about an operation that goes into the restricted area, as opposed to Area K that we were discussing, the situation is different.

Senator Meighen: I do not understand the distinctions. Can you help me? I thought there was a gate right along where that dotted line is, or perhaps before it.

Mr. Kavanagh: You are talking about the old Esso Avitat operation?

Senator Meighen: I am. That dotted line now goes through the Esso Avitat buildings.

Mr. Kavanagh: It is now located on the infield operation, and the primary line goes through that building, yes.

Senator Meighen: I arrive by taxi. Does my taxi come up to the gate?

Mr. Kavanagh: Not any more.

Senator Meighen: Where does it come to?

Mr. Kavanagh: The taxi would drop you off in front of the building. You would have to go through the building, where they would have to check you in.

Senator Meighen: They do not check me for what I am carrying in my fishing bag because you said they are not concerned with that.

Mr. Kavanagh: They would have to match you up with the aircraft and have someone verify you are the person.

Senator Meighen: Would there be any supervision of me once they have determined that I am who I am and out we go onto the tarmac? Does any one ensure that I board the aircraft you have leased?

Mr. Kavanagh: The operator of the Esso Avitat facility is charged with ensuring that you go from the door to the aircraft.

Senator Meighen: Is there still a gate that would provide access to the tarmac without going through the buildings?

M. Kavanagh: Tout d'abord, les personnes doivent avoir le droit d'accès. Elles doivent avoir un document pour le prouver. Si elles se trouvent dans le secteur général réservé aux avions, elles ne sont pas nécessairement tenues d'avoir un laissez-passer pour la zone réglementée. Mais il leur faudrait pouvoir dire où elles vont — excusez-moi. Il me faut revenir un peu en arrière.

Pour entrer dans la zone à bord d'un véhicule, elles doivent avoir un permis de côté piste. C'est l'aéroport qui émet ce genre de permis. Les occupants doivent avoir le droit d'entrer pour franchir la clôture, et ils doivent aussi avoir besoin d'y être. Nos règlements exigent également qu'on procède à une fouille du véhicule pour voir s'il s'y trouve des personnes non autorisées.

Le sénateur Meighen: Admettons que vous et moi louons un jet pour aller pêcher aux Bahamas. Vous me dites d'arriver à 14 heures, et je prends un taxi qui m'amène jusqu'à la barrière. Que se passe-t-il ensuite?

M. Kavanagh: Si vous parlez d'une entreprise qui se trouve à l'intérieur de la zone d'accès restreint, plutôt que dans le secteur K dont nous avons parlé, la situation est différente.

Le sénateur Meighen: Je ne comprends pas la distinction. Pouvez-vous m'éclairer? Je pensais qu'il y avait une clôture tout le long de la ligne pointillée, ou peut-être même avant.

M. Kavanagh: Vous parlez de l'ancien immeuble d'Esso Avitat?

Le sénateur Meighen: Oui. Cette ligne pointillée traverse maintenant les édifices d'Esso Avitat.

M. Kavanagh: Il se trouve maintenant à l'intérieur du périmètre, et la ligne primaire traverse cet édifice, c'est exact.

Le sénateur Meighen: J'arrive en taxi. Mon taxi s'arrête-t-il à la barrière?

M. Kavanagh: Plus maintenant.

Le sénateur Meighen: Où s'arrête-t-il?

M. Kavanagh: Il vous ferait descendre devant l'édifice. Il vous faudrait traverser l'édifice, et c'est là que vous pourriez vous enregistrer.

Le sénateur Meighen: Il ne vérifie pas ce que je transporte dans mon coffre à pêche, parce que vous m'avez dit qu'il ne s'en préoccupe pas.

M. Kavanagh: Il leur faudrait vous mener au bon avion et voir si vous êtes la personne que vous prétendez être.

Le sénateur Meighen: Est-ce que quelqu'un me surveillerait une fois qu'ils ont déterminé qui je suis et quand nous descendons sur la piste? Veillerait-il à ce que je monte bel et bien à bord de l'appareil que vous avez loué?

M. Kavanagh: L'exploitant d'Esso Avitat doit s'assurer que vous allez de la porte à l'avion.

Le sénateur Meighen: Y a-t-il encore une barrière qui me permettrait d'accéder à la piste sans devoir traverser les édifices?

Mr. Kavanagh: There is a gate that would allow you access, but that gate is controlled. The vehicle would have to be searched. It would have to meet all the requirements that I was talking about.

Senator Meighen: Is there a live human being doing the searching?

Mr. Kavanagh: It is a human being.

Senator Meighen: Security of mail is the responsibility of the carrier, as I read it.

Mr. Kavanagh: That is correct.

Senator Meighen: In your auditing of that, do you permit them to rely on third-party verification?

Mr. Kavanagh: We allow them to rely on Canada Post verification.

Senator Meighen: To your knowledge, do carriers do any screening themselves, or do they rely on Canada Post verification?

Mr. Kavanagh: I am not aware of anyone who does independent verification. They meet with Canada Post to verify what they have in place.

Senator Meighen: In the discharge of your responsibility to monitor the performance of CATSA, will you have established standards? I am interested in how you will do that.

Mr. Kavanagh: Right now we can only speculate what that will be, but we expect we will continue doing random infiltration tests to verify the quality of the staff, that they have employed the screening points. We will still be doing random checks to make sure the equipment they are operating is within tolerances, and so forth.

Senator Forrestall: With respect to mail, do you have a requirement to know from Canada Post where the mail it collects for air transport is sorted and checked? Do you have any idea how Canada Post does a security check on the mail?

Mr. Kavanagh: Our measures stipulate the requirements Canada Post must comply with. It is defined within the measures.

In terms of what postal facility it is sorted at, that is not part of the requirements we have.

Senator Forrestall: The post office is required to search?

Mr. Kavanagh: Yes. There are criteria in the measures they are required to comply with and to certify to the carrier that the mail is in compliance with them.

Senator Forrestall: They are reluctant witnesses like Air Canada and everyone else, including you, gentlemen.

The RCMP and the Peel Regional Police do actual policing because it is the area of jurisdiction.

M. Kavanagh: Il y a bien une barrière qui pourrait vous en permettre l'accès, mais elle est contrôlée. Le véhicule devrait être fouillé. Il devrait répondre à tous les critères que je vous ai expliqués.

Le sénateur Meighen: Est-ce que la fouille est faite par un être humain?

M. Kavanagh: Oui.

Le sénateur Meighen: D'après ce que je comprends, la sécurité du courrier incombe au transporteur, n'est-ce pas?

M. Kavanagh: Oui.

Le sénateur Meighen: Dans l'examen que vous en faites, permettez-vous une vérification par un tiers?

M. Kavanagh: Nous permettons une vérification par Postes Canada.

Le sénateur Meighen: À votre connaissance, les transporteurs procèdent-ils eux-mêmes à un filtrage ou se fient-ils à la vérification de Postes Canada?

M. Kavanagh: Je ne crois pas savoir que quiconque procède à une vérification indépendante. Les intéressés rencontrent Postes Canada pour vérifier ce qui a été mis en place.

Le sénateur Meighen: Dans le cadre de votre responsabilité qui consiste à évaluer le rendement de l'Administration canadienne de la sûreté et du transport aérien, avez-vous établi des normes? J'aimerais savoir comment vous avez procédé?

M. Kavanagh: À l'heure actuelle, nous ne pouvons que spéculer sur ce que ça va être, mais nous nous attendons à poursuivre les essais d'infiltration au hasard pour vérifier la qualité du personnel, de celui qui se trouve aux points de filtrage. Nous allons encore procéder à des vérifications au hasard pour nous assurer que l'équipement fonctionne selon les limites établies, et ainsi de suite.

Le sénateur Forrestall: En ce qui concerne le courrier, obligez-vous Postes Canada à vous dire l'endroit où le courrier destiné au transport aérien est trié et vérifié? Avez-vous une idée de la façon dont Postes Canada vérifie le courrier à des fins de sécurité?

M. Kavanagh: Nos mesures précisent les exigences auxquelles Postes Canada doit se conformer. C'est défini dans les mesures.

En ce qui concerne les installations postales où le tri se fait, ça ne fait pas partie des exigences que nous avons établies.

Le sénateur Forrestall: Le bureau de poste est tenu de faire des fouilles?

M. Kavanagh: Oui. Il y a des critères établis dans les mesures qu'ils doivent respecter, et ils doivent confirmer au transporteur que le courrier est conforme.

Le sénateur Forrestall: Ce sont des témoins qui ne veulent pas tout dire, comme ceux d'Air Canada et tous les autres, y compris vous-mêmes, messieurs.

La GRC et la police régionale de Peel s'occupent des services policiers proprement dits, parce que l'aéroport est situé sur leur territoire.

Mr. Kavanagh: Peel has criminal jurisdiction at the airport.

Senator Forrestall: A private security firm is here doing security work. Presumably, they are all well trained. Do you know if they are equally well trained?

Mr. Kavanagh: Are you comparing the RCMP with Peel?

Senator Forrestall: I am speaking of the RCMP, the Peel Regional Police and the private security firm under contract to the airport authority. The nature of their work may differ, but they are all doing airport security work in one form or another. Does the security firm, to your knowledge, have police training? Are they peace officers, or are they police officers?

Mr. Kavanagh: I cannot comment on the quality of training for the RCMP and Peel. That would not be appropriate. However, for the private security companies, we stipulate a minimum training requirement.

Senator Forrestall: What is that minimum training requirement?

Mr. Kavanagh: Our measures do not define the length of time required. There are certain performance standards and topics they must comply with in terms of that training.

Senator Forrestall: That is sufficiently vague for me. You may not want to comment on this, but the Greater Toronto Airport Authority refused to appear before the committee. Why would it do that?

Mr. Kavanagh: I cannot comment on that.

Senator Forrestall: You cannot, or —

Mr. Morency: It is not our position to comment on any one else.

Mr. Kavanagh: I have not been privy to their discussion.

Senator Forrestall: How would you feel if you asked them to come before you and they said no?

An airborne U.S. cargo carrier flight crew uniform and identification have been stolen from a hotel here in Toronto. A note reads, "Be on the lookout for any unfamiliar persons wearing an airborne express crew uniform." Do you know anything about that? Would that come to your attention?

Mr. Kavanagh: Was that very recently? I do not recall seeing anything.

Senator Forrestall: Apparently, it was very recently, perhaps last night, today; perhaps it is just a little bit of a hoax. The question I was asked is whether you would know about that.

Mr. Kavanagh: We normally get reports about those things fairly quickly. I have not seen anything on that as of today.

M. Kavanagh: La police régionale de Peel a la responsabilité de l'aéroport sur le plan criminel.

Le sénateur Forrestall: Une entreprise de sécurité privée est présente à l'aéroport. On peut présumer que ses agents sont bien formés. Savez-vous si tout le monde est bien formé?

M. Kavanagh: Comparez-vous la GRC et la police de Peel?

Le sénateur Forrestall: Je parle de la GRC, de la police régionale de Peel et de l'entreprise de sécurité privée mise sous contrat par l'administration aéroportuaire. La nature du travail de chacune peut différer, mais elles font toutes à l'aéroport un travail de sécurité sous une forme ou sous une autre. Savez-vous si l'entreprise de sécurité a fait subir une formation de policier à son personnel? Sont-ils des agents de la paix ou des agents de police?

M. Kavanagh: Je ne peux vous parler de la qualité de la formation de la GRC et de la police régionale de Peel. Ce ne serait pas mon rôle. Cependant, dans le cas des entreprises de sécurité privée, nous imposons des exigences minimales sur le plan de la formation.

Le sénateur Forrestall: Quelles sont-elles?

M. Kavanagh: Nos mesures n'imposent pas une durée minimale. Nous imposons certains critères de rendement et certains éléments de formation.

Le sénateur Forrestall: C'est suffisamment vague pour moi. Vous pouvez ne pas vouloir faire de commentaires à ce sujet, mais la Greater Toronto Airport Authority a refusé de comparaître devant le comité. Sauriez-vous pourquoi?

M. Kavanagh: Je ne peux pas faire de commentaires à ce sujet.

Le sénateur Forrestall: Vous ne le pouvez pas, ou...

M. Morency: Nous avons pour principe de ne pas faire de commentaires sur d'autres.

M. Kavanagh: Je n'ai pas eu la chance de participer à leurs discussions.

Le sénateur Forrestall: Comment vous sentiriez-vous si vous leur demandiez de comparaître et qu'ils refusaient?

Un uniforme et des pièces d'identité d'un membre d'équipage d'un avion cargo américain ont été dérobés dans un hôtel ici à Toronto. L'auteur du vol a laissé une note qui se lisait comme suit: «Surveillez toute personne inconnue qui porte un uniforme de membre d'équipage.» Savez-vous quelque chose à propos de cet incident? Est-ce qu'on vous signalerait un incident de ce genre?

M. Kavanagh: Est-ce que c'était récemment? Je ne me rappelle pas l'avoir appris.

Le sénateur Forrestall: Apparemment, c'était très récemment, peut-être hier soir, aujourd'hui; peut-être que c'est seulement un canular. Je me demandais simplement si on porterait un incident de ce genre à votre connaissance.

M. Kavanagh: Habituellement, on nous signale ce genre de choses très rapidement. Je n'ai rien appris de ce genre aujourd'hui.

Senator Forrestall: We know what that is now; do we not?

The Chairman: Could you describe for the committee, please, Mr. Kavanagh, what standards Transport Canada sets for the handling of personal baggage that people take on board and check? In terms of safety, what do our airlines have to do to ensure they are handled safely?

Mr. Kavanagh: There are two aspects to it. First, the Aeronautics Act and our cabin safety group, which is separate from my organization, require air carriers to define the limitations on the size of baggage allowed on board an aircraft. My understanding is that the criteria are based on the type of aircraft the airline is flying, the size of the overhead bins, and that sort of thing. There is a cabin safety issue that deals with the size limitation and weight limitations of carry-on baggage.

There is also a dangerous goods aspect, where certain items are prohibited because they are dangerous goods and are not allowed on board an aircraft. Certain types of aerosol cans and other things are prohibited.

Our security requirements define the limitations on things such as knives, weapons and other things that are prohibited within the cabin of the aircraft.

Does that answer your question?

The Chairman: It does. Do you audit these?

Mr. Kavanagh: We audit the security aspects of things, yes. Other groups within Transport audit the other aspects.

The Chairman: There was a report out of the United States in March that of 32 airports checked in an audit beginning in the month of November investigators were able to get guns past screening checkpoints 30 per cent of the time they tried, knives 70 per cent of the time and false bombs through security checks 60 per cent of the time. What sort of results do you get when you do audits like that?

Mr. Kavanagh: We do not issue the results of our infiltration tests.

The Chairman: Why?

Mr. Kavanagh: In the interests of national security.

The Chairman: Is that because you are afraid of what people would do if they knew the system fails?

Mr. Kavanagh: As soon as there is a failure at a screening point, we take immediate corrective action in terms of de-certifying someone, and also dealing with the carriers in terms of corrective action. Our focus is on correcting the problems. Therefore, historic information may or may not be relevant, given the fact that corrective action is taken immediately.

Le sénateur Forrestall: Nous savons maintenant de quoi il retourne, n'est-ce pas?

Le président: Monsieur Kavanagh, auriez-vous l'obligeance de décrire au comité les normes que Transports Canada établit pour la manutention des bagages personnels que les gens apportent à bord de l'avion ou qu'ils font enregistrer? Sur le plan de la sécurité, qu'est-ce que les sociétés aériennes doivent faire pour s'assurer qu'ils sont manipulés de façon sécuritaire?

M. Kavanagh: Il y a deux aspects à cette question. Tout d'abord, la Loi sur l'aéronautique et notre groupe chargé de la sécurité des passagers, groupe distinct de mon organisation, exigent que les transporteurs aériens définissent la taille maximale des bagages admis à bord d'un avion. Je crois comprendre que ce critère dépend du type d'appareil qu'exploite la société aérienne, de la taille des compartiments de rangement supérieurs, et ainsi de suite. Un aspect de la sécurité des passagers concerne les limites de taille et de poids des bagages à main.

Il y a aussi la question des produits dangereux, qui sont interdits à bord d'un avion. Certains types de cannettes aérosol, entre autres, sont interdites.

Nos critères de sécurité définissent les choses qu'on ne peut apporter à bord d'un avion, par exemple des couteaux, des armes, entre autres.

Cela répond-il à votre question?

Le président: Oui. Faites-vous une vérification de ces choses?

M. Kavanagh: Nous vérifions l'aspect sécuritaire des choses. D'autres groupes de Transports Canada s'occupent d'autres aspects.

Le président: Un rapport a été publié aux États-Unis en mars selon lequel, dans 32 aéroports où l'on a procédé à une vérification à compter du mois de novembre, les enquêteurs ont été capables de transporter des fusils au-delà des points de contrôle 30 p. 100 des fois où ils ont essayé, des couteaux, 70 p. 100 des fois, et de fausses bombes, 60 p. 100 des fois. Lorsque vous procédez à des vérifications comme ça, quels résultats obtenez-vous?

M. Kavanagh: Nous ne publions pas les résultats de nos essais d'infiltration.

Le président: Pourquoi pas?

M. Kavanagh: Dans l'intérêt de la sécurité nationale.

Le président: Est-ce parce que vous avez peur de ce que les gens feraient s'ils connaissaient les failles du système?

M. Kavanagh: Dès qu'il y a une faille à un point de filtrage, nous prenons immédiatement des mesures correctives pour désaccréditer une personne et aussi pour faire en sorte que les transporteurs prennent des mesures correctives. Ce que nous voulons, c'est corriger le problème. Par conséquent, les informations historiques peuvent ne pas toujours être pertinentes, puisque les mesures correctives sont prises immédiatement.

The Chairman: Are our results better or worse than the Americans’?

Mr. Kavanagh: I cannot comment.

The Chairman: Certainly the risks in the United States seem to be pretty serious, and the level of screening there is enough to cause concern, or the level of success is enough to cause concern. A few per cent would cause concern, but when you are talking 30 or 70 per cent, these are very high numbers. If we do not have a system that can pick things up better than that, what purpose is being served by covering it up?

Mr. Kavanagh: The minister has declined to provide that information on a number of occasions; I do not think it is appropriate that I discuss it.

The Chairman: What authority are you citing, sir?

Mr. Kavanagh: Section 4.8 of the Aeronautics Act, I believe it is.

The Chairman: Regarding checked bags, can you tell us what happens to a checked bag when someone goes to an Air Canada counter with a ticket and says, “I have two bags that I would like to take with me to Vancouver, and I would like to check them”?

Mr. Kavanagh: In very general terms, the person takes his or her luggage to the check-in counter. The individual is asked the three questions that are required at the screening point — whether the person packed his or her own bag, whether he or she is aware of its contents and whether the bag was left unattended. The baggage tag is affixed to it, at which time the luggage is deemed to be accepted by the air carrier. It goes down the baggage chute. At the end of the baggage chute, there are rooms where bags are sorted into various locations. It is usually put into a can or a unitized load device, ULD, for that aircraft and put on board the aircraft. Security checks could be carried out on that bag, depending on the airport, the circumstance, the nature of the flight and who is on the flight.

The Chairman: In terms of security checks, are the checks X-ray checks, or are they checks for bombs, or neither or both?

Mr. Kavanagh: It depends on the circumstances. It could be any or all of the above.

Senator Meighen: What happens if an individual, in answer to one of the questions, says: “My wife or my brother or my sister packed the bag, and yes, I did leave it. When I went to the washroom, I left it by my seat in the airport for, oh, not more than five minutes.”

Mr. Kavanagh: The bag is supposed to be searched.

Senator Meighen: That is a rule?

Mr. Kavanagh: Yes.

Le président: Vos résultats sont-ils meilleurs ou pires que ceux des Américains?

M. Kavanagh: Je ne peux faire de commentaires là-dessus.

Le président: Certes, les risques semblent être très grands aux États-Unis, et l’ampleur du filtrage qu’on y effectue peut-être préoccupante, ou le peu de succès qu’ils ont. Bien sûr, un faible pourcentage peut être préoccupant, mais lorsque vous parlez de 30 ou de 70 p. 100, ce sont d’énormes proportions. Si nous n’avons pas un système plus apte à déceler les problèmes, à quoi peut-il servir de le cacher?

M. Kavanagh: Le ministre a refusé de fournir cette information à plusieurs reprises; je pense que ce n’est pas à moi de le faire.

Le président: Quel pouvoir invoquez-vous, monsieur?

M. Kavanagh: Celui qui est prévu à l’article 4.8 de la Loi sur l’aéronautique, je crois.

Le président: En ce qui concerne les bagages enregistrés, pourriez-vous nous dire ce qui arrive à une pièce de bagage lorsqu’une personne se présente au comptoir d’Air Canada avec un billet et qu’elle dit: «J’ai deux valises que je voudrais apporter à Vancouver, et j’aimerais les enregistrer»?

M. Kavanagh: En termes très généraux, la personne prend ses bagages et se dirige vers le comptoir d’enregistrement. La personne est appelée à répondre à trois questions au moment de la vérification — a-t-elle fait elle-même ses bagages? Sait-elle ce qui se trouve dans ses bagages? A-t-elle laissé ses bagages sans surveillance? Le talon est fixé aux bagages; à ce moment-là, les bagages sont réputés acceptés par le transporteur aérien. On les met dans la descente de bagages. La descente de bagages débouche sur diverses pièces, où les bagages sont triés selon la destination. Habituellement, les préposés mettent les bagages dans un petit conteneur ou un dispositif de chargement compartimenté, adapté à l’aéronef voulu, puis les chargent à bord de l’aéronef. Les bagages en question peuvent faire l’objet de contrôles de sécurité, selon l’aéroport dont il est question, la situation, la nature du vol et les personnes qui se trouvent à bord de l’aéronef.

Le président: Pour ce qui est des contrôles de sécurité, est-ce qu’il s’agit d’une détection par rayons X, ou encore essaie-t-on de repérer une bombe — ou est-ce ni l’un ni l’autre, ou les deux?

M. Kavanagh: Cela dépend de la situation. Il se peut que toutes les réponses soient bonnes, ou encore aucune d’entre elles.

Le sénateur Meighen: Qu’est-ce qui se passe si la personne, en réponse à une question, dit: «C’est ma femme (ou mon frère, ou ma sœur) qui a préparé la valise et oui, je l’ai laissée sans surveillance. Quand je suis allé aux toilettes, je l’ai laissée à côté de mon siège, à l’aéroport, pour, disons, cinq minutes au plus.»

M. Kavanagh: Les autorités sont alors censées fouiller les bagages en question.

Le sénateur Meighen: C’est une règle?

M. Kavanagh: Oui.

Senator Banks: I am thinking about a situation where people who are on a tour are told to leave their bags in the hotel hallway at such and such a time, whereupon they will be collected and put on the bus. When those persons check in at the airport, the answer they must perforce give to the question, "Have these bags been in your possession all this time," is no. Are all those bags therefore searched?

Mr. Kavanagh: There are specific methods of dealing with group check-in of luggage and other situations of that nature.

Senator Banks: In the case of the tour to which I referred, it is reasonable to assume that all of those bags have, for quite some time, been out of the care of their owners and have been accessible to many other people. Rather than treating that situation more leniently than would otherwise be the case, could it not be argued that it ought, if anything, to be treated more strictly than would otherwise be the case? I know that would be inconvenient.

Mr. Kavanagh: Convenience is not the factor that we take into account. We do have certain situations where the employees at hotels and other places have been cleared and therefore are able to handle the bags. There are other situations where we do not, and therefore we can treat them in a different way than other circumstances, and we try to deal with each one uniquely.

Senator Banks: There are persons off airports who are authorized to deal with luggage.

Mr. Kavanagh: Yes.

Senator Banks: Are they certified by you?

Mr. Kavanagh: We work with the company that is doing the operation to make sure that we have an equivalent level of security in that type of operation.

Senator Banks: The bellman at the hotel would be certified by you?

Mr. Kavanagh: That individual could be certified by us, yes. It is not automatic.

The Chairman: Do you audit these people?

Mr. Kavanagh: We do audit the situations where we have what we call waivers in place.

The Chairman: How frequently would that take place? How many people do you have in the region? Is it 13?

Mr. Kavanagh: At Pearson airport, there are 12 people.

The Chairman: How many report to you in the region?

Mr. Kavanagh: At the moment, we have 20. We have the authority and are in the process of staffing it up to 45.

The Chairman: Do you perform an annual audit, a monthly audit, a quarterly audit?

Le sénateur Banks: Je songe au cas des gens qui, pendant un voyage organisé, se font dire de laisser leurs bagages dans le hall d'entrée de l'hôtel à telle heure, pour que quelqu'un puisse les ramasser et les mettre dans la soute de l'autocar. Au moment de s'enregistrer à l'aéroport, les gens en question doivent donc répondre «non» à la question «avez-vous toujours eu les bagages sous votre surveillance?» Les bagages sont-ils alors tous fouillés?

M. Kavanagh: Il existe des méthodes particulières pour procéder à l'enregistrement des bagages d'un groupe et pour d'autres situations de cette nature.

Le sénateur Banks: Dans le cas du voyage organisé dont je parlais, il est raisonnable de présumer que tous les bagages en question ont échappé, pendant un bon moment, à la surveillance de leur propriétaire, que de nombreuses personnes y ont eu accès. Plutôt que d'être plus cléments qu'on le serait dans d'autres cas, ne saurait-on faire valoir que, dans les faits, il faudrait être encore plus strict en pareil cas? Je sais que les gens ne trouveraient pas cela commode.

M. Kavanagh: La commodité n'est pas un facteur dont nous tenons compte. Il y a bien des situations où les employés, à certains hôtels et à d'autres endroits, ont déjà fait l'objet de vérifications et peuvent donc s'occuper des bagages. Il y a d'autres situations où cela ne s'applique pas et, de ce fait, nous traitons ces cas différemment des autres, et nous essayons de régler chacune des situations en fonction de ses caractéristiques propres.

Le sénateur Banks: Il y a, en dehors des aéroports, des gens qui sont autorisés à manutentionner les bagages.

M. Kavanagh: Oui.

Le sénateur Banks: L'autorisation provient de vous?

M. Kavanagh: Nous collaborons avec l'entreprise chargée de cette opération afin de nous assurer que le niveau de sécurité qui s'applique est équivalent.

Le sénateur Banks: Le chasseur de l'hôtel obtiendrait de vous la certification voulue?

M. Kavanagh: La certification viendrait de nous, oui. Ce n'est pas automatique.

Le président: Est-ce que vous contrôlez le travail de ces gens?

M. Kavanagh: Nous contrôlons les situations dans les cas où nous appliquons une exemption des droits.

Le président: À quelle fréquence effectuez-vous ces contrôles? Combien de gens sont à votre disposition dans la région? Est-ce 13?

M. Kavanagh: À l'aéroport Pearson, nous en avons 12.

Le président: Combien relèvent de vous dans la région?

M. Kavanagh: En ce moment, nous en avons 20. Nous avons l'autorisation voulue et nous sommes en voie de porter cet effectif à 45.

Le président: Effectuez-vous une vérification annuelle, une vérification mensuelle, une vérification trimestrielle?

Mr. Kavanagh: On those particular operations, it is usually done probably every two years.

The Chairman: We talked about mail earlier. We have established that it is not the responsibility of the airlines, that they simply receive the mail in bags or in the unitized containers you were talking about. Does the mail check take place at a postal station somewhere?

Mr. Kavanagh: Yes.

The Chairman: How frequently do you audit that postal station?

Mr. Kavanagh: This is a relatively new requirement. We have not done any inspections at Canada Post's facility as yet.

The Chairman: Are you saying that, at present, unaudited mail is going aboard aircraft?

Mr. Kavanagh: It is being audited by Canada Post.

The Chairman: But not by Transport Canada.

Mr. Kavanagh: We have not done an audit as yet.

The Chairman: In the event of a problem on the plane, the liability is with the carrier, is it not?

Mr. Kavanagh: Yes.

The Chairman: Therefore, the carrier has entrusted you with the responsibility for what goes on the plane, and you in turn are trusting Canada Post to do the check, but you are not auditing whether or not they are doing the checks?

Mr. Kavanagh: No. We are saying the air carrier is responsible for the security of mail. We have made an arrangement nationally with Canada Post that they can certify the mail and the air carriers can accept that. The air carriers can go to Canada Post and verify the processes they have in place before they accept their certification. We have created a mechanism for the air carriers to feel comfort with Canada Post. What we are checking is that the air carriers are getting certificates from Canada Post that say that the mail meets the requirements.

The Chairman: We find it curious, Mr. Kavanagh, because when we approached Canada Post on this subject, they replied to our clerk that they did not understand why we were interested in talking to them about security of mail because they simply delivered it to the airports, that the airlines handle any checking of the mail.

Mr. Kavanagh: I cannot comment on how they expressed their views.

The Chairman: That is because you do not audit them.

M. Kavanagh: Pour les opérations particulières dont il est question ici, cela se fait probablement tous les deux ans.

Le président: Nous avons déjà parlé du courrier. Nous avons établi que la responsabilité du courrier ne revient pas aux sociétés aériennes, qui, simplement, reçoivent le courrier dans des sacs ou dans les conteneurs compartimentés dont vous avez parlé. La vérification du courrier se fait-elle dans une succursale postale, quelque part?

M. Kavanagh: Oui.

Le président: À quelle fréquence contrôlez-vous les activités de cette succursale postale?

M. Kavanagh: Il s'agit d'une exigence relativement récente. Nous n'avons pas encore procédé à une inspection des établissements de Postes Canada.

Le président: Êtes-vous en train de dire que, en ce moment, il y a du courrier non vérifié qui est chargé à bord d'aéronefs?

M. Kavanagh: La vérification est faite par Postes Canada.

Le président: Mais pas par Transports Canada.

M. Kavanagh: Nous n'avons pas encore fait de vérification.

Le président: Si jamais il y a un problème à bord de l'aéronef, la responsabilité revient au transporteur, n'est-ce pas?

M. Kavanagh: Oui.

Le président: Par conséquent, le transporteur vous a confié la responsabilité de ce qui est chargé à bord de l'aéronef et, vous, à votre tour, confiez à Postes Canada la responsabilité de procéder aux vérifications voulues, mais vous n'effectuez pas de contrôles pour savoir si la société des postes effectue bel et bien les vérifications voulues?

M. Kavanagh: Non. Nous disons que le transporteur aérien est responsable de la sécurité du courrier. Nous avons conclu avec les responsables de Postes Canada une entente nationale qui prévoit que ce sont eux qui vérifient le courrier, et les transporteurs aériens peuvent accepter cela. Les transporteurs aériens peuvent se rendre sur place, dans les établissements de Postes Canada, et vérifier les procédés employés, avant d'accepter que la certification soit accordée. Nous avons créé un mécanisme qui fait que les transporteurs aériens sont à l'aise à l'idée que le travail soit effectué par Postes Canada. Ce que nous vérifions, c'est que les transporteurs reçoivent de Postes Canada les certificats attestant que le courrier répond aux exigences voulues.

Le président: Nous trouvons cela bizarre, monsieur Kavanagh, car au moment où nous avons abordé Postes Canada à ce sujet, les responsables ont dit à notre greffière qu'ils ne comprenaient pas pourquoi nous souhaitions parler avec eux de la sécurité du courrier puisqu'ils effectuent simplement la livraison du courrier aux aéroports, que ce sont les sociétés aériennes qui procèdent à toute vérification prévue du courrier.

M. Kavanagh: Je ne saurais me prononcer sur ce qu'ils ont dit.

Le président: C'est parce que vous ne contrôlez pas leur travail.

Mr. Kavanagh: The obligation is on the carrier, and the carrier accepts the certificate from Canada Post, so the obligation is on the air carrier if they want to verify that process. We are auditing the carrier to make sure they have a certificate for the mail shipments.

The Chairman: It is confusing, because we talked to a mail carrier today, and the answer we got back was, “We do not worry about what is in it because Canada Post takes care of it.”

Mr. Kavanagh: We will have to follow up.

Senator Forrestall: You will have to follow up?

Mr. Kavanagh: We will follow up.

Senator Forrestall: Will you report back to us?

Mr. Kavanagh: Yes.

The Chairman: If you could write to the clerk, that would be helpful.

We have been advised by a source involved in airline security that food comes forward with catering trucks and that they are not searched. Are catering trucks searched every time they come airside?

Mr. Kavanagh: The measures require that the food trays be searched before they leave the facility. The typical arrangement is that the truck is sealed at the food preparation facility and then the food is delivered. It does not have to be reinspected after it has left that area, having gone through the initial inspection.

The Chairman: Let's talk about Cara, for example, which is a well-known food provider. Are you saying that they search the trays and they search the truck at their plant?

Mr. Kavanagh: They search the food at their plant, yes, and the truck, yes.

The Chairman: They search the truck as well?

Mr. Kavanagh: Yes.

The Chairman: And you audit this?

Mr. Kavanagh: Yes.

The Chairman: How often? When was the last time you audited a Cara plant?

Mr. Kavanagh: Probably within the last month. We have been working very closely with Cara on exactly this issue.

The Chairman: When people are issued passes — is the phrase RAP? Could you tell the committee what an RAP is?

Mr. Kavanagh: Restricted area pass.

The Chairman: When someone is issued an RAP, what mechanism do you have in place to determine that these passes should be withdrawn? If, for example, someone was convicted of

M. Kavanagh: L'obligation revient au transporteur, et le transporteur accepte le certificat de Postes Canada, de sorte que l'obligation revient au transporteur, s'il souhaite vérifier le procédé employé. Nous contrôlons les activités du transporteur pour nous assurer qu'il obtient un certificat qui se rapporte aux envois postaux.

Le président: Cela est déroutant. Nous avons parlé aujourd'hui à un transporteur aérien, qui nous a répondu: «Nous ne nous soucions pas du contenu du courrier, parce que Postes Canada s'en occupe.»

M. Kavanagh: Nous allons devoir donner suite à cette question.

Le sénateur Forrestall: Vous allez devoir y donner suite?

M. Kavanagh: Nous allons y donner suite.

Le sénateur Forrestall: Allez-vous revenir nous en parler?

M. Kavanagh: Oui.

Le président: Nous vous saurions gré d'en toucher un mot à la greffière.

Une source du domaine de la sécurité aérienne nous a révélé que les aliments arrivent chargés dans des camions de traiteurs et qu'il n'y a pas de fouilles. Est-ce qu'on fouille les camions de traiteurs chaque fois qu'ils arrivent côté piste?

M. Kavanagh: Les mesures établies prévoient une vérification des plateaux avant que ceux-ci ne quittent l'établissement. Ordinairement, le camion est scellé sur les lieux de l'établissement où les repas sont préparés, puis les plats sont livrés. Ils n'ont pas à être inspectés de nouveau une fois cette zone quittée, la première inspection ayant été effectuée.

Le président: Parlons de Cara, par exemple, traiteur bien connu. Dites-vous que les gens de Cara vérifient les plateaux et qu'ils vérifient les camions à l'établissement même?

M. Kavanagh: Ils vérifient les aliments à l'établissement même, oui, et le camion aussi, oui.

Le président: Ils fouillent le camion aussi?

M. Kavanagh: Oui.

Le président: Et vous contrôlez ce travail?

M. Kavanagh: Oui.

Le président: À quelle fréquence? Quelle est la dernière fois où vous avez contrôlé les activités dans un établissement de Cara?

M. Kavanagh: Probablement durant ce mois-ci. Nous collaborons très étroitement avec Cara à cette question, justement.

Le président: Quand les gens se voient remettre un laissez-passer — quel est le terme qu'on utilise, est-ce RAP? Pouvez-vous dire au comité ce qu'est un RAP?

M. Kavanagh: Un Restricted area pass, c'est-à-dire un laissez-passer de zone réglementée.

Le président: Quand quelqu'un a un laissez-passer, quel est le mécanisme que vous employez pour déterminer qu'il faut le lui retirer? Si, par exemple, quelqu'un a été condamné pour trafic de

trafficking in drugs, how would you know that, and what mechanism do you have in place to deal with people who commit offences subsequent to having received a restricted area pass?

Mr. Kavanagh: There is a legal obligation on the part of the employer of that particular individual to report any charges of that nature to the airport pass office or any other conditions under which the pass should be revoked or rescinded.

The Chairman: How do you audit that, sir?

Mr. Kavanagh: It is the airport's responsibility to maintain that list, and we go in and verify that the airport is doing that.

The Chairman: What is your process for verifying whether someone has received a conviction and whether the pass has been subsequently withdrawn?

Mr. Kavanagh: We tend to do spot checks. That particular situation I would suspect is relatively rare, but we go through and pick several companies a year. We verify that a particular company has been notifying the airport when people leave the company and that the passes have been recovered. We verify that there is a process in place within the companies.

The Chairman: Could you tell the committee what a known shipper's agreement is, please?

Mr. Kavanagh: The air carriers have a procedure whereby a company that has shipped with an air carrier for a minimum number of shipments is considered by the air carrier to be a known shipper.

The Chairman: Is it true that someone with a known shipper's agreement ships goods without any security checks?

Mr. Kavanagh: All goods that are accepted for shipment are accepted by someone who has been trained. That is a requirement. Even if it is from a known shipper, they still have to be accepted by someone who is trained.

The Chairman: Yes, but is it true that there is no further inspection once that person who is trained has accepted the goods?

Mr. Kavanagh: Yes, that is true, but that is the point where there is control exercised.

The Chairman: What happens here beyond the individual filling out a form saying, "I am shipping these goods"?

Mr. Kavanagh: The packages are usually examined by the person at the airline who is responsible for accepting it on behalf of the airline.

The Chairman: And the airline examines what is in the package?

drogue, comment en prendriez-vous connaissance et quel mécanisme appliqueriez-vous pour régler la situation des gens qui ont commis des infractions après avoir reçu un laissez-passer de zone réglementée?

M. Kavanagh: L'employeur de la personne en question est obligé, de par la loi, à signaler toute accusation de cette nature au bureau aéroportuaire chargé des laissez-passer, ainsi que toute autre condition où il y aurait lieu de révoquer le laissez-passer.

Le président: Comment procédez-vous pour vérifier cela, monsieur Kavanagh?

M. Kavanagh: Il appartient à l'aéroport de dresser la liste voulue, et nous allons vérifier que l'aéroport le fait bel et bien.

Le président: Comment procédez-vous pour vérifier si une personne a déjà été condamnée et que le laissez-passer lui a été repris par la suite?

M. Kavanagh: Nous avons tendance à faire des vérifications sporadiques. Je soupçonne que la situation particulière dont il est question est relativement rare, mais nous choisissons plusieurs entreprises tous les ans. Nous vérifions si l'entreprise particulière dont il est question le signale à l'aéroport quand les gens quittent l'entreprise et que des laissez-passer sont récupérés. Nous nous assurons de savoir qu'il y a en place un procédé, au sein des entreprises mêmes.

Le président: Pouvez-vous dire au comité de quoi il s'agit quand on parle d'une entente conclue avec un expéditeur connu?

M. Kavanagh: Les transporteurs aériens ont une démarche où, dans les cas où une entreprise a fait un nombre minimal d'envois, elle est considérée comme étant un expéditeur connu.

Le président: Est-ce vrai que le signataire d'une entente de cette nature peut expédier des biens sans qu'il y ait de contrôles de sécurité?

M. Kavanagh: Tous les biens dont on accepte la livraison sont acceptés par quelqu'un qui est dûment formé. C'est là une exigence. Même si les biens proviennent d'un expéditeur connu, il faut encore que quelqu'un qui a la formation voulue accepte l'envoi.

Le président: Oui, mais est-ce vrai qu'il n'y a pas d'autre inspection, une fois que la personne dûment formée accepte les biens en question?

M. Kavanagh: Oui, c'est vrai, mais c'est là que le contrôle est exercé.

Le président: Que se passe-t-il dans un tel cas, au-delà du simple fait de remplir un formulaire qui dit: voici: je vous expédie ces biens?

M. Kavanagh: Les colis sont habituellement examinés par la personne qui, à la société aérienne, est chargé d'accepter les colis au nom de la société.

Le président: Et la société aérienne examine ce qui se trouve dans le colis?

Mr. Kavanagh: They examine the packages and the content, where it is going, how it is done.

The Chairman: Sort of a shake test?

Mr. Kavanagh: That could be one part of it, yes.

The Chairman: Could you elaborate for the committee as to what happens? How are known shippers treated differently than unknown shippers?

Mr. Kavanagh: Known shippers have a little more latitude in terms of directing their shipments or requesting their shipments be directed to particular flights targeting particular destinations, arrival windows, that type of thing. Unknown shippers do not have that prerogative.

The Chairman: A known shipper could specify that it wanted its package to go out on flight XYZ to Vancouver, leaving tonight. In that way, the shipper would know that the package would arrive in Vancouver at a specific time. Is that correct?

Mr. Kavanagh: Usually a shipper stipulates a desired arrival time as opposed to the flight and departure time it prefers.

Senator Meighen: Could you tell us how you get to be a known shipper?

Mr. Kavanagh: The actual process varies from air carrier to air carrier, but you have to have a history of shipping with a particular carrier. There are people who ship parcels daily. That is their business, and that is how they become known.

Senator Meighen: Do you do any auditing of the identity of known shippers?

Mr. Kavanagh: What do you mean by that?

Senator Meighen: Suppose it comes to your attention that the ABC company is now a known shipper on Airline 123 and you have information that the known shipper has been infiltrated by organized crime. What would you do?

Mr. Kavanagh: If we had that information, we would share that with the carrier.

Senator Meighen: Would you say, "Please do something"?

Mr. Kavanagh: We have a lot more authority than saying that.

Senator Meighen: That is what I am interested in. Can you oblige them to take the necessary steps?

Mr. Kavanagh: We could indicate that that company is no longer to be treated as a known shipper. Depending on the nature of the business, we can influence exactly what the carrier will do with their shipments.

Senator Meighen: Do you recall ever having to intervene in that sort of situation?

Mr. Kavanagh: No, I cannot think of any specific example of where we have been called to do that.

M. Kavanagh: On examine le colis et le contenu du colis, la destination, le mode d'expédition choisi.

Le président: On secoue le colis, en quelque sorte?

M. Kavanagh: Entre autres, oui.

Le président: Pourriez-vous préciser au comité ce qui se passe? En quoi les expéditeurs connus sont-ils traités différemment de ceux qui ne répondent pas à cette définition?

M. Kavanagh: Les expéditeurs connus ont une marge de manœuvre un peu plus grande pour ce qui est de diriger leurs chargements ou demander que leurs chargements soient dirigés vers des vols particuliers et des destinations particulières, des comptoirs d'arrivée, enfin. Les autres n'ont pas ce privilège.

Le président: L'expéditeur connu peut préciser qu'il souhaite que l'envoi parvienne au vol XYZ à destination de Vancouver, dont le départ est prévu ce soir. De cette manière, l'expéditeur saurait que le colis arriverait à Vancouver à une heure particulière? C'est bien cela?

M. Kavanagh: Habituellement, l'expéditeur précise l'heure d'arrivée souhaitée, par opposition à l'heure du vol et l'heure de départ qu'il préfère.

Le sénateur Meighen: Pouvez-vous nous dire comment on procède pour obtenir le titre d'«expéditeur connu»?

M. Kavanagh: La démarche varie d'un transporteur aérien à l'autre, mais il faut avoir déjà expédié des biens pendant un certain temps par un transporteur particulier. Il y a ceux qui expédient des biens tous les jours. C'est leur domaine, et c'est comme cela qu'ils deviennent connus.

Le sénateur Meighen: Contrôlez-vous de quelque façon que ce soit l'identité des expéditeurs connus?

M. Kavanagh: Qu'est-ce que vous entendez par là?

Le sénateur Meighen: Supposons que vous apprenez que l'entreprise ABC a la qualité d'expéditeur connu aux lignes aériennes 1 2 3 et que, selon vos informations, l'expéditeur connu a été infiltré par des éléments du crime organisé. Que feriez-vous?

M. Kavanagh: Si nous avions ces informations, nous en ferions part au transporteur.

Le sénateur Meighen: Diriez-vous: «Nous vous prions de faire quelque chose»?

M. Kavanagh: Nous sommes habilités à faire bien plus que simplement dire cela.

Le sénateur Meighen: Voilà ce qui m'intéresse. Pouvez-vous obliger l'entreprise à adopter les mesures qui s'imposent?

M. Kavanagh: Nous pourrions indiquer que l'entreprise n'a plus à être traitée comme un expéditeur connu. Selon la nature de l'entreprise en question, nous pouvons influencer exactement ce que le transporteur fera de ses chargements.

Le sénateur Meighen: Vous rappelez-vous avoir déjà eu à intervenir dans ce genre de situation?

M. Kavanagh: Non, je ne peux me rappeler un exemple particulier où nous avons été appelés à faire cela.

The Chairman: Do you audit the employee records of known shippers? Do the employees of known shippers have security clearances? Do you know whether they go through criminal checks? Are you aware of whether all their employees have had a CSIS check?

Mr. Kavanagh: We do not audit the employment records of known shippers. The known shipper concept is something that the air carriers establish. We are holding the air carriers responsible.

The Chairman: Do you see some inconsistency of having CSIS checks and criminal record checks of people who are working around planes but not having checks of people who are handling packages that go forward with relatively less scrutiny?

Mr. Kavanagh: We are trying to balance the threat and the risk. I believe we have drawn an appropriate balance. A line has to be drawn with respect to who is going to go through the clearance program. The number of people would increase exponentially if we were dealing with the feeder companies into carriers.

The Chairman: No question, but having said that you are giving them a pass or a lighter ride. We have heard testimony to the effect that organized crime infiltrates organizations so that they can ensure that goods are shipped without getting greater scrutiny. Is that inconceivable?

Mr. Kavanagh: No, it is not inconceivable.

The Chairman: Are the employees who work airside subjected to the same inspection process as a passenger?

Mr. Kavanagh: Our current regulations do not require that employees be subjected to the same level of checks as passengers. Employees are required to pass a control point. The people at the control point verify that an employee has a pass and that the number on the employee's pass is not on the list at the control point. If the employee's number is not on the control point list, the employee is allowed to go forward.

The Chairman: If an employee had a box cutter in his or her pocket, would you know?

Mr. Kavanagh: We would not know. Employees who are employed on the airside are permitted tools of the trade because there is a myriad of work to be done on the airside. It is all part of the trust relationship one has to have with the employees, through the pass systems and security checks.

The Chairman: I understand that. A baggage loader does not need a box cutter to do his job; however, you still would not know if the baggage loader had a box cutter in his overalls.

Mr. Kavanagh: No.

The Chairman: Do you know what each employee has in his or her lunch box?

Le président: Vérifiez-vous les dossiers des employés des expéditeurs connus? Les employés des expéditeurs connus font-ils l'objet de vérifications du niveau de sécurité? Savez-vous si leurs antécédents criminels sont vérifiés? Savez-vous si tous les employés de ces entreprises ont fait l'objet d'une vérification de la part du SCRS?

M. Kavanagh: Nous ne vérifions pas les dossiers d'emploi des expéditeurs connus. Le concept d'expéditeur connu est établi par les transporteurs aériens. Nous tenons les transporteurs aériens responsables de cela.

Le président: Croyez-vous qu'il est quelque peu illogique que le SCRS effectue des vérifications et que les autorités établissent si les gens qui travaillent autour des avions ont un casier judiciaire, mais que les personnes qui s'occupent des colis soient soumises à des contrôles relativement moins stricts?

M. Kavanagh: Nous essayons de soupeser correctement la menace et le risque. Je crois que nous avons atteint un équilibre approprié. Il faut établir une limite, déterminer qui fera ou ne fera pas l'objet du programme d'autorisation. Il y aurait un accroissement exponentiel du nombre s'il fallait aller du côté des entreprises qui approvisionnent les transporteurs.

Le président: Sans aucun doute, mais, cela dit, vous leur accordez une sorte de laissez-passer ou un traitement plus clément. Des témoins sont venus nous dire que le crime organisé infiltre certaines organisations pour s'assurer de pouvoir expédier des biens sans être soumis à des contrôles plus stricts. Est-ce inconcevable?

M. Kavanagh: Non, ce n'est pas inconcevable.

Le président: Les employés qui travaillent côté piste sont-ils assujettis au même processus d'inspection que les passagers?

M. Kavanagh: Selon nos règles actuelles, les employés n'ont pas à être assujettis aux mêmes niveaux de vérification que les passagers. Les employés sont tenus de franchir un point de contrôle. Les responsables du point de contrôle vérifient si l'employé a un laissez-passer et cherchent à voir si le numéro qui inscrit sur le laissez-passer de l'employé figure sur la liste. Si le numéro de l'employé ne figure pas sur la liste du point de contrôle, il peut poursuivre sa route.

Le président: Si un employé avait sur lui un couteau, le sauriez-vous?

M. Kavanagh: Nous ne le saurions pas. Les employés qui travaillent côté piste ont le droit d'être munis des outils propres à leur métier; il y a toutes sortes de travaux à faire côté piste. Tout cela fait partie de la relation de confiance qu'il faut avoir avec les employés, avec les laissez-passer et les contrôles de sécurité.

Le président: Je comprends cela. Le préposé au chargement des bagages n'a pas besoin de couteau pour faire son travail; tout de même, vous ne le sauriez pas si le préposé en question avait sur lui un couteau, caché dans sa salopette.

M. Kavanagh: Non.

Le président: Savez-vous ce que chaque employé a dans sa boîte à lunch?

Mr. Kavanagh: No, we do not.

The Chairman: What about a rucksack, if they carry one?

Mr. Kavanagh: No.

The Chairman: With respect to employees who are working around aircraft, servicing aircraft, refueling aircraft, putting baggage on aircraft, going in and out of aircraft on a regular basis, do you know what they are taking into the airport on any given day?

Mr. Kavanagh: No. They are put through a security check, which gives them a pass, and we have a challenge process to ensure that they are in an appropriate place and not out of place on the airport, but, no, we do not do searches of employees.

The Chairman: Do you have standards in terms of response times for police to get to certain areas if there is a problem at, say, the check-in area? Does Transport Canada require specific response times for police to get to different places?

Mr. Kavanagh: Yes, we do.

The Chairman: Could you share them with the committee, please?

Mr. Kavanagh: I have to double-check whether that is covered under a regulation or in a measure. However, the response time is five minutes or less.

The Chairman: Five minutes or less for any key point in the airport?

Mr. Kavanagh: Yes. The response time to the screening point is five minutes or less.

The Chairman: To the screening point. How about to a gate?

Mr. Kavanagh: That specifically is not covered in the regulations.

The Chairman: How about to an airside aircraft parked on the tarmac?

Mr. Kavanagh: The only place we stipulate a response time is at the screening point.

The Chairman: Why is that?

Mr. Kavanagh: That was considered to be the most key response that is required at the airport.

The Chairman: Why was five minutes chosen?

Mr. Kavanagh: I could not tell you the exact rationale for five minutes.

The Chairman: As opposed to having someone on site, why would you not have a policeman standing there?

Mr. Kavanagh: Five minutes was probably considered to be a compromise. At most airports, that time is easily met. It was trying to set an upper limit.

The Chairman: When was the last time you audited that?

M. Kavanagh: Non, nous ne le savons pas.

Le président: Et le sac à dos, s'il en porte un?

M. Kavanagh: Non.

Le président: Pour ce qui est des employés qui travaillent autour de l'aéronef, qui en font l'entretien, qui refont le plein, qui chargent les bagages à bord de l'aéronef, qui entrent dans l'aéronef et en sortent régulièrement, savez-vous ce qu'ils ont sur eux en arrivant à l'aéroport tel ou tel jour?

M. Kavanagh: Non. Ils font l'objet d'un contrôle de sécurité, ce qui leur permet d'obtenir un laissez-passer, et nous avons une démarche que nous appliquons pour nous assurer qu'ils se trouvent au bon endroit et non pas ailleurs, à l'aéroport, mais, non, nous ne fouillons pas les employés.

Le président: Avez-vous des normes à respecter pour ce qui est du délai d'intervention de la police en cas de problème, disons, par exemple, dans la zone d'enregistrement? Transports Canada exige-t-il de la police qu'elle intervienne dans un délai précis, à divers endroits?

M. Kavanagh: Oui, nous l'exigeons.

Le président: Pourriez-vous dire au comité qu'elles sont ces normes?

M. Kavanagh: Je dois vérifier si cela figure dans une règle ou une mesure. Tout de même, le délai d'intervention est de cinq minutes ou moins.

Le président: Cinq minutes ou moins, pour tous les points clés de l'aéroport?

M. Kavanagh: Oui. Le délai d'intervention au point de contrôle est de cinq minutes ou moins.

Le président: Au point de contrôle. Et dans le cas d'une porte?

M. Kavanagh: Le règlement ne prévoit pas ce cas en particulier.

Le président: Et qu'en est-il d'un aéronef qui, côté piste, est garé dans l'aire de trafic?

M. Kavanagh: Le seul endroit pour lequel nous avons un délai d'intervention établi, c'est le point de contrôle.

Le président: Pourquoi?

M. Kavanagh: Cela est considéré comme l'intervention la plus importante qu'il faille prévoir à l'aéroport.

Le président: Pourquoi choisir un délai de cinq minutes?

M. Kavanagh: Je ne pourrais vous dire exactement pourquoi on a choisi cinq minutes.

Le président: Plutôt que d'avoir quelqu'un sur place, pourquoi n'auriez-vous pas un policier qui serait posté là?

M. Kavanagh: Le délai de cinq minutes a probablement été considéré comme un compromis. Dans la plupart des aéroports, ce délai est facilement respecté. J'essayais de fixer la limite supérieure.

Le président: Quelle est la dernière fois où vous avez vérifié cela?

Mr. Kavanagh: We audit that on a very regular basis. There are log sheets kept at the screening points, and we monitor those log sheets. It indicates a response time for police, so we are probably doing it on a daily basis if not weekly.

The Chairman: At least once a week or perhaps once a day, you push a button to see how long it takes Peel Regional to get to the checkpoint person?

Mr. Kavanagh: We can do that, but typically we do not do that. We look at the actual response times recorded in the sheets for real incidents.

Mr. Morency: It is fair to say that whatever standards we established are based on a risk assessment, and if we feel over time that we need to change those the department certainly has the ability, either through measures or through the regulations, to change those. Obviously, the risk threat assessment is how we have established our measures today.

The Chairman: If I heard your answer correctly, you said, "Trust me."

Mr. Morency: No, I did not. I said that, based on the information we have, we have an established measure. We try them. We test them each day. We learn information. If we feel that we need to modify them, we will modify them.

The Chairman: Right, but you understand the criteria, and we do not.

Mr. Morency: Mr. Kavanagh has given you the parameters we have established based on an assessment of what we feel would be reasonable under the circumstances. That reasonable test is always tested, and that is how we react.

Senator Meighen: The chair asked why you would not have a policeman standing at each point. Do I assume the answer is financial?

Mr. Kavanagh: Yes.

Senator Meighen: If you had the finances, would you have a policeman? That would be better than a five-minute response time, would it not?

Mr. Kavanagh: There are some practical considerations. If you take it to its absolute limit, you would have to shut down the screening point if the policeman had to use the washroom. The policemen serve purposes other than the screening point. They wander around checking passes and performing other various functions at the airport. They are at the beck and call of the screening point, so they respond.

Senator Meighen: I have to assume it is financial. I have not travelled in the United States in the last month, but previous to that I noticed two National Guardsmen at every point I went

M. Kavanagh: Nous vérifions cela très souvent. Il y a des registres aux points de contrôle, et nous contrôlons ces registres. Ils indiquent le délai d'intervention de la police; par conséquent, nous le faisons probablement tous les jours, ou, tout au moins, une fois par semaine.

Le président: Au moins une fois par semaine ou peut-être une fois par jour, vous appuyez sur un bouton pour savoir combien de temps met le service de police régional de Peel pour se rendre à la personne qui appelle à l'aide au point de contrôle?

M. Kavanagh: Nous pouvons faire cela, mais, habituellement, ce n'est pas cela que nous faisons. Nous vérifions les délais d'intervention réels qui ont été notés dans le registre, en rapport avec des incidents réels.

M. Morency: On ne saurait se tromper en affirmant que les normes que nous établissons reposent toujours sur une évaluation des risques et, si, au fil du temps, nous croyons devoir y apporter des modifications, le ministère a certainement la capacité de le faire, que ce soit par l'entremise de mesures, ou de dispositions réglementaires. Évidemment, l'analyse des risques et des menaces est à l'origine des mesures que nous avons en place aujourd'hui.

Le président: Si je comprends bien votre réponse, vous avez dit: «Faites-moi confiance.»

M. Morency: Non, ce n'est pas cela. J'ai dit que, à partir des renseignements que nous avons, nous avons une mesure établie. Nous mettons à l'essai des mesures. Nous les testons tous les jours. Nous apprenons des choses. Si nous estimons qu'il faut apporter une modification, nous le faisons.

Le président: Oui, mais vous comprenez les critères à appliquer, et nous, nous ne les comprenons pas.

M. Morency: M. Kavanagh vous a révélé les paramètres que nous avons établis, à partir d'une évaluation de ce que nous considérons comme raisonnable dans les circonstances. Ce qui est tenu pour raisonnable est toujours évalué, et c'est comme cela que nous réagissons.

Le sénateur Meighen: Le président a demandé pourquoi vous n'aviez pas un policier posté à chacun des points. Dois-je présumer que la réponse tient aux finances?

M. Kavanagh: Oui.

Le sénateur Meighen: Si vous aviez l'argent nécessaire, le policier serait-il posté là? Le délai d'intervention serait inférieur à cinq minutes, n'est-ce pas?

M. Kavanagh: Il faut tenir compte de certaines considérations pratiques. Si vous portez cela à l'extrême limite, il faut faire cesser toute activité au point de contrôle quand le policier doit aller aux toilettes. Le policier a d'autres tâches, ailleurs qu'au point de contrôle. Il fait une tournée pour vérifier les laissez-passer et exercer diverses autres fonctions à l'aéroport. Il est à la disposition des gens du point de contrôle, lorsqu'il est appelé à intervenir.

Le sénateur Meighen: Je dois présumer que c'est une raison financière. Je n'ai pas voyagé aux États-Unis depuis un mois, mais, avant cela, j'ai remarqué que deux membres de la Garde

through, all the time. Is it financial? As I understand it, you have come to the conclusion that a five-minute response time is satisfactory when weighed against the possible risks, which may well be right, but I have to think that an immediate response is better than a five-minute response. Am I right?

Mr. Morency: I think it is fair to say that if money were not a question, there are many scenarios we would consider. There are issues such as training and availability and qualifications of people. All of these things have to be considered not only by the airport operators but by those who establish regulations as well to try to find that balance that takes that risk threat assessment into consideration.

Senator Meighen: The committee became convinced in the military area that there was a shortage of funding for some critical functions. Some of my colleagues and I have come to the conclusion, listening to you gentlemen and others, that in the airport and seaport security areas that security could be substantially improved if there were more funding. It would be very helpful to us if, in your evidence, from time to time you would indicate where the highest priorities are for additional funding. I was trying to establish whether that was or was not an area.

The Chairman: We have some information from Saskatoon that says that the surtax on security will generate \$4.8 million a year based on an average of 400,000 departing passengers, and that is 200,000 more than the entire airport's budget. How much money will the airport tax generate for Pearson?

Mr. Kavanagh: I do not know that information.

The Chairman: Do you know how many people depart Pearson in a year?

Mr. Kavanagh: Twenty-six million passengers a year.

The Chairman: It is a simple question of multiplication.

Do honourable senators have any other questions?

Senator Banks: You may have a specific answer to this. On October 11, the minister announced expenditures, including \$750,000 for ongoing study of emerging technologies. When have you heard you might hear the results of that report?

Mr. Kavanagh: The report for internal consumption is expected almost any day.

Senator Banks: Will it be only for internal consumption?

Mr. Kavanagh: I am not the author of the report, so I do not know where and how it will be distributed.

nationale étaient présents à tous les points de contrôle que j'ai franchis, à tout instant. Est-ce que ce sont des raisons financières? Si je comprends bien, vous avez conclu qu'un délai d'intervention de cinq minutes est satisfaisant, compte tenu des risques possibles, ce qui peut bien être juste, mais je ne peux m'empêcher de penser qu'une intervention immédiate vaut mieux qu'une intervention au bout de cinq minutes. Ai-je raison?

M. Morency: À mon avis, on ne se trompe pas si on dit que, dans la mesure où les finances ne posent aucun problème, les scénarios envisageables sont nombreux. Il y a des questions qui entrent en ligne de compte, comme la formation et la disponibilité et les titres de compétences. Tout cela doit être pris en considération non seulement par les exploitants de l'aéroport, mais aussi par ceux qui établissent la réglementation. Il faut aussi essayer de trouver le juste équilibre en tenant bien compte des risques jaugés.

Le sénateur Meighen: Le comité en est venu à la conclusion que, dans le domaine militaire, il y a pénurie de fonds pour certaines fonctions capitales. Certains de mes collègues, moi-même y compris, avons conclu, en vous écoutant, vous, messieurs, et d'autres personnes, que dans les zones de sécurité des aéroports et des ports maritimes, on pourrait améliorer sensiblement la sécurité grâce à des fonds accrus. Cela serait très utile à notre cause si, dans votre témoignage, de temps à autre, vous indiquez les aspects prioritaires auxquels seraient consacrés des fonds accrus. J'essaie d'établir s'il s'agissait là d'un champ d'action possible.

Le président: Les renseignements qui nous viennent de Saskatoon donnent à penser que la surtaxe sur la sécurité produira 4,8 millions de dollars par année, en fonction d'une moyenne de 400 000 passagers au départ, somme supérieure de 200 000 dollars au budget global de l'aéroport. Quelle somme permettra de générer la taxe aéroportuaire à Pearson?

M. Kavanagh: Je ne le sais pas.

Le président: Savez-vous combien de gens voyagent en partance de l'aéroport Pearson pendant une année donnée?

M. Kavanagh: Vingt-six millions de passagers par année.

Le président: C'est simplement une question de multiplication.

Les honorables sénateurs ont-ils d'autres questions?

Le sénateur Banks: Vous aurez peut-être une réponse précise à ma question. Le 11 octobre, le ministre a annoncé l'engagement de fonds, et notamment de 750 000 \$ pour une étude des nouvelles technologies. Savez-vous à quel moment on pourra connaître les résultats de ce rapport?

M. Kavanagh: Le rapport sera diffusé d'un jour à l'autre, à des fins internes.

Le sénateur Banks: Est-ce que ce sera seulement à des fins internes?

M. Kavanagh: Je ne suis pas l'auteur du rapport en question; je ne saurais donc dire où ni comment il sera diffusé.

Senator Forrestall: Over \$1 billion has been allocated over the next five years to purchase employee explosive protection systems. Has a call for proposal gone out with respect to that yet?

Mr. Kavanagh: Already, there has been \$55 million worth of equipment purchased through that, and the Canadian Air Transport Security Authority is in the process of developing the acquisition plan for further equipment.

Senator Forrestall: We are a long way from it, approximately five years, I suppose.

Mr. Kavanagh: The original schedule for the deployment of that equipment called for a five-year horizon. That was a year ago, so it is closer to four years, but CATSA is looking at a new roll-out schedule, and they are hoping to achieve better results.

Senator Forrestall: Do I have your undertaking that this will not be like the acquisition of helicopters?

The Chairman: Honourable senators, on your behalf, I would like to thank the two witnesses for appearing. Your comments have been appreciated. We look forward to seeing you again, and we expect to do that in the not-too-distant future.

We now have representatives from a number of groups here. We have Inspector Sam Landry from the Royal Canadian Mounted Police, Toronto Airport Detachment. From Citizenship and Immigration Canada, we have Ms Wilma Jenkins, who is the Director of Immigration Services. From Canada Customs and Revenue Agency, we have Mr. Norman Sheridan, Director, Customs Passenger Program, Mr. Earnest Spraggett, Director, Commercial Operations, and Ms Hébert, Regional Director, CCRA.

Inspector Sam Landry, Officer in Charge of the Toronto Airport Detachment, Royal Canadian Mounted Police: Ladies and gentlemen, I have a prepared text I should like to read to you.

The Toronto Lester B. Pearson International Airport is ranked as Canada's largest airport, the fifth largest in North America, and the twentieth largest in the world. It is also Canada's largest border point.

In one year, approximately 30 million travellers pass through this airport, as well as approximately 380,000 passenger aircraft and 43,000 cargo aircraft. There are approximately 1,160 flights in and out of the three terminals each day. All of this is serviced by close to 45,000 people attending to the daily needs and operations of the airport community.

The airport is a construction work in progress, and it will continue to be until the year 2010. At that time, it is projected that this airport will have the capacity to accommodate 50 million passengers per year through a massive internal infrastructure.

Le sénateur Forrestall: On a prévu plus de 1 milliard de dollars, sur les cinq prochaines années, pour l'achat de systèmes de protection des employés contre les explosifs. Y a-t-il eu une demande de propositions à cet égard, jusqu'à maintenant?

M. Kavanagh: On s'est déjà procuré l'équivalent de 55 millions de dollars en matériel avec les fonds en question, et l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien est en train de dresser un plan d'acquisition pour ce qui est du matériel autre à prévoir.

Le sénateur Forrestall: Nous sommes loin du compte, cinq ans, environ, je suppose.

M. Kavanagh: Pour le matériel en question, le calendrier de déploiement initial s'échelonnait sur cinq ans. C'était il y a un an, de sorte qu'on est plus près de quatre ans, aujourd'hui, mais l'ACSTA cherche à établir un nouveau calendrier de mise en œuvre, et les responsables espèrent en arriver à de meilleurs résultats.

Le sénateur Forrestall: Pouvez-vous me promettre que ce ne sera pas comme l'acquisition des hélicoptères?

Le président: Honorables sénateurs, en votre nom, je tiens à remercier les deux témoins d'être venus comparaître. Vos observations sont appréciées. Nous attendons le moment de vous voir à nouveau, et nous croyons que ce sera dans un avenir relativement proche.

Nous accueillons maintenant les représentants de plusieurs groupes. Nous avons l'inspecteur Sam Landry, de la Gendarmerie royale du Canada, Détachement aéroportuaire de Toronto. De Citoyenneté et Immigration Canada, il y a Mme Wilma Jenkins, directrice, Services d'Immigration. De l'Agence des douanes et du revenu du Canada, nous accueillons M. Norman Sheridan, directeur, programme passagers des Douanes, M. Earnest Spraggett, directeur, Opérations commerciales, et Mme Hébert, directrice régionale à l'ADRC.

L'inspecteur Sam Landry, officier responsable du Détachement aéroportuaire de Toronto, Gendarmerie royale du Canada: Mesdames, messieurs, j'ai un texte préparé dont j'aimerais vous faire la lecture.

L'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto est classé comme le premier en importance au Canada, le cinquième, en Amérique du Nord, et le 20e, dans le monde. C'est également le plus important point frontalier du Canada.

Pendant une année donnée, quelque 30 millions de voyageurs transitent par l'aéroport Pearson de même qu'environ 380 000 avions de passagers et 43 000 avions de transport de marchandises. Tous les jours, les trois aéroports voient l'arrivée ou le départ de quelque 1 160 vols. L'entretien de toute cette entreprise revient à près de 45 000 personnes, dont la tâche consiste à subvenir aux besoins quotidiens de la «communauté» aéroportuaire et à soutenir ses opérations.

L'aéroport est un chantier; il le demeurera jusqu'en 2010. À ce moment-là, on prévoit qu'il aura la capacité d'accueillir 50 millions de passagers par année, grâce à une infrastructure interne massive.

Essentially, this is a city within a city, with all the policing challenges that a city brings. It is also Canada's largest inland border point, making it a major intersection of opportunity for the importation and exportation of criminal activity.

Criminal organizations have penetrated many legitimate businesses throughout Canada to further their criminal enterprises. This trend is no different at Toronto's Pearson airport. The ability to move contraband undetected through the airport is essential to the success of their criminal activities. Of particular concern is the potential for internal conspiracy, coercion and intimidation of members of the airport community by organized crime groups.

Of the 45,000 people currently attending to the daily needs and operations of the Toronto airport community, if organized crime recruited 1 per cent it would represent 450 people. Of the 30 million travellers passing through the airport annually, if 1 per cent were affiliated with criminal organizations, that would be 300,000 people.

There are 82 agencies at the Toronto airport that have enforcement or regulatory responsibilities. Policing responsibilities are shared between Peel Regional Police, who are the police of primary jurisdiction, and the RCMP, who are responsible for the enforcement of federal statutes.

The primary concern to all of us is the criminal activity we have identified at Toronto airport that is linked to criminal organizations such as traditional organized crime, Eastern European-based organized crime, Asian-based organized crime and outlaw motorcycle gangs. We have also uncovered cells of individuals involved in illegal activity who are working with their counterparts in other countries. What is important to note is the trend for all of these criminal organizations to work together to facilitate their criminal enterprises and increase their profits. It is now very rare to find an organized crime group working alone.

On June 17, 1999, the Solicitor General of Canada approved funding for enhanced RCMP federal policing in Canada's three largest and busiest international airports, including Toronto's Lester B. Pearson International Airport. This initiative established 40 new uniformed federal enforcement positions at Toronto airport. These positions were created specifically to target organized crime. Their mandate is to expose, dismantle and disrupt criminal organizations active at Toronto airport and suspend the growth of their related activities. In addition, they provide assistance to other police services and law enforcement agencies in the Greater Toronto Area as well as other RCMP federal policing programs.

Essentiellement, c'est une cité dans la cité, avec toutes les difficultés que peut poser une cité sur le plan des services policiers. C'est également le plus important point frontalier en sol canadien, si bien qu'on y trouve toutes sortes d'occasions pour les auteurs d'actes criminels.

Les organisations criminelles ont infiltré de nombreuses entreprises légitimes, partout au Canada, pour accomplir leurs desseins criminels. Cette tendance se confirme à l'aéroport Pearson de Toronto. La capacité de faire transiter des articles de contrebande, sans qu'ils soient détectés, à l'aéroport est un élément essentiel du succès des activités criminelles en question. Un problème particulier concerne la possibilité de conspiration à l'interne, de coercition et d'intimidation des membres de la «communauté» aéroportuaire par des groupes de criminels organisés.

Il y a 45 000 personnes qui, aujourd'hui, subviennent aux besoins quotidiens de la communauté aéroportuaire de Toronto et qui s'occupent de ces opérations; or, si le crime organisé réussissait à recruter 1 p. 100 du nombre, cela ferait 450 personnes. Si 30 millions de voyageurs transitent par l'aéroport tous les ans et que 1 p. 100 du nombre est affilié à une organisation criminelle, cela représente 300 000 personnes.

Il y a à l'aéroport de Toronto 82 organismes qui assument des responsabilités quant à l'exécution de la loi ou à la réglementation. La responsabilité des services policiers est répartie entre la police régionale de Peel, à qui revient la compétence principale à cet égard, et la GRC, qui est responsable de l'exécution des lois fédérales.

Le souci principal, pour nous tous, c'est l'activité criminelle que nous avons repérée à l'aéroport de Toronto, en rapport avec des organisations criminelles comme le crime organisé au sens classique du terme, le crime organisé d'Europe de l'Est, le crime organisé d'origine asiatique et les motards hors-la-loi. Nous avons également repéré des cellules d'individus qui s'adonnent à des activités illégales de concert avec des homologues à l'étranger. Ce qu'il importe de noter, c'est la tendance pour toutes ces organisations criminelles de collaborer en vue de faciliter leurs entreprises criminelles et d'accroître leurs profits. Maintenant, il est très rare de trouver un groupe de criminels organisés qui fait cavalier seul.

Le 17 juin 1999, le solliciteur général du Canada a approuvé le financement destiné à accroître les services policiers fédéraux assurés par la GRC dans les trois aéroports les plus grands et les plus achalandés du Canada, notamment l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto. De ce fait, 40 nouveaux officiers en uniforme sont chargés de faire respecter les lois fédérales à l'aéroport de Toronto. Les postes en question ont été créés précisément pour s'attaquer au crime organisé. Le mandat consiste à exposer, à démanteler et à déranger les organisations criminelles actives à l'aéroport de Toronto ainsi qu'à mettre un terme à la croissance de leurs activités connexes. En outre, l'effectif en question vient en aide aux autres services policiers et agences chargés de l'exécution de la loi dans le Grand Toronto ainsi qu'aux responsables des autres programmes policiers fédéraux pris en charge par la GRC.

I shall now give you an overview of the current RCMP Toronto Airport Detachment. Current resources deployed on border integrity and security at the Toronto airport number 162. These include 59 RCMP members, 93 Peel Regional Police members and 10 members from police services in and around the GTA.

The RCMP service delivery responsibilities include the Toronto Airport Drug Enforcement Unit. With the introduction of 48 RCMP federal enforcement positions in 1999, the Toronto Airport Drug Enforcement Unit is able to focus on larger project-style investigations. That has been very successful for us.

For example, in November 2000, this unit shattered an alleged internal conspiracy within the airline industry that involved the importation of illegal drugs into Canada through Pearson airport. Dubbed Project Obooker, this 11-month investigation was conducted with the full cooperation and participation of our law enforcement partners and Air Canada. It resulted in the arrest of 10 individuals and the seizure of over 100 kilos of cocaine, hash oil and hashish. Another example is the unit's recent seizure of two tonnes of hash oil destined for the streets of Montreal being transported through air cargo.

In addition to the 10 RCMP drug enforcement members, there are also six officers from other police services, including Peel Regional Police, Ontario Provincial Police, Toronto Police Service and Canada Customs and Revenue Agency.

New trends in the movement of illegal drugs through the Toronto airport will continue to be a challenge — for example, heroin and cocaine dissolved with alcohol imported in bottles, as well as an increase in the amount of cocaine being imported from South America. Illegal drugs are found concealed in anything from shoes to suitcases. Recently, this unit seized 100 pounds of cocaine from an abandoned suitcase.

“Swallowers” remain a constant problem. These are people who ingest illicit drugs, mainly in pellet form, and smuggle them into this country. Eight to twelve swallowers are referred to the RCMP each month by Canada Customs and Revenue Agency and other police intelligence. Many of these swallowers are young people, 18 to 24 years of age and even younger. Their desire to make a quick buck has the potential of ending in a quick death.

The Toronto Airport Special Squad is a federal enforcement joint forces operation. This unit gathers intelligence, conducts intelligence probes and responds to numerous requests for investigative assistance nationally and internationally. It is a completely intelligence-led operation. It is staffed by four RCMP federal enforcement members and five officers from other police services. These include the OPP, the Peel Regional Police and the Toronto Police Service.

Je vais maintenant décrire brièvement le Détachement aéroportuaire de Toronto de la GRC, sous sa forme actuelle. En ce moment, 162 postes sont consacrés à la sécurité et à l'intégrité de la frontière, à l'aéroport de Toronto. Cela comprend 59 membres de la GRC, 93 membres de la police régionale de Peel et dix membres des services policiers qui se trouvent dans la région du Grand Toronto.

Parmi les responsabilités de la GRC sur le plan des services, il y a celles qui relèvent du Toronto Airport Drug Enforcement Unit. Avec la création en 1999 de 48 postes d'agents de la GRC responsables de l'exécution des lois fédérales, cette unité est en mesure de se concentrer sur les enquêtes de plus grande envergure, de style «projet». Or, cela s'est révélé très fructueux pour nous.

Par exemple, en novembre 2000, cette unité a étouffé dans l'oeuf un complot présumé, interne à l'industrie aérienne, d'importation de drogues illégales au Canada à l'aéroport Pearson. Baptisée «projet Obooker», l'enquête de 11 mois a pu être menée avec la pleine coopération et la pleine participation de nos partenaires des services policiers et d'Air Canada. Cela a donné lieu à l'arrestation de dix personnes et à la saisie de plus de 100 kilogrammes de cocaïne, d'huile de haschisch et de haschich. Autre exemple: l'unité a saisi récemment deux tonnes d'huile de haschisch destinées aux rues de Montréal. La drogue était transportée dans un avion-cargo.

Outre les dix membres du service antidrogue de la GRC, nous avons à notre disposition six agents des autres services, notamment la police régionale de Peel, la police provinciale de l'Ontario, le service de police de Toronto et l'Agence des douanes et du revenu du Canada.

Les tendances nouvelles quant au mouvement des drogues illégales transitant par l'aéroport de Toronto continueront de poser des difficultés — par exemple, l'héroïne et la cocaïne sont dissoutes dans de l'alcool, qui est importé en bouteilles, et la quantité de cocaïne importée d'Amérique du Sud augmente. Les drogues illégales sont dissimulées dans tout ce que l'on peut trouver, depuis les souliers jusqu'aux valises. Récemment, l'unité a saisi 100 livres de cocaïne dans une valise abandonnée.

Les «avaleurs» demeurent un problème constant. Ce sont des gens qui ingèrent des drogues illicites, surtout sous forme de gélule, pour les passer en contrebande au Canada. L'Agence des douanes et du revenu du Canada et d'autres services de renseignements policiers envoient à la GRC, tous les mois, huit à 12 avaleurs. Souvent, ces avaleurs sont des jeunes ayant entre 18 et 24 ans; parfois ils sont encore plus jeunes. Leur volonté de faire un coup d'argent rapide peut se terminer par une mort rapide.

L'escouade spéciale de l'aéroport de Toronto s'occupe d'une opération de forces mixtes pour l'exécution des lois fédérales. L'unité en question réunit des renseignements, mène des enquêtes et répond aux nombreuses demandes d'aide nationale et internationale relative aux enquêtes. C'est une opération où le renseignement est roi et maître. L'effectif se compose de quatre agents de la GRC responsable de l'exécution des lois fédérales et de cinq agents provenant des autres services policiers. Citons notamment à cet égard l'OPP, la police régionale de Peel et le service policier de Toronto.

Traditionally, this section has been the first contact source for other police agencies requiring assistance at Toronto airport and the development of contacts within the airport community. This squad is more than 35 years old and is the longest-standing joint forces operation in Canada.

Recently, this squad was augmented by the incorporation of the RCMP Toronto Airport Detachment Criminal Intelligence Section. This section gathers and analyzes intelligence from all aspects of criminal activity. The collection analysis of intelligence is an area of critical importance and need at Toronto airport. The Criminal Intelligence Section currently consists of one RCMP federal enforcement member. This additional resource has greatly enhanced the analytical capabilities of the unit. A further enhancement of this section is needed for us to be able to proactively target criminal organizations and their related criminal activities at Toronto airport. The current realignment of all these resources within "O" Division will meet this need.

Let me now talk about the Integrated National Security Enforcement Team, INSET. Counter-terrorism efforts require an integrated approach to help ensure early detection and prevention of any potential threats to national security. INSET is a five-person enforcement section that is dedicated solely to Toronto airport. It is responsible for intelligence gathering, investigation and enforcement as part of our national security mandate, including suspected threats of terrorism and hate crimes.

This team played a significant role following the terrorist attacks in the United States on September 11, 2001. As part of Project Shock, this team already had in place the resources to facilitate anti-terrorist investigations in partnership with our Canadian law enforcement partners and in support of the American investigation. This team works off-site from the RCMP Toronto Airport Detachment.

With respect to Customs and Excise, an RCMP member from our Toronto West Detachment is working in a liaison capacity with Canada Customs and Revenue Agency at Pearson airport. This partnership has resulted in several investigations and seizures. Enhancement of this partnership will dramatically enhance our ability to seize illegal contraband, to identify the organized crime group members importing the contraband and to develop strategies to dismantle these criminal organizations. We are presently meeting with our CCRA partner to enhance this initiative within existing resources.

De tradition, c'est avec cette section que communiquent les autres organismes policiers qui ont besoin d'aide à l'aéroport de Toronto. C'est également elle qui prend en charge l'établissement des contacts au sein de la communauté aéroportuaire. L'escouade, qui existe depuis plus de 35 ans, est la plus vieille des opérations de force mixte permanente au Canada.

Récemment, l'intégration de la section du renseignement criminel du Détachement aéroportuaire de Toronto de la GRC est venue accroître l'effectif de l'escouade. La nouvelle section réunit et analyse les renseignements recueillis sur tous les aspects de l'activité criminelle. La tâche en question — réunir et analyser les renseignements — revêt une importance capitale à l'aéroport de Toronto. Elle répond à un besoin fondamental. La section du renseignement criminel se compose actuellement d'un membre de la GRC responsable de l'exécution des lois fédérales. L'ajout de cette section a servi à améliorer grandement les capacités d'analyse de l'unité. Il faudra améliorer encore la section pour que nous puissions cibler proactivement les organisations criminelles et les activités criminelles connexes auxquelles elles s'adonnent à l'aéroport de Toronto. Le remaniement actuel de l'ensemble de ces ressources au sein de la division «O» permettra de répondre à ce besoin.

Permettez-moi de parler maintenant de l'équipe intégrée de sécurité nationale, EISN. Pour faire échec au terrorisme, nous devons adopter une approche intégrée pour nous assurer de détecter rapidement et de prévenir toute menace pour la sécurité nationale. L'EISN est une section d'exécution, composée de cinq agents, qui a pour unique champ d'action l'aéroport de Toronto. Elle a pour responsabilité de réunir des renseignements, de faire enquête sur des situations et d'exécuter les lois et règlements dans le contexte de notre mandat de sécurité nationale, ce qui comprend notamment les cas soupçonnés de menaces terroristes et de crimes haineux.

Cette équipe a joué un rôle important à la suite des attaques terroristes perpétrées contre les États-Unis le 11 septembre 2001. Dans le cadre du projet Shock, l'équipe a déjà mis en place les ressources nécessaires pour faciliter les enquêtes antiterroristes de concert avec nos partenaires de l'exécution des lois canadiennes et en guise de soutien à l'enquête américaine. Cette équipe ne travaille pas sur les mêmes lieux que le Détachement aéroportuaire de Toronto de la GRC.

Quant à Douanes et Accise, un membre de la GRC, de notre Détachement de Toronto Ouest, assure la liaison avec l'Agence des douanes et du revenu du Canada à l'aéroport Pearson. Ce partenariat a débouché sur plusieurs enquêtes et saisies. L'amélioration de ce partenariat nous permettra d'améliorer sensiblement notre capacité de saisir des articles de contrebande, d'identifier des membres des groupes criminels organisés qui importent la contrebande et d'élaborer des stratégies en vue de démanteler les organisations criminelles en question. Nous nous réunissons actuellement avec notre partenaire dans cette affaire — l'ADRC — en vue d'améliorer l'initiative dans les limites des ressources actuellement attribuées.

Regarding the Federal Enforcement Section, FES, members have two roles. They physically respond to calls for service from Canada Customs and Revenue Agency, Citizenship and Immigration Canada or any other agency that requires a federal police presence at Toronto airport. They also conduct federal mandate investigations into alleged internal conspiracies and organized crime activities within the airport community. Because of the volume of illicit drugs seized at Toronto airport, calls for service to other agencies require most of this section's time. With additional resources, this unit could expand its partnerships and target established criminal organizations active at Toronto airport. A reorganization of these resources took place on June 6, 2002, in order to enhance their effectiveness.

With respect to the Immigration and Passport Section, the prime responsibility of this section is the disruption of criminal networks that smuggle illegal immigrants into Canada. In 2001 alone, this unit identified three criminal organizations based in Asia and Europe that were smuggling illegal Asian immigrants into Canada. Through RCMP international liaison officers, this unit shared the intelligence on these criminal organizations with the countries involved for follow-up. This section also responds to referrals from Citizenship and Immigration Canada, then processes and charges illegal immigrant activity. It is supported by the RCMP Toronto West Immigration and Passport Section when there is need for proactive project-style investigations.

Regarding commitments between the RCMP and partner agencies, the strategic goal of the RCMP is to help keep Canadians safe in their homes and communities. Some of the ways we are doing this include an intelligence-led policing philosophy and practice that improves decision making, enhanced partnerships that facilitate the gathering and sharing of intelligence, and integrated policing efforts that effectively share resources.

Some of our "bridge-building" initiatives at RCMP Toronto Airport Detachment include the Peel Regional Police Service. Peel Regional Police is the police force of primary jurisdiction, although the RCMP has provided uniform assistance during extraordinary events. The RCMP Toronto Airport Detachment has an excellent working relationship with both Peel Regional Police officers and their management.

Canada Customs and Revenue Agency has provided one full-time person to our drug enforcement unit. This has proven to be mutually beneficial to both agencies. Our Federal Enforcement Section works closely with CCRA on processing seizures and conducting investigations. Some of these investigations are extremely time-consuming and require creative solutions. With both agencies working together, investigations are brought to a

Pour ce qui est de la Section de l'exécution des lois fédérales, la SELF, les membres jouent deux rôles. Ils interviennent en réponse aux appels de l'Agence des douanes et du revenu du Canada, de Citoyenneté et Immigration Canada et de tout autre organisme qui exige la présence de la police fédérale à l'aéroport de Toronto. De même, ils mènent les enquêtes relevant du mandat fédéral sur les cas allégués de conspiration interne et d'activités criminelles organisées au sein de la communauté aéroportuaire. Étant donné le volume de drogues illicites saisi à l'aéroport de Toronto, les demandes d'intervention des autres organismes occupent la majeure partie du temps de cette section. Avec des ressources supplémentaires, l'unité pourrait donner de l'expansion à ses partenariats et cibler les organisations criminelles établies qui sont actives à l'aéroport de Toronto. Une réorganisation des ressources en question s'est faite le 6 juin 2002. Cela visait à améliorer l'efficacité.

La responsabilité première de la section consiste à perturber le travail des réseaux de criminels qui font passer clandestinement des immigrants illégaux au Canada. Pour la seule année 2001, l'unité en question a repéré trois organisations criminelles, basées en Asie et en Europe, qui s'occupaient du passage clandestin d'illégaux asiatiques au Canada. Grâce aux agents de liaison internationale de la GRC, cette unité diffuse des renseignements sur les organisations criminelles à l'intention des pays touchés, en vue d'un suivi. La section répond également aux renvois de Citoyenneté et Immigration Canada, puis s'occupe des formalités, et notamment des accusations, en cas d'activités illégales de la part des immigrants. Pour cela, elle compte sur le soutien de la Section de l'immigration et des passeports du Détachement de Toronto Ouest de la GRC, là où le besoin d'enquêtes proactives de style «projet» se fait sentir.

Quant aux engagements communs entre la GRC et les organismes partenaires, l'objectif stratégique de la GRC consiste à assurer la sécurité des canadiens à domicile et au sein de la collectivité. Parmi les moyens que nous employons pour y arriver, citons l'adoption de pratiques et de principes policiers où prime le renseignement en vue d'améliorer la prise de décisions, des partenariats améliorés qui facilitent le rassemblement et la circulation du renseignement et l'intégration des effectifs policiers qui utilisent conjointement les ressources.

Certains de nos projets «rassembleurs» au Détachement de l'aéroport de Toronto de la GRC font appel au service de police régional de Peel. C'est à la police régionale de Peel que revient la compétence principale en la matière, bien que la GRC ait déjà, par le passé, prêté des agents dans le cadre d'événements extraordinaires. Le Détachement de l'aéroport de Toronto de la GRC cultive d'excellentes relations de travail avec les agents aussi bien que les membres de la direction de la police régionale de Peel.

L'Agence des douanes et du revenu du Canada prête à notre unité antidrogue un employé à temps plein. L'affaire s'est révélée avantageuse pour les deux organismes. Notre Section d'exécution des lois fédérales collabore étroitement avec l'ADRC au traitement des saisies et au déroulement des enquêtes. Certaines des enquêtes en question sont extrêmement longues et exigent, pour être menées à bien, des solutions créatives. Avec les deux

successful conclusion much sooner. Presently, we are developing joint initiatives for enforcement and training on such issues as intelligence-gathering and statement taking.

Regarding Citizenship and Immigration Canada, the RCMP Toronto Airport Detachment Immigration and Passport Section enjoys a very good working relationship with CIC. This is primarily a reactive role due to the limited number of RCMP resources in this unit. The RCMP works with CIC on a regular basis to provide training on such issues as exhibit handling and presenting evidence.

With respect to the Greater Toronto Airports Authority Security section, the RCMP Toronto Airport Detachment works closely with GTAA Security, sharing intelligence and closely monitoring the issuance of restricted area passes in order to make a pre-emptive strike against criminal organizations that may attempt to infiltrate the airport community.

The RCMP Airport Detachment works closely with Transport Canada in the appropriate exchange of information and intelligence. We were also instrumental in developing the Canadian Air Carrier Protection Program in collaboration with Transport Canada. RCMP Air Protection Officers are now on board selected flights departing from and arriving at Toronto airport.

In conclusion, as a result of new RCMP initiatives, the RCMP Toronto Airport Detachment has aggressively evolved over the past few years and will continue to progress in the future. Files that our members are working on and statistics show that there is significant organized criminal activity at Canada's largest inland border point. Along with criminality come the associated risks and costs to Canadian society. It should be noted that we have no concrete evidence to suggest that there is a direct link between organized crime and terrorism. However, any infiltration of our border at Toronto airport by the criminal element also has the potential of being exploited by those associated with extremism or terrorism.

In 1995, there were 250 uniformed and 40 plainclothes RCMP members at Toronto airport, a total of 290. This year, there are 59 RCMP members, 93 Peel Regional Police officers and 10 police officers from other police services, for a total of 162. While the police presence has decreased over the past 10 years, air passenger cargo traffic has increased more than 100 per cent, and it is projected to increase another 100 per cent in the next decade.

Without additional resources, police services and law enforcement agencies will continue to face the constant challenge of balancing resources to provide a proactive

organismes qui collaborent à l'affaire, les enquêtes trouvent une issue heureuse beaucoup plus tôt. En ce moment, nous sommes en train de concevoir des projets conjoints d'exécution des lois et de formation en rapport avec des questions comme la manière de réunir des renseignements et la manière de noter les déclarations.

Quant à Citoyenneté et Immigration Canada, la Section de l'immigration et des passeports du Détachement de l'aéroport de Toronto de la GRC jouit d'une très bonne relation de travail avec CIC. Il s'agit d'abord et avant tout d'un rôle réactif, étant donné le caractère limité des ressources de la GRC au sein de cette unité. La GRC collabore régulièrement avec CIC en vue de dispenser une formation sur les questions comme le traitement des pièces et la présentation de la preuve.

Quant à la section chargée de la sécurité à l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, le Détachement de l'aéroport de Toronto de la GRC collabore étroitement avec celle-ci: on y met en commun les renseignements et on contrôle étroitement la délivrance des laissez-passer de zones réglementées, afin de lancer une sorte d'attaque préemptive contre les organisations criminelles qui tentent peut-être d'infiltrer la communauté aéroportuaire.

Le détachement de l'aéroport de la GRC collabore étroitement avec Transports Canada pour ce qui est d'échanger les informations et les renseignements appropriés. De même, nous avons apporté une contribution indispensable à la préparation du programme canadien de protection des transporteurs aériens, de concert avec Transports Canada. Des agents de la GRC se chargent désormais de la sécurité à bord de certains vols de départ ou d'arrivée à l'aéroport de Toronto.

En guise de conclusion, disons que, du fait de nouvelles initiatives de la GRC, le Détachement de l'aéroport de Toronto de la GRC a connu une évolution énergique au cours des quelques dernières années et continuera de progresser à l'avenir. Les dossiers auxquels travaillent nos membres et les statistiques établies montrent qu'il existe une activité criminelle organisée importante au point frontalier le plus important qui se trouve en sol canadien. La criminalité s'accompagne de risques et de coûts pour la société canadienne. Il faut noter que nous n'avons pas de preuve concrète d'un quelconque lien direct entre le crime organisé et le terrorisme. Toutefois, toute infiltration de notre frontière à l'aéroport de Toronto par des éléments criminels pourrait être exploitée par ceux qui sont associés à l'extrémisme ou au terrorisme.

En 1995, la GRC avait à l'aéroport de Toronto 250 agents en uniforme et 40 agents en civil, pour un total de 290. Cette année, on y trouve 59 membres de la GRC, 93 agents de la police régionale de Peel et dix policiers des autres services, pour un total de 162. Bien que la présence policière ait diminué au cours des dix dernières années, le trafic des marchandises et des passagers a augmenté de plus de 100 p. 100; et, selon les prévisions, il devrait augmenter de 100 p. 100 encore au cours des dix prochaines années.

En l'absence de ressources supplémentaires, les services policiers et les organismes d'exécution de la loi continueront de devoir relever un défi constant: répartir convenablement les

investigative service, as well as a reactive police response at Toronto airport. It goes without saying there will also be competing demands for resources given fiscal realities and changing priorities, as was witnessed after 9/11. This has necessitated the adaptation of intelligence-led, joint operational, integrated policing philosophies with our partner agencies.

We have been doing the best with our resources at hand. However, as we proceed into a world drastically changed by the events of September 11, we will need additional resources to protect this pivotal port of entry into Canada and keep Canadians safe from organized crime and threats of terrorism.

The Chairman: Thank you very much, Inspector Landry.

We will now hear from Ms Wilma Jenkins, who is with Citizenship and Immigration Canada.

[Translation]

Ms Wilma Jenkins, Director, Immigration Services, Pearson International Airport, Citizenship and Immigration Canada: Mr. Chairman, it is really a pleasure for me to be here to discuss the work we do at Pearson airport. The role played by Citizenship and Immigration Canada is very important for Canada's security.

[English]

As Inspector Landry has said, Pearson is the largest airport in Canada, and it is the largest port of entry in our department. More than 60 airlines fly greater than 15 million travellers yearly, and those airlines fly directly from 46 countries. It is not unusual to have clients from all six continents in our office at one time. This creates demand for interpretation services and adds to the complexity of our work.

The number of points of service we staff has varied from three to four over the last three years. We have officers stationed at all three terminals. Terminal 2 currently has transborder traffic only and we staff that on a satellite basis from the crews at Terminals 1 and 3.

We are currently funded for 163 employees at Pearson. The majority are engaged directly in the provision of service to the public. There are 118 senior immigration officers, 12 duty managers and 14 shift clerks. These staff are divided into eight crews. In order to cover the required hours from 6:00 a.m. to 1:00 a.m., officers work shifts. The shifts are divided into two sides so that only half of the employees are at work on any one given day.

ressources pour offrir un service d'enquête proactif et une intervention policière réactive à l'aéroport de Toronto. Il va sans dire qu'il y aura des exigences contradictoires à l'égard des ressources, étant donné les réalités financières et l'évolution des priorités, comme nous le voyons depuis le 11 septembre. Cela nous a obligés à travailler de concert avec nos organismes partenaires en vue d'adapter des principes policiers où prime le renseignement et dont l'exécution repose sur une action conjuguée.

Nous avons fait de notre mieux avec les ressources à notre disposition. Toutefois, tandis que nous avançons dans un monde bouleversé par les événements du 11 septembre, nous avons besoin des ressources supplémentaires pour protéger ce point d'entrée capital au Canada et pour protéger les Canadiens contre le crime organisé et les menaces terroristes.

Le président: Merci beaucoup, inspecteur Landry.

Nous allons maintenant entendre le témoignage de Mme Wilma Jenkins, qui provient de Citoyenneté et Immigration Canada.

[Français]

Mme Wilma Jenkins, directrice, Services d'immigration, Citoyenneté et Immigration Canada, Aéroport international Pearson: Monsieur le président, c'est vraiment un plaisir d'être ici pour discuter du travail que nous faisons à l'aéroport Pearson. Le rôle de Citoyenneté et Immigration Canada est très important pour la sécurité du Canada.

[Traduction]

Comme l'a dit l'inspecteur Landry, l'aéroport Pearson est le plus important qui soit au Canada, et c'est le plus important point d'entrée aux fins de notre ministère. Plus de 60 sociétés aériennes y transportent plus de 15 millions de voyageurs tous les ans, et les sociétés aériennes en question envoient des vols directs provenant de 46 pays. Il n'est pas rare pour nous d'avoir dans notre bureau, à un moment donné, des gens qui proviennent des six continents. Cela crée une demande pour les services d'interprétation et ajoute à la complexité de notre travail.

Au cours des trois dernières années, le nombre de points de service où nous avons du personnel s'est établi à trois ou à quatre. Nous avons des agents en poste aux trois aérogares. L'aérogare 2 n'accueille actuellement que le trafic transfrontalier, et nous y exerçons une surveillance par satellite, que prennent en charge les équipes des aérogares 1 et 3.

Notre financement actuel vaut pour 163 employés à l'aéroport Pearson. La plupart de ceux-ci travaillent directement au service qui est offert au public. On y compte 118 agents d'immigration principaux, 12 directeurs de service et 14 préposés aux quarts de travail. L'effectif est divisé en huit équipes. Pour couvrir les heures requises de six heures à une heure, les agents travaillent par alternance: les quarts sont divisés en deux pour que la moitié seulement des employés se retrouve au travail une journée donnée.

Staff work 11.5 hour shifts and work a rotating schedule of two days on, two days off, and then three days on, three days off. While the hours are long, it results in a more stable schedule for individuals and for management. It also reduces overtime, although some is necessary for flights that arrive after 1 a.m.

Shift work creates additional costs that are not funded in a full-time equivalent of a person, and it also contributes to difficulties in retention of staff.

The remaining 19 staff at Pearson work in administration and information technology.

While I am not at liberty to discuss case specifics, I can say that the staff at Pearson demonstrated an outstanding degree of dedication and professionalism in the wake of September 11. While they have always shown the capacity to balance facilitation and enforcement roles in the course of their duties, it was never more evident than on that date. With the cooperation of CCRA, all passengers were referred to Immigration that day, what we call a "full flight referral." Officers carried out their duties with composure and vigilance as many distraught passengers became aware of the tragedy.

In the months following September, total passenger traffic dropped sometimes by as much as 30 per cent. Immigration referrals, on the other hand, have increased by 6.3 per cent over the previous fiscal year. We examined 503,638 referrals in the fiscal year 2001-02; of those, 97,601 were new immigrants coming to Canada to be landed. Other types of cases include temporary workers, students, visitors, refugee claimants and inadmissible persons.

I would also like to touch on some of the initiatives we have implemented to improve our capacity to manage access to Canada. The first of these is training. Over the past two years, we have provided several courses to officers. These include training in defusing hostility, advanced interviewing skills, CSIS overview, organized crime detection and fraudulent document detection. We offer seats on courses to CCRA personnel, and we also deliver a local immigration training package to all new CCRA personnel.

Training presents a particular challenge in a shift work environment, but it is an essential activity given the turnover of staff. For example, we have recruited 28 staff since the summer of 2000 through the Post Secondary Recruitment Program alone.

In 1998, we established a mobile Disembarkation and Response Team, otherwise known as DART. It was formed to reduce the number of improperly documented arrivals at Pearson. The team has greatly enhanced our ability to detect people smuggling. The team will go directly to the plane to verify that

Le quart de travail fait 11 heures et demie et s'applique par alternance aux deux jours: deux jours de travail, deux jours de congé, puis trois jours de travail, trois jours de congé. Les heures sont longues, mais cela donne un horaire plus stable pour les employés et la direction. Cela permet également de réduire les heures supplémentaires, bien qu'il soit nécessaire d'y recourir parfois pour les vols qui arrivent après une heure.

Le travail par quarts crée des coûts supplémentaires qui ne sont pas financés à même l'équivalent temps plein prévu pour une personne; de même, cela contribue aux difficultés éprouvées à maintenir en poste le personnel.

Les 19 employés qui restent à Pearson travaillent en administration ou en technologie de l'information.

Je ne peux donner des précisions là-dessus, mais je peux dire que le personnel à l'aéroport Pearson a fait preuve d'un dévouement et d'un professionnalisme exceptionnels dans la foulée des événements du 11 septembre. S'il a toujours su se montrer capable de concilier facilitation et exécution dans le cadre de ses fonctions, cela n'a jamais été aussi évident qu'à ce moment-là. Avec la coopération de l'ADRC, tous les passagers ont été renvoyés à l'Immigration ce jour-là, la liste complète. Les agents ont exercé leurs fonctions avec calme et vigilance, au moment où nombre de passagers, bouleversés, devenaient conscients de la tragédie.

Dans les mois qui ont suivi, le volume global des passagers a chuté sensiblement, parfois jusqu'à 30 p. 100. Le nombre de renvois à l'Immigration, quant à lui, a augmenté de 6,3 p. 100 par rapport à l'exercice financier précédent. Nous avons examiné 503 638 dossiers renvoyés durant l'année 2001-2002; de ce nombre, 97 701 concernaient des nouveaux immigrants qui venaient au Canada y recevoir le droit d'établissement. Autre type de cas: travailleurs temporaires, étudiants, visiteurs, revendicateurs du statut de réfugié et personnes non admissibles.

J'aimerais aussi aborder brièvement certaines des initiatives que nous avons mises en place pour améliorer notre capacité de gérer l'accès au Canada. Au premier titre, citons la formation. Depuis deux ans, nous avons dispensé plusieurs cours aux agents. Une formation portant, notamment, sur la manière de contrer l'hostilité, sur les techniques d'entrevue avancées, sur un aperçu du SCRS, sur la détection du crime organisé et sur la détection des documents frauduleux. Dans les cours en question, nous offrons des places au personnel de l'ADRC, et nous dispensons également un programme local de formation en immigration à tous les nouveaux employés de l'ADRC.

La formation présente un défi particulier là où le travail se fait par quarts, mais c'est une activité essentielle, étant donné le taux de roulement. Par exemple, nous avons recruté 28 employés depuis l'été de 2000, par l'entremise du seul Programme de recrutement postsecondaire.

En 1998, nous avons établi une équipe d'intervention lors du débarquement, ou DART (Disembarkation and Response Team). Elle a été mise sur pied pour réduire le nombre de cas où les immigrants arrivent sans documentation adéquate à l'aéroport Pearson. Cette équipe a amélioré grandement notre capacité de

passengers are in possession of documents. In addition to identifying improperly documented arrivals, valuable intelligence information is gathered for further dissemination.

We hope to have a joint passenger analysis unit established later this year. This unit will consist of employees from CCRA, RCMP, CSIS, U.S. customs and U.S. immigration and would analyze advanced passenger information to determine which passengers will be referred to Immigration secondary examination. Eventually, the capacity exists for interactivity with the airlines so that we can instruct them not to board a passenger overseas.

Another way in which technology can increase our capacity is through the use of AFIS, an Automated Fingerprint Information System. AFIS allows us to take fingerprints for greater accuracy and response time. AFIS will be activated as soon as specialized training can be delivered.

CIC works in various partnerships at Pearson, and excellent cooperation has been built over the years. Our main federal partners include CCRA, RCMP and CSIS. Since CCRA is responsible for the primary inspection line, we work with them very closely in exchanging information on enforcement cases. The Immigration and Passport Section of the RCMP works very closely with our officers and has assisted frequently in disembarkation. They also lay charges for us under the Immigration Act. CSIS assists us in security-related cases. We also coordinate with USINS and U.S. customs on removal and refusal cases. Peel Regional Police provide emergency response services for us at Pearson.

The Greater Toronto Airports Authority, or GTAA, is currently in the process of constructing a new terminal. An infield hold terminal is already completed and will be used to manage traffic during the construction period. We consult with GTAA on a regular basis to ensure that the new facilities will allow us to fulfill our enforcement role.

Before closing, I should like to comment on some of the measures to strengthen national security that will come into effect later this week with the implementation of the Immigration and Refugee Protection Act. These include the following: simplified grounds of inadmissibility; strengthened authority to arrest criminals and security threats; the elimination of appeal rights in cases involving security, organized crime and war crimes; a simplified certificate process for removing security threats; barring access to the refugee determination system by security threats, organized criminals or human rights violators; and we have a new offence for trafficking in persons.

détecter les cas de passages clandestins. L'équipe se rend directement à l'avion pour vérifier si les passagers sont munis des documents voulus. Outre le fait de repérer les cas où la personne n'a pas sur elle les documents nécessaires, l'équipe réunit des renseignements précieux en vue d'une diffusion ultérieure.

Nous espérons avoir mis sur pied d'ici la fin de l'année une unité commune d'analyse des passagers. Cette unité se composera d'employés et de l'ADRC, de la GRC, du SCRS, du service de douanes américain et de l'immigration américaine; elle aurait pour tâche d'analyser des renseignements approfondis sur les passagers afin de déterminer lesquels doivent être renvoyés à l'Immigration pour un deuxième interrogatoire. À un moment donné, on pourra établir une certaine interactivité avec les sociétés aériennes, de manière à pouvoir leur donner pour consigne de ne pas permettre à tel passager de monter à bord de l'avion à l'étranger même.

Autre façon d'employer la technologie pour accroître notre capacité: recourir au système informatisé d'identification dactyloscopique. Ce système nous permet de prendre les empreintes digitales en vue de faire un travail de plus grande exactitude et dans un meilleur délai. Il sera mis en branle dès que la formation spécialisée pourra être dispensée.

CIC travaille avec divers partenaires à l'aéroport Pearson, et c'est une excellente coopération qui a pu être édifée au fil des ans. Nos principaux partenaires fédéraux sont ADRC, la GRC et le SCRS. Comme l'ADRC est responsable de la ligne d'inspection primaire, nous collaborons très étroitement avec elle en vue d'échanger des renseignements sur les cas d'exécution de la loi. La Section de l'immigration et des passeports de la GRC collabore très étroitement avec nos agents et a souvent prêté assistance à la tâche de débarquement. C'est elle également qui dépose les accusations pour notre compte en application de la Loi sur l'immigration. Le SCRS nous aide dans les affaires liées à la sécurité. De même, nous coordonnons avec le SINEU et avec la douane américaine les affaires de renvoi et de refus. La police régionale de Peel nous fournit les services d'intervention d'urgence, à l'aéroport Pearson.

L'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto est en train de faire construire une nouvelle aérogare. La construction d'une aérogare provisoire est déjà achevée, il servira à accueillir le trafic durant la période de construction. Nous consultons régulièrement l'Autorité aéroportuaire pour nous assurer que les nouvelles installations nous permettront de bien jouer notre rôle d'exécution.

Avant de terminer, j'aimerais formuler des observations au sujet de certaines des mesures adoptées pour renforcer la sécurité nationale et qui entreront en vigueur plus tard, durant la semaine, avec la mise en oeuvre de la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés. Voici certaines des mesures en question: des motifs simplifiés pour ce qui est de l'interdiction de territoire; un renforcement du pouvoir d'arrestation des criminels et de règlement des cas de menace pour la sécurité; l'élimination du droit d'en appeler dans les affaires touchant la sécurité, le crime organisé et les crimes de guerre; la simplification du processus de certification pour l'élimination des menaces pour la sécurité;

That concludes my presentation. I hope I have provided you with an idea of the role that CIC plays at Lester B. Pearson International Airport, and I would be happy to answer any questions.

The Chairman: Thank you very much, Ms Jenkins.

Mr. Norman Sheridan, Director, Passenger Operations, Canada Customs and Revenue Agency: Thank you for the opportunity to appear as a witness before the Senate committee. I have been with Customs for 23 years, and since April 1999 have been the Director of Passenger Operations at Pearson airport.

Customs Passenger Operations at Lester B. Pearson International Airport is accountable for the efficient, effective and responsible processing of all arriving international and transborder passengers at PIA and passengers who arrive at two other regional airports of entry, namely, Toronto City Centre Airport and Buttonville Airport. Customs Passenger Operations at PIA is comprised of three stand-alone terminal buildings, each with facilities to process international and/or transborder arriving air travellers. In addition, PIA Passenger Operations is responsible for the delivery of service to marine small vessel traffic arriving at 32 marinas located along Lake Ontario. The unit providing service to the small airports, marinas and on-site fixed base operators is based at the terminals, working both on-site and off-site. Approximately 380 employees, with a seasonal increase of approximately 80 employees, work in Passenger Operations, primarily at the three terminals.

In fiscal 2001-02, PIA Passenger Operations processed 8.2 million travellers, a decline of 11.85 per cent from the previous fiscal year. The decline in passenger traffic is clearly and directly attributable to the terrorist attack of September 11, 2001, in the United States. Passenger volumes for the first five months of fiscal 2001-02 indicated an approximate 4 per cent increase over the same period in the previous fiscal year. Currently, PIA processes approximately 46 per cent of all arriving air traffic in Canada on an average of 280 flights each day. As stand-alone terminals, the three terminals at PIA rank second, third and fifth in overall volumes among Canada's busiest airport terminal operations. As a consolidated operation, PIA processes more than double the volume of travellers as the next busiest airport in Canada.

PIA Passenger Operations employs a Passenger Targeting Unit, PTU, which works closely with the airlines, the CCRA Intelligence and Contraband Division, Citizenship and Immigration Canada and other law enforcement agencies. By obtaining passenger information from an airline prior to the

l'interdiction de recourir au régime de détermination du statut de réfugié dans le cas des menaces pour la sécurité, des criminels organisés ou des auteurs de transgression des droits de la personne; et, une nouvelle infraction: le trafic de personnes.

Voilà qui met fin à mon exposé. J'espère vous avoir donné une bonne idée du rôle que joue CIC à l'aéroport international Lester B. Pearson; je serai heureuse de répondre à toutes les questions que vous voudrez bien poser.

Le président: Merci beaucoup, madame Jenkins.

M. Norman Sheridan, directeur, Opérations passagers, Agence des douanes et du revenu du Canada: Je vous remercie de l'occasion de comparaître devant le comité sénatorial. Je travaille aux douanes depuis 23 ans et, depuis avril 1999, je suis directeur des Opérations voyageurs à l'aéroport Pearson.

Les Opérations voyageurs des Douanes à l'aéroport international Lester B. Pearson ont pour responsabilité de traiter avec efficience, efficacité et responsabilité tous les passagers arrivant de l'étranger et tous les passagers qui proviennent de deux autres aéroports régionaux, c'est-à-dire l'Aéroport du centre-ville de Toronto et l'aéroport de Buttonville. Les Opérations voyageurs des Douanes à l'aéroport international Pearson s'effectuent dans trois bâtiments d'aérogare distincts, dont chacun possède les installations voulues pour traiter les voyageurs qui arrivent à bord d'un vol international et (ou) transfrontalier. En outre, les Opérations voyageurs de l'aéroport international Pearson ont pour responsabilité de fournir un service aux petites embarcations maritimes qui arrivent dans 32 marinas situées le long du lac Ontario. L'unité qui sert les petits aéroports, les marinas et les exploitants des services aéronautiques à l'aéroport effectue son travail depuis les aérogares, sur le site et hors site. Quelque 380 employés, avec une augmentation saisonnière de quelque 80 employés, travaillent aux Opérations voyageurs, surtout aux trois aérogares.

Durant l'exercice 2001-2002, les Opérations voyageurs ont accueilli 8,2 millions de voyageurs, ce qui représente une baisse de 11,85 p. 100 par rapport à l'exercice précédent. La baisse du volume de trafic est clairement et directement attribuable à l'attaque terroriste perpétrée le 11 septembre 2001, aux États-Unis. Le volume de passagers pour les cinq premiers mois de l'exercice 2001-2002 laisse voir une augmentation d'environ 4 p. 100 par rapport à la même période, durant l'exercice précédent. À l'heure actuelle, l'aéroport Pearson traite environ 46 p. 100 des vols atterrissant au Canada, soit en moyenne 280 vols par jour. Les trois aérogares autonomes de l'aéroport viennent au deuxième, au troisième et au cinquième rangs pour le volume global au Canada, ce qui les situe parmi les opérations d'aérogares aéroportuaires les plus importantes au pays. En tant qu'opération consolidée, l'aéroport Pearson traite plus du double du volume de voyageurs que traite l'aéroport qui suit en importance au Canada.

Les Opérations voyageurs de l'aéroport Pearson emploient une unité de ciblage des passagers qui travaillent en étroite collaboration avec les sociétés aériennes, avec la Division du renseignement et de la contrebande de l'ADRC, avec Citoyenneté et Immigration Canada et avec d'autres organismes chargés de

arrival of a passenger, PTU is able to conduct analysis and identify high-risk and targeted passengers for interception by line officers or the PIA Passenger Operations Flexible Response Team. In addition, primary inspection line officers, PIL officers, have access to the Integrated Primary Inspection Line automated system, IPIL, which permits the PIL officer to swipe or key passenger travel document information into an automated system to query against both Customs and Immigration enforcement databases. Usage of the IPIL system by Customs officers at PIA is at 95 per cent, as at May 2002. This has resulted in an increased number of referrals to Immigration Canada, including referrals for suspect terrorists or persons with suspected links to terrorist organizations or organized crime.

In fiscal year 2001-02, there were 356 drug seizures with an estimated street value of \$78.6 million, 137 alcohol seizures resulting in 1,185 litres with an estimated value of \$9,155 and 10 prohibited material seizures resulting in 317 prohibited items seized, of which there were six incidents that resulted in 112 items of child pornography.

Prior to September 11, PIA Passenger Operations was one of several locations being considered by CCRA headquarters as a pilot site to field test the Advanced Passenger Information and Passenger Name Record, API/PNR, systems. Following the terrorist attacks, CCRA headquarters decided to fast-track the API/PNR project. PIA Passenger Operations and divisional Intelligence and Contraband are currently working with partner organizations of CIC, U.S. customs, U.S. immigration, the RCMP and CSIS to develop a joint passenger targeting and analysis unit in Terminal 2. This initiative follows the lead from the Manley-Ridge discussions and the broader CCRA concept of threat-risk management as a means to provide for public safety through responsible enforcements.

In addition, CCRA currently utilizes several enforcement tools to carry out our role of responsible enforcement, including X-ray machines — both static and mobile — six detector dog teams, the Flexible Response Teams and roving teams.

We are pursuing enhanced training for all of our inspection staff, including anti-terrorist training being conducted by the Intelligence and Contraband Division. In addition, to supplement the Customs inspector position during the busy summer travel season student Customs officers have recently been hired. Each of these recently hired groups has received identical recruit training in order to carry out their primary inspection line functions.

l'exécution de la loi. En obtenant auprès de la société aérienne des renseignements sur le passager avant que celui-ci n'arrive à l'aéroport, l'unité est en mesure de réaliser une analyse et d'établir les cas à risque élevé, et ainsi de cibler les passagers en vue de les faire intercepter par les agents hauts gradés ou l'équipe d'intervention mobile des Opérations. En outre, les agents de la ligne d'inspection primaire, les préposés au PIAPE, ont accès au Système intégré de gestion de la ligne d'inspection primaire (SIGLIP), qui permet aux préposés au PIAPE d'inscrire dans un système automatisé, au moyen d'un clavier ou d'une carte magnétique, des renseignements clés provenant des titres de voyage du passager, en vue d'interroger les bases de données des Douanes et de l'Immigration. Le recours au SIGLIP de la part des agents des Douanes à l'aéroport Pearson se situait à 95 p. 100, en mai 2002. Cela a donné un nombre accru de renvois à Immigration Canada, notamment le renvoi de personnes soupçonnées de terrorisme ou de liens avec des organisations terroristes ou le crime organisé.

Durant l'exercice 2001-2002, il y a eu 356 saisies de drogue dont la valeur estimative, pour la vente dans la rue, s'élevait à 78,6 millions de dollars, 137 saisies d'alcool donnant 1 185 litres avec une valeur de revente estimative de 9 155 \$ et dix saisies de matériel interdit, pour 317 articles interdits qui ont été saisis, dont six cas où, au total, 112 articles de pornographie infantile ont été saisis.

Avant le 11 septembre, les Opérations voyageurs de l'aéroport Pearson figuraient parmi plusieurs endroits qu'envisageaient les responsables de l'administration centrale de l'ADRC pour réaliser un projet pilote visant à mettre à l'essai le Système d'information préalable sur les voyageurs et dossier passager. À la suite des attaques terroristes, l'administration centrale de l'ADRC a décidé de mettre en phase accélérée le projet en question. Les Opérations passagers et la Division du renseignement et de la contrebande collaborent actuellement avec des organismes-partenaires — CIC, les douanes américaines, l'immigration américaine, la GRC et le SCRS — en vue d'établir une unité commune de ciblage et d'analyse des passagers à l'aérogare 2. Cette initiative fait suite aux discussions Manley-Ridge et au concept plus large de l'ADRC — la gestion des menaces et des risques — comme moyen d'assurer la sécurité publique par la voie d'une exécution responsable de la loi.

En outre, l'ADRC emploie actuellement plusieurs outils d'exécution de la loi pour agir de manière responsable à cet égard, notamment des appareils à rayons X — statiques et mobiles — six équipes de chiens détecteurs, les équipes d'intervention mobile et les équipes volantes.

Nous cherchons à approfondir la formation de tous nos inspecteurs, ce qui comprend notamment une formation à la lutte au terrorisme, qui relève de la Division du renseignement et de la contrebande. En outre, pour prêter main-forte aux inspecteurs des Douanes durant la période estivale, qui est occupée, des étudiants agents ont récemment été engagés. Chacun des membres de ces groupes récemment engagés a eu droit à une formation identique, qui lui permet d'exercer les fonctions propres au travail sur la ligne d'inspection primaire.

The residual impacts of September 11 remain with PIA Passenger Operations. While passenger volumes remain down from the previous year, IPIL usage is at an all-time high, primary questioning is more intense and secondary examinations have increased. In the month of September, examinations went from a pre-September 11 rate of 6.71 per cent to a post-September rate of 11.69 per cent. The average across all terminals currently is about 8.25 per cent. However, the examination rate for overseas origins remains at about 13 per cent.

Post-September 11, all private aircraft entering Canada were subject to strict reporting regulations, including restriction of arriving airport and 100 per cent verification of persons and goods entering Canada by CCRA. Verification of non-CANPASS small aircraft arrivals and CANPASS-registered aircraft carrying non-registrants remains at 100 per cent.

The Chairman: Thank you, Mr. Sheridan.

Mr. Ernest Spraggett, Director, Commercial Operations, Canada Customs and Revenue Agency: The primary goal of Commercial Operations, Customs, GTA Division, is to facilitate the movement of commercial goods through Canada. Approximately 275 employees work in Commercial Operations at various locations across the GTA. Their territory covers over 10,000 square miles.

Commercial Operations at PIA is responsible for the clearance of commercial goods imported into Toronto by rail, marine, road and air. Each year, more than 100,000 overseas and transborder flights carrying freight arrive at Pearson. Toronto is also the final destination for more than 80 per cent of all container freight arriving in Canada at various Canadian seaports, making Commercial Operations the largest inland port in Canada. Commercial Operations is also responsible for providing services at nine marinas, four airports, two truck terminals and 12 satellite offices. Each year, we process over 1.5 million commercial shipments, which generate duty and tax revenue in excess of \$10 billion.

Our Targeting and Analysis Unit consists of 8 officers and one superintendent. They work in close cooperation with the airline industry to obtain pre-arrival information. Through analysis of this data they are able to identify high-risk commodities and clients prior to their arrival. This information is passed on to our FRT, Flexible Response Team, and Secondary Unit who are responsible for conducting the cargo examinations.

We also have a dedicated Marine Rummage Team. This team is trained at the Marine Centre for Expertise in Halifax and are responsible for the rummage of freighters and other large vessels arriving in the Toronto harbour.

Les effets de l'attentat du 11 septembre se font toujours sentir aux Opérations voyageurs de l'aéroport Pearson. Le volume de passagers demeure en baisse par rapport à l'année précédente, mais le recours au SIGLIP n'a jamais été aussi grand. Le premier interrogatoire est plus intense, et le deuxième est plus fréquent. Au mois de septembre, les interrogatoires étaient passés d'un taux de 6,71 p. 100, établi avant le 11 septembre, à un taux de 11,69 p. 100, après. La moyenne dans l'ensemble des aéroports se situe actuellement autour de 8,25 p. 100. Par contre, le taux d'interrogatoires à l'étranger se situe toujours autour de 13 p. 100.

Depuis le 11 septembre, tous les aéronefs privés qui arrivent au Canada sont assujettis à des règles de communication strictes, notamment à la restriction de l'aéroport d'arrivée et à la vérification intégrale par l'ADRC des personnes et des biens qui entrent au Canada. La vérification à l'arrivée des petits aéronefs non inscrits auprès de CANPASS et des aéronefs inscrits auprès de CANPASS, mais ayant à bord des personnes non inscrites, demeure systématique.

Le président: Merci, monsieur Sheridan.

M. Ernest Spraggett, directeur, Opérations commerciales, Agence des douanes et du revenu du Canada: L'objectif primaire des Opérations commerciales, Douanes, Division du Grand Toronto, consiste à faciliter le mouvement des biens commerciaux au Canada. Quelque 275 employés travaillent aux Opérations commerciales à divers endroits, sur le territoire du Grand Toronto. Ce territoire couvre plus de 10 000 milles carrés.

Les Opérations commerciales à l'aéroport international Pearson ont pour responsabilité d'autoriser l'entrée de biens commerciaux d'importation à Toronto par train, par bateau, par véhicule et par aéronef. Tous les ans, plus de 100 000 vols internationaux et transfrontaliers ayant à bord des marchandises arrivent à l'aéroport Pearson. De même, Toronto est la destination finale de plus de 80 p. 100 des marchandises transportées par conteneur qui arrivent au Canada à divers ports maritimes, ce qui fait des Opérations commerciales le plus important bureau intérieur du Canada. Les Opérations commerciales ont aussi pour responsabilité de fournir les services prévus à neuf marinas, quatre aéroports, deux terminaux routiers et 12 bureaux satellites. Tous les ans, nous traitons plus de 1,5 million de chargements commerciaux, dont les droits de douane et les taxes dépassent 10 milliards de dollars.

Notre unité de ciblage et d'analyse se compose de huit agents et d'un surintendant. Le personnel collabore étroitement avec l'industrie aérienne en vue d'obtenir des renseignements avant l'arrivée des aéronefs. Par l'analyse des données en question, il est en mesure de repérer les marchandises et les clients à risque élevé avant l'arrivée même. Les renseignements sont transmis à notre équipe d'intervention mobile et à notre unité secondaire, qui sont responsables de procéder à l'examen des marchandises.

Nous avons également une équipe spécialisée dans la fouille des navires. Les membres ont été formés au Centre d'expertise maritime, à Halifax, et ont pour responsabilité de fouiller les navires de charge et autres gros bâtiments qui arrivent dans le port de Toronto.

In 2001-02, the FRT and Secondary Unit performed more than 17,000 examinations, resulting in approximately 300 seizures, including more than 10,000 kilograms of narcotics with an estimated street value of \$87 million. The Secondary Unit also participates in the Low Value Shipment Courier Program, which is a streamlined paperless release process. Last year, the unit examined over 200,000 packages of the 5.8 million presented by the courier companies.

The events of September 11 forced Commercial Operations to review the way business is conducted — which goods should be examined, where to examine the goods and how examinations should be conducted. We increased verifications of conveyances that were previously thought to be low risk, such as small aircraft, non-CANPASS private aircraft, private marine craft and courier planes at first point of entry. Additional targets were input into our computer systems for goods or exporting countries now considered to be high risk.

Post-September 11 we upgraded security to our working facilities and revisited building evacuation emergency plans. Staff was briefed on procedures regarding any chemical or biological threat, and local health and safety procedures, safety equipment and procedures for the handling of office mail were updated to meet a possible threat.

Communications links with other Customs areas in the southern Ontario areas were reviewed to ensure that we had an up-to-date contingency plan in place to ensure that assistance would be available to area throughout the region to respond to a request for help due to an increase of volumes or processing times caused by a security or health safety threat. We are currently working on the implementation of a 24/7 plan for PIA cargo. This will allow for more staff to be on duty throughout the week to address our high-risk times and importations on a 24/7 schedule.

We are also working with clients to encourage them to apply for current agency programs, which will speed up the movement of their goods. Some of these programs include Customs self-assessment, CANPASS and advanced commercial information. These programs work with data from various service providers or the user to establish risk for the importation of commercial goods, the conveyance or the traveller. The new Administrative Monetary Penalty System will support these programs. We believe these programs will promote more voluntary compliance and allow us to establish risk and concentrate our efforts on high-risk importers and importations.

En 2001-2002, l'équipe d'intervention mobile et l'unité secondaire ont procédé à plus de 17 000 examens, qui ont débouché sur quelque 300 saisies, dont plus de 10 000 kilogrammes de stupéfiants ayant une valeur de revente estimative de 87 millions de dollars. De même, l'unité secondaire participe au Programme des expéditions de faible valeur, qui a servi à instaurer un procédé de dédouanement sans papier. L'an dernier, l'unité a examiné plus de 200 000 colis parmi les 5,8 millions présentés par les entreprises de messagerie.

Les événements survenus le 11 septembre ont obligé les Opérations commerciales à réviser leur façon de procéder — leur façon de déterminer quels biens il faut examiner, où il faut les examiner et comment il faut les examiner. Nous vérifions plus souvent les véhicules qui, auparavant, étaient considérés comme présentant un risque faible, par exemple les petits aéronefs, les aéronefs privés et non inscrits à CANPASS, les véhicules marins privés et les avions de messagerie au premier point d'entrée. D'autres cibles ont été établies dans nos systèmes informatiques — pour les biens ou les pays exportateurs maintenant considérés comme représentant un risque élevé.

Après le 11 septembre, nous avons rehaussé les mesures de sécurité dans nos établissements de travail et révisé les plans d'évacuation des bâtiments en cas d'urgence. Le personnel a assisté à des séances d'information sur la marche à suivre en cas d'incident chimique ou biologique; de même, on a mis à jour, en vue d'une menace possible, les normes locales de santé et de sécurité, le matériel de sécurité et la marche à suivre pour traiter le courrier.

Nous avons passé en revue les liaisons de télécommunication avec les autres territoires douaniers du sud de l'Ontario pour nous assurer qu'il existait un plan d'urgence à jour, pour garantir qu'une aide serait offerte aux territoires de l'ensemble de la région, en réponse à une demande d'aide attribuable à l'accroissement du volume ou du délai de traitement ayant pour explication une menace pour la sécurité ou la santé. Nous travaillons actuellement à la mise en œuvre d'un plan d'urgence appliqué sept jours par semaine, 24 heures sur 24, à la gare de marchandises de l'aéroport Pearson. Cela nous permettra d'avoir un plus grand nombre d'employés en place tout au long de la semaine pour les périodes de pointe et les importations, 24 heures sur 24, sept jours sur sept.

Nous travaillons également avec les clients pour les encourager à demander de bénéficier des programmes de l'agence, ce qui aura pour effet d'accélérer le mouvement de leurs biens. Parmi les programmes en question, citons le programme d'autocotisation des douanes, CANPASS et l'information préalable sur les expéditions commerciales. Le fonctionnement de ces programmes repose sur l'utilisation de données provenant de divers fournisseurs de services ou de l'utilisateur lui-même, et vise à établir le risque de l'importation des biens commerciaux, du moyen de transport ou du voyageur lui-même. Le nouveau Régime des sanctions administratives pécuniaires permettra de soutenir ces programmes. À notre avis, ces programmes vont servir à promouvoir la conformité volontaire avec les règles et nous permettront d'établir le risque et de concentrer nos efforts sur les importateurs et les importations à risque élevé.

We have increased our examination rate of cargo arriving at Toronto, including those shipments that originally entered Canada at various seaports and land border crossings and were then shipped by rail to Toronto. Those shipments are being monitored by our Targeting Unit and suspect cargo is sent to our dedicated Cargo Examination Centre for examination.

Currently, the agency is working with the U.S. authorities in harmonizing their best practices with ours to speed up the movement of people and goods entering or leaving either country. The CCRA is committed to continuing our efforts to improving procedures, enhancing technology and integrating our services. At the same time, we are committed to ensuring that the smooth and efficient flow of commercial goods remains our priority.

The Chairman: I wish to thank all the presenters. The information you have given us is helpful; it has been a good overview.

Senator Atkins: My first question is a general one. At Pearson, are we almost back to where we were before 9/11, in terms of passengers and general activity at the airport?

Mr. Sheridan: Our volumes are still down from last year. The transborder sector is down more than the international sector. In fact, Terminal 1, for the month of March, had more travellers in March 2002 than in March 2001. The international sector is more robust. The transborder volumes are still down by about 13 per cent.

Senator Atkins: On average, by the end of the year, it is possible that you could be even greater than 2001?

Mr. Sheridan: Yes. By the end of the fiscal period, we will probably, if we do not have any other catastrophes, be above where we were for fiscal 2001-02.

Senator Atkins: The impression we have from previous witnesses is that there is a shortage of human resources to handle many of the activities that are taking place. For instance, in your area, Inspector Landry, you were talking about a need for further human resources.

Mr. Landry: There is no question that we all need more. As I said in my presentation, there are realities that we recognize.

It has become obvious to these people with me today that we are doing things jointly to try to maximize the resources we have, whether it is human resources, dollars or equipment. There will always be a need for more resources.

This airport is unique. I was here 30 years ago as a constable. It is a community that keeps building and building. It will be building long after I am gone. There will always be a need for

Nous avons augmenté notre taux d'examen des marchandises qui arrivent à Toronto, y compris les chargements qui sont entrés au Canada à divers ports maritimes et points frontaliers terrestres, puis ont été transmis par train à Toronto. Ces chargements font l'objet des contrôles de notre unité de ciblage, et les chargements jugés douteux sont transmis pour examen à notre centre d'examen des marchandises.

À l'heure actuelle, l'agence collabore avec les autorités américaines en vue d'harmoniser leurs pratiques exemplaires avec les nôtres, de façon à accélérer le mouvement des gens et des biens qui entrent au pays ou qui en sortent. À l'ADRC, nous nous engageons à poursuivre les efforts déployés pour améliorer nos procédures, améliorer la technologie et intégrer nos services. En même temps, nous nous engageons à faire en sorte que la circulation efficace et sans heurts des biens commerciaux demeure notre tâche prioritaire.

Le président: Je tiens à remercier tous les auteurs des exposés présentés. L'information que vous nous avez donnée est utile; cela nous a donné un bon aperçu de la situation.

Le sénateur Atkins: Ma première question est d'ordre général. À l'aéroport Pearson, en sommes-nous rendus presque au point où nous en étions avant le 11 septembre, pour ce qui est des passagers et de l'activité générale?

M. Sheridan: Nos volumes demeurent inférieurs à ce qu'ils étaient l'an dernier. Le secteur transfrontalier connaît une baisse plus grande que le secteur international. De fait, l'aérogare 1, pour le mois de mars, a accueilli un plus grand nombre de voyageurs en 2002 qu'en 2001. Le secteur international est plus solide. Le volume des vols transfrontaliers demeure inférieur de 13 p. 100 environ.

Le sénateur Atkins: Se peut-il que, d'ici la fin de l'année, en moyenne, les chiffres soient encore supérieurs à ce qu'ils étaient en 2001?

M. Sheridan: Oui. D'ici la fin de l'exercice financier, nous allons probablement, à moins qu'il n'y ait d'autres catastrophes, avoir des chiffres supérieurs à ce qu'ils ont été pour l'exercice 2001-2002.

Le sénateur Atkins: L'impression que nous a laissée le passage des témoins précédents, c'est que les ressources humaines sont insuffisantes, étant donné les nombreuses activités qui ont lieu. Par exemple, dans votre secteur, inspecteur Landry, vous parliez de la nécessité de prévoir d'autres ressources humaines.

M. Landry: Il ne fait aucun doute qu'il nous en faut plus à tous. Comme je l'ai dit pendant l'exposé, il existe des réalités que nous devons reconnaître.

Il est devenu évident aux yeux des gens qui m'accompagnent aujourd'hui que nous agissons en commun en vue de maximiser les ressources à notre disposition, qu'il s'agisse de ressources humaines, d'argent ou de matériel. On aura toujours besoin de plus de ressources.

L'aéroport est unique. J'étais constable, ici, il y a 30 ans. C'est une «communauté» qui ne cesse de se bâtir. Cela va continuer bien après que j'aurai disparu. Tous ces organismes auront

resources for all these agencies. We will never have all the resources that we need. However, we have learned to maximize what we have to be effective.

Senator Atkins: The expected activity over the next 8 or 10 years forecasts going from 30 million to 50 million passengers. That will put incredible pressure on all organizations. Is there a way of coordinating the activities, particularly in your area?

Mr. Landry: In law enforcement?

Senator Atkins: Yes.

Mr. Landry: I am at this detachment because I have worked with these agencies in the 31 years I have been with the RCMP. I am trying to have resources work out of my area and vice versa so that we can cover as much area as we possibly can for law enforcement.

The types of investigations that are required in an environment like this are very resource-intensive. I am talking about undercover operations and legal authorizations. These are time-consuming and lengthy. Some of these federal agencies are helping out with cash. We will be able to afford to do things that we might have otherwise not have been able to.

That is how we are approaching these things and setting our target priorities. Within the RCMP, chart targets, depending on their influence within the community, their financial status and the size of the organization. We try to target that way to maximize what we have here. You cannot tackle every organization of which we are aware. It is not realistic. There are many of them in Toronto, and many of them have an influence on this particular airport and all of our mandates.

Senator Atkins: Did it work better before privatization?

Mr. Landry: I cannot really say. It works better today, and it will work better tomorrow because we have a commitment to utilize the resources as effectively as possible. Every day that goes by, it is working better for us.

Ms Jenkins: We are looking very much at threat and risk assessment and where best to put our energies. If we can have technology that allows passengers who do not present a problem to pass through quickly with card access, it would make much more sense. We can dedicate our resources to the enforcement activity that takes much longer to do.

Senator Atkins: Has the construction of the new terminals caused much disorder? Have you been able to work without any difficulty through this period?

toujours besoin de ressources. Nous n'aurons jamais toutes les ressources dont nous avons besoin. Tout de même, nous avons appris à maximiser ce que nous avons à notre disposition, pour être efficaces.

Le sénateur Atkins: Selon les prévisions établies pour les huit ou dix prochaines années, l'activité prévue devrait représenter autour de 30 à 50 millions de voyageurs. Il y aura là une pression incroyable sur toutes les organisations. Est-ce qu'il y a une façon de coordonner les activités, particulièrement dans votre secteur?

M. Landry: L'exécution de la loi?

Le sénateur Atkins: Oui.

M. Landry: Je fais partie de ce détachement parce que j'ai travaillé auprès de ces organismes pendant les 31 années où j'ai été à la GRC. J'essaie de faire en sorte que mon personnel puisse prêter main-forte au personnel des autres organismes, et inversement, pour que nous puissions couvrir le plus de terrain possible du point de vue de l'exécution de la loi.

Le genre d'enquête qu'il faut mener dans ce contexte exige des ressources très importantes. Je parle d'opérations secrètes et d'autorisations légales. Cela exige beaucoup de temps. Certains de ces organismes fédéraux nous aident en apportant une contribution financière. Nous allons avoir les moyens de faire des choses auxquelles nous aurions peut-être, autrement, renoncé.

Voilà comment nous abordons ces choses et établissons nos priorités. À la GRC, le travail est ciblé, en fonction de l'influence au sein de la collectivité, de la situation financière et de la taille de l'organisation. Nous essayons de cibler cette façon de faire pour maximiser ce que nous avons ici. On ne peut s'attaquer à toutes les organisations dont on connaît l'existence. Ce n'est pas réaliste. Il y en a de nombreuses à Toronto, et nombre d'entre elles ont une influence à l'aéroport Pearson et en rapport avec tous nos mandats.

Le sénateur Atkins: Est-ce que les choses allaient mieux avant la privatisation?

M. Landry: Je ne saurais le dire, vraiment. Les choses vont mieux aujourd'hui, et les choses iront mieux demain parce qu'on s'est engagé à utiliser les ressources le plus efficacement possible. Avec chaque jour qui passe, les choses vont mieux pour nous.

Mme Jenkins: Nous étudions beaucoup la question de l'évaluation des menaces et des risques, et le meilleur endroit où concentrer notre énergie. Si nous possédons la technologie nécessaire pour permettre aux passagers qui ne posent aucune difficulté de passer rapidement à la douane au moyen d'une carte, cela aura beaucoup plus de sens. Nous pouvons consacrer nos ressources à l'activité d'exécution de la loi, qui exige beaucoup plus de temps.

Le sénateur Atkins: La construction des nouvelles aérogares a-t-elle beaucoup perturbé les choses? Avez-vous été en mesure de travailler sans difficulté pendant cette période?

Ms Jenkins: The staging is fairly complex, but we communicate with the GTAA. We consult with one another and the other inspection services to make sure our mandates are covered. It is a big job to build another airport. There will be issues we will have to deal, but so far it has worked fairly well.

Senator Meighen: Perhaps the last three presenters are more directly concerned with this question. My understanding was that in order to reduce delays we would be moving towards systems such as those in place in Heathrow. Passengers with nothing to declare would move to the green exit; passengers with goods to declare would move to the red exit. Are we moving towards that type of system?

Mr. Sheridan: Certainly, our headquarters are always looking at innovative ways to improve efficiencies. I am not aware of any plan to go to a red door-green door approach right now.

As Mr. Sheridan indicated, we are looking at an expedited passenger processing system with biometric smart card access. We are hoping to see implementation of that in the spring of 2003. Advanced passenger information and targeting information prior to arrival will allow us more innovative ways of processing passengers.

For example, a flight from Boston that has nobody of concern on board could perhaps be processed in a manner different from the standard.

Senator Meighen: What would be different?

Mr. Sheridan: We could process passengers in a different way. Rather than put them through the PIL counters in the different airports, say, we may be able to take advantage of having the pre-information and not even look at those passengers. We would put them through a domestic process, in effect.

Senator Meighen: Would there be passengers with special cards?

Mr. Sheridan: We would need to have API for everyone on the flight. We could satisfy ourselves that there are no concerns regarding anyone on that flight. We could process them through a domestic process.

Senator Meighen: What about a frequent traveller?

Mr. Sheridan: They could take advantage of smart card technology, similar to the CANPASS.

Senator Meighen: The use of students in your organization is a controversial matter in some circles. Are you using more or less students? Are you giving them more or the same amount of training as heretofore?

Mme Jenkins: La logistique est assez complexe, mais nous sommes en communication avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto. Nous nous consultons, l'un et l'autre, ainsi que les autres services d'inspection pour nous assurer que les mandats sont couverts. Construire un autre aéroport est un projet d'envergure. Il y aura des questions qu'il faudra régler, mais, jusqu'à maintenant, cela a assez bien fonctionné.

Le sénateur Meighen: Les trois derniers témoins sont peut-être intéressés un peu plus directement que les autres par ma question. Si je comprends bien, pour réduire les retards, nous allons adopter des systèmes comme ceux qui sont en place à Heathrow. Les voyageurs n'ayant rien à déclarer seraient aiguillés vers la sortie verte; les voyageurs ayant des biens à déclarer seraient dirigés vers la sortie rouge. Sommes-nous en voie d'adopter une telle formule?

M. Sheridan: Certes, notre administration centrale est toujours à la recherche de façons novatrices d'améliorer l'efficacité. Je ne suis pas au courant d'un projet qui, pour l'instant, nous amènerait à adopter une approche «porte rouge-verte».

Comme l'a dit M. Sheridan, nous étudions un système de traitement accéléré des passagers où l'accès est assuré grâce à une carte biométrique. Nous espérons que cela sera mis en œuvre d'ici le printemps 2003. L'information préalable sur les voyageurs et l'information de ciblage avant l'arrivée nous permettront de mettre en application des façons plus novatrices de traiter les passagers.

Par exemple, un vol depuis Boston à bord duquel il ne se trouve personne d'inquiétant serait peut-être traité différemment de la norme.

Le sénateur Meighen: Qu'est-ce qui serait différent?

M. Sheridan: Nous pourrions avoir un traitement des passagers qui n'est pas le même. Plutôt que de recourir aux compteurs de la LIP dans les différents aéroports, disons, nous pourrions tirer parti de l'information préalable à notre disposition et ne pas même nous attarder à ces passagers. Nous pourrions les soumettre à un processus intérieur, de fait.

Le sénateur Meighen: Y aurait-il des passagers qui seraient munis d'une carte spéciale?

M. Sheridan: Il nous faudrait une information sur tout le monde qui se trouve à bord du vol. Nous pourrions juger que personne à bord ne pose pas de difficulté. Nous pourrions les soumettre à un processus intérieur.

Le sénateur Meighen: Qu'en serait-il de ceux qui voyagent souvent?

M. Sheridan: Ils pourraient tirer parti de la technologie des cartes à puce, semblable à celle du CANPASS.

Le sénateur Meighen: Le recours que vous faites aux étudiants au sein de votre organisation suscite la controverse dans certains milieux. Est-ce que vous recourez à un plus grand nombre d'étudiants, ou à un moins grand nombre? Est-ce que vous leur donnez une formation plus ou moins approfondie qu'auparavant?

Mr. Sheridan: At Pearson, on the passenger side, we have less students this year than last year. The student inspectors receive identical training to that of our term inspectors.

To clarify, a term inspector is a full-time Customs inspector who we hire who has not yet been put through our training facility in Rigaud. Once we put them through that training, the Customs Inspector Recruit Training Program, they are made indeterminate. We do not want to hire indeterminate people if they are not going to be successful in Rigaud.

Senator Meighen: If they have not been to training in Rigaud, what training have they received?

Mr. Sheridan: They receive identical training to that of other staff at Pearson in primary processing only. It is a three-week training process. It is modelled after the Rigaud training, so they get double training. They are trained at Pearson for a period of time, they then go to Rigaud and get the same training again. They get the primary line training only and the training delivered on immigration as delivered by Ms Jenkin's people.

Senator Meighen: What is the definition of "primary line"?

Mr. Sheridan: Primary Inspection Line, PIL, refers to those people who man the booths you go through at Customs when you land. The students get the exact same training as our term staff.

Senator Meighen: What about the coding system? Some concern has been expressed about cards having "R" for resident and numbers on it. Are you concerned at all that this could be compromised?

Mr. Sheridan: I am looking at having the coding system at Pearson changed. We have been talking about it internally for the last few months. We want to work in consultation with our headquarters to ensure that we do not get into some wild system that no one can understand or accept.

The coding is not the same necessarily across the country. We want to ensure that we do our best to get a new coding system as soon as we can.

Senator Meighen: You referred to the presence of organized crime at the airport, Inspector Landry. That does not come as a great surprise to members of this committee. I understood you to say that it is a growing problem.

Mr. Landry: It is a growing problem. We have to work very closely with the Peel Regional Police detachment at the airport. Overall, in our joint efforts we have recognized that theft of cargo, for instance, is big business. It is obvious to Mr. Sheridan's people and CCRA that cocaine and other types of drugs that are coming

M. Sheridan: À l'aéroport Pearson, du côté «voyageurs», nous avons cette année moins d'étudiants que l'an dernier. Les étudiants-inspecteurs reçoivent la même formation tout à fait que nos inspecteurs engagés à titre temporaire.

Pour préciser, disons que l'inspecteur temporaire est un inspecteur à temps plein des Douanes que nous engageons, mais qui n'a pas encore fait son séjour à notre établissement de formation, à Rigaud. Une fois qu'il a reçu toute la formation prévue, celle du Programme de formation des nouveaux inspecteurs des douanes, il est désigné comme employé nommé pour une période indéterminée. Nous ne voulons pas engager d'employés pour une période indéterminée s'ils n'ont pas suivi avec succès la formation prévue à Rigaud.

Le sénateur Meighen: S'ils n'ont pas subi la formation à Rigaud, quelle formation ont-ils subie?

M. Sheridan: Ils ont subi une formation identique à celle des autres membres du personnel de l'aéroport Pearson, uniquement pour ce qui est du traitement primaire. C'est une formation qui s'échelonne sur trois semaines. Elle est modelée sur la formation de Rigaud, de sorte que les gens sont doublement formés. Ils sont formés à l'aéroport de Pearson pour une période, puis ils s'en vont à Rigaud subir la même formation. Ils reçoivent seulement la formation touchant la ligne d'inspection primaire et la formation sur l'immigration que dispense le personnel de Mme Jenkins.

Le sénateur Meighen: Quelle est la définition de la «ligne d'inspection primaire»?

M. Sheridan: La ligne d'inspection primaire, la LIP, évoque les gens qui occupent les comptoirs devant lesquels vous passez aux Douanes au moment de votre arrivée. L'étudiant subit exactement la même formation que l'employé temporaire.

Le sénateur Meighen: Qu'en est-il du système de codage? Certains ont exprimé des réserves quant au fait que les cartes comportent un «R» pour «résident», et des chiffres. Craignez-vous d'une manière ou d'une autre que cela pourrait être compromis?

M. Sheridan: J'envisage de changer le système de codage utilisé à l'aéroport Pearson. Nous en parlons à l'interne depuis quelques mois. Nous voulons travailler de concert avec l'administration centrale pour nous assurer de ne pas aller adopter un système farfelu que personne ne peut comprendre ou accepter.

Le codage n'est pas forcément le même d'un endroit à l'autre au pays. Nous voulons nous assurer de faire de notre mieux pour adopter dès que possible un nouveau système de codage.

Le sénateur Meighen: Vous avez parlé de la présence du crime organisé à l'aéroport, inspecteur Landry. Cela n'étonne en rien les membres du comité. Si j'ai bien compris, vous dites que c'est un problème qui va en s'intensifiant.

M. Landry: C'est un problème qui va en s'intensifiant. Nous devons collaborer étroitement avec le détachement de la police régionale de Peel à l'aéroport. Globalement, nos efforts communs nous ont permis de reconnaître que le vol des marchandises, par exemple, est une grosse affaire. Aux yeux du personnel de

into this country are being facilitated internally at an airport outside this country. Those items are being taken off internally here and then processed out the back door.

Fairly frequently, we see what we call found drugs. There may be three or four suitcases of cocaine just left. The probable reason it is left is that those people aspiring to get it out the back door might have been spooked by the presence of CCRA, Customs, dog handlers or other CCRA officers present at the internal baggage systems.

We get called in after the fact to investigate those things. In some cases, we will find absolutely no baggage tag. That speaks for internal conspiracy starting at some point. We might find baggage tags that do not jibe with what should be there.

Senator Meighen: That is helpful. Presumably, one of the most effective methods of apprehending those on the inside who are facilitating importation of drugs is to infiltrate the organization or to place an undercover police person there. To do so, you have to have the full cooperation of the employer. Am I correct?

Mr. Landry: In some cases, yes. That is very true.

Senator Meighen: You do not always have to have that cooperation?

Mr. Landry: If we could get away with not notifying anyone, it would be best. In many cases, we do go to the employer, whether it is one of the airlines or service providers. We have had cooperation over the years from different agencies at the airport.

Senator Meighen: Is it not true that there have been instances where, if you decide to go the route of alerting the employer and obtaining their cooperation, you have not received full cooperation, where in fact you have been turned down?

Mr. Landry: I do not have personal knowledge of that. I can get back to you later.

I know in my previous life working in drugs in other parts of Ontario that we approached employers and there was a reluctance at times to be seen to be cooperating with the police. The employers have internal issues, contracts with unions and employees and so on, which scares them away from being as proactive as they would like to be with us. I have seen that.

Senator Meighen: I would not mind taking you up on your offer to getting back to us.

The Chairman: How long have you been in this particular post, sir?

Mr. Landry: Since March.

The Chairman: We have heard some contradictory testimony but it could have predated your arrival.

M. Sheridan et de l'ADRC, il est évident qu'il y a des gens qui, à l'aéroport, à l'étranger, facilitent le transport de la cocaïne et d'autres drogues à destination du Canada. On le sort du circuit, ici, à l'interne, et on fait passer cela par la porte arrière.

Assez souvent, nous trouvons de la drogue, simplement. Il peut y avoir trois ou quatre valises de cocaïne qu'on a simplement laissées là. La raison probable, c'est que les gens qui voulaient la faire passer par la porte arrière ont peut-être eu peur en voyant des agents de l'ADRC, des Douanes, des maîtres-chiens et d'autres agents de l'ADRC autour des systèmes internes de bagages.

Nous sommes appelés à faire enquête sur ces incidents. Dans certains cas, nous ne trouvons aucun talon de bagage. Cela laisse voir un complot interne qui commence à un montant donné. Nous pouvons trouver des talons de bagage qui ne correspondent pas à ce qu'on devrait trouver là.

Le sénateur Meighen: Voilà qui est utile. Présument, une des méthodes les plus efficaces pour mettre la main au collet des conspirateurs à l'interne qui facilitent l'importation de drogue est d'infiltrer l'organisation ou d'y envoyer un policier en civil. Pour le faire, vous devez avoir la pleine coopération de l'employeur. Ai-je raison?

M. Landry: Dans certains cas, oui. C'est très vrai.

Le sénateur Meighen: Vous n'avez pas toujours à avoir cette coopération?

M. Landry: Si nous pouvions le faire sans aviser quiconque, ce serait mieux. Dans nombre de cas, nous nous adressons bel et bien à l'employeur, qu'il s'agisse d'une société aérienne ou d'un fournisseur de services. Au fil des ans, nous avons eu droit à la coopération de divers organismes à l'aéroport.

Le sénateur Meighen: N'est-il pas vrai qu'il y a eu des cas où, ayant décidé d'aviser l'employeur et d'obtenir sa coopération, vous n'avez pu obtenir une pleine coopération, ou, en fait, vous avez essuyé un refus?

M. Landry: Je n'en ai pas connaissance personnellement. Je peux vous revenir là-dessus.

Dans une autre vie, quand je travaillais dans le milieu de la drogue ailleurs en Ontario, nous avons abordé des employeurs à ce sujet; parfois, les employeurs étaient réticents à l'idée d'être vus comme coopérant avec la police. Les employeurs ont des problèmes internes, des contrats avec les syndicats et les employés et ainsi de suite, qui leur fait craindre d'être aussi proactifs avec nous qu'ils voudraient bien l'être. J'ai déjà vu cela.

Le sénateur Meighen: C'est volontiers que je vous dirais: revenez-nous là-dessus.

Le président: Depuis quand occupez-vous ce poste particulier, monsieur Landry?

M. Landry: Depuis mars.

Le président: Nous avons entendu des témoignages contradictoires, mais cela concerne peut-être la période précédant votre arrivée.

Senator Meighen: We did have sworn testimony to the fact that a police effort to place someone in the personnel ranks of a carrier was not received positively.

The Chairman: We also had a carrier that said it did not always say yes.

Senator LaPierre: The police work and the things you do must involve undercover agents. Do you have any difficulty implanting these undercover agents in the various agencies and employers you seem to have?

Let us say you go to company X and tell them you wish to put an undercover agent there. Can you do that by law? Can you force them to do it, or must you retreat?

Mr. Landry: First, we cannot force any company to cooperate with the police. We rely on their good corporate citizenship.

Having said that, it is not just the mere fact of them wanting to cooperate. Many times there are internal structures in certain companies where employees have been there for 20 or 25 years. To place an undercover operator or agent there is extremely difficult.

Sometimes, it is not feasible. Sometimes, the core of the criminals at whom we are looking would not trust an outsider even if he or she worked there for five or ten years. The environment is very closed. It is extremely difficult. Usually, undercover Asian operations are the most efficient way to do something, but you may have to rely on a Criminal Code investigation to accomplish what you cannot otherwise.

Senator Cordy: It is interesting to see your statistics on organized crime because one carrier witness was not aware of any organized crime working within the airport. Another carrier witness told us of an incident that happened in November 2000, as though they were very isolated incidents. We are quite inclined to agree with your observations since we have done a lot of work on the ports, which seems to follow the same line in these criminal aspects.

I am wondering about the Integrated National Security Enforcement Team that you mentioned in your brief. Could you clarify what you do in terms of countering terrorism?

Mr. Landry: I am only a landlord to that team. It has a commander outside of myself. That team is part of a larger team in Ontario and part of a larger structure through Canada. The team here is specifically for airport-related issues. When we get information from other agencies, countries or police departments that might relate to people travelling through the airport or activities at the airport, INSET will provide the investigative resources to look into the problem or the issue. They might merely track a suspect through the airport facility using Toronto as a transit point.

Le sénateur Meighen: Un témoin a prêté serment et dit que la tentative par un service policier de placer un agent parmi le personnel d'un transporteur aérien n'a pas eu un bon accueil.

Le président: Nous avons entendu aussi le représentant d'un transporteur dire que la réponse n'est pas toujours «oui».

Le sénateur LaPierre: Les tâches policières et le travail que vous effectuez supposent le recours à des agents clandestins. Avez-vous de la difficulté à placer au sein des divers organismes et employeurs les agents clandestins en question?

Disons que vous vous adressez à la société X et lui demandez de pouvoir placer chez elle un agent clandestin. Avez-vous le droit de le faire? Pouvez-vous lui forcer la main, ou sinon, advenant un refus, devez-vous y renoncer?

M. Landry: Premièrement, nous ne pouvons contraindre une société à coopérer avec la police. Nous comptons sur le fait qu'elle fasse preuve d'une sorte de civisme.

Cela dit, ce n'est pas seulement le fait de vouloir qu'elle coopère qui entre en jeu. Souvent, il y a des structures internes, au sein de certaines entreprises, où les employés sont là depuis 20 ou 25 ans. Y placer un agent clandestin devient extrêmement difficile.

Parfois, ce n'est pas faisable. Parfois, le noyau de criminels concernés ne ferait pas confiance à quelqu'un de l'extérieur, même si cette personne y travaille pendant cinq ou dix ans. L'environnement est très fermé. C'est extrêmement difficile. En général, le recours à des agents d'infiltration est le moyen le plus efficace de parvenir à ses fins, mais il est possible qu'une enquête criminelle soit le seul moyen d'avoir des résultats qu'on ne pourrait obtenir autrement.

Le sénateur Cordy: Il est intéressant de consulter vos statistiques sur le crime organisé, car un témoin, représentant d'un transporteur, n'était pas au courant de la présence d'organisations criminelles dans l'aéroport. Un autre représentant de transporteur nous a relaté un incident qui s'est produit en novembre 2000, comme s'il s'agissait d'un événement très isolé. Nous sommes plutôt enclins à partager votre point de vue, car nous avons fait beaucoup de travail concernant les ports, qui semblent soumis aux mêmes tendances en matière de criminalité.

Je m'interroge au sujet de l'Équipe intégrée de la sécurité nationale que vous avez mentionnée dans votre mémoire. Pourriez-vous préciser la nature de vos activités antiterroristes?

M. Landry: Je ne fais qu'héberger cette équipe. Elle est dirigée par quelqu'un d'autre. L'équipe fait partie d'une équipe plus grande en Ontario, et cette dernière s'inscrit dans une structure plus imposante, à l'échelle du Canada. Notre équipe s'attache spécifiquement aux questions touchant les aéroports. Lorsque nous obtiendrons d'autres organismes, pays ou services de police des renseignements qui pourraient concerner des gens qui transitent par l'aéroport ou les activités de l'aéroport, l'EISN fournira les ressources d'enquête nécessaires afin d'examiner le problème ou la question. L'équipe peut se contenter de suivre un suspect dans l'aéroport en utilisant Toronto comme point de transit.

Senator Cordy: You work with police organizations within Canada. Do you also work with police organizations from outside the country?

Mr. Landry: Yes, very much so. The entire being of INSET is intelligence-led. They work extremely closely with other policing partners. It could be the Toronto Police Service, the York Regional Police, or whoever has information that they might be interested in, or they will work with them during the investigation. They will do those that as a matter of course. As well, through the intelligence network internationally, with our liaison officers abroad, information is fed to the RCMP, to INSET, to follow up.

Senator Cordy: Ms Jenkins, you talked about the DART, or the Disembarkation and Response Team. Is that in place currently at Pearson airport?

Ms Jenkins: Yes, it is. It has been since 1998.

Senator Cordy: You mentioned threat assessment. I am wondering about the data you collect to determine risk assessment or threat assessment. Who collects the data and what exactly do you do with it?

Ms Jenkins: It might come from any number of agencies. We have worked jointly in the past on occasion to look at what would pose problems for us. When we set up the passenger analysis unit, a group will be sit down to look at what criteria we should be using to assign which passengers would be referred to immigration.

It is very difficult to say that there is one place from which that information would come. If you do a risk assessment properly, you would look at the whole environment broadly to ensure you have covered all the possibilities.

Senator Cordy: The people on the front line are your employees. Would you ask them to gather data in terms of risks or threats that have been made to them because they are the people on the front line?

Ms Jenkins: Yes. We track any incidents that happen throughout the course of our day.

Senator Cordy: Would the employees be asked to gather that information?

Ms Jenkins: If an incident happened, yes.

Senator Atkins: Have you developed a practice as to when you receive the manifest? Using the example of a flight from Boston to Toronto, at what stage do you get a manifest? How can you analyze that so that you are prepared for that flight when it lands?

Ms Jenkins: I will have to ask Mr. Sheridan to answer that question. We will not have our passenger analysis unit in place until later this year.

Le sénateur Cordy: Vous travaillez avec des organisations policières du Canada. Est-ce que vous collaborez avec des organisations policières à l'étranger?

M. Landry: Oui, très souvent. L'existence même de l'EISN est fondée sur les renseignements. L'équipe travaille en étroite collaboration avec d'autres partenaires des services de l'ordre. Il peut s'agir du service de police de Toronto, de la police régionale de York ou de quiconque possède des renseignements susceptibles de l'intéresser, et elle peut collaborer avec eux pendant l'enquête. C'est pratique courante. De plus, par l'entremise du réseau international du renseignement, grâce à nos agents de liaison à l'étranger, l'information est transmise à la GRC, à l'EISN, à des fins de suivi.

Le sénateur Cordy: Madame Jenkins, vous avez parlé de l'Équipe d'intervention lors du débarquement, ou DART. Cette équipe est-elle actuellement active à l'aéroport Pearson?

Mme Jenkins: Oui. L'équipe exerce ses activités depuis 1998.

Le sénateur Cordy: Vous avez fait référence à l'évaluation de la menace. Je me pose des questions sur les données que vous recueillez en vue de l'évaluation des risques ou de la menace. Qui recueille ces données et comment les utilisez-vous exactement?

Mme Jenkins: Elles peuvent provenir de plusieurs organismes. Dans le passé, nous avons occasionnellement travaillé en collaboration afin de déterminer ce qui pose problème pour nous. Quand nous établirons l'unité d'analyse des passagers, nous créerons un groupe dont le mandat consistera à établir les critères que nous devrions utiliser pour déterminer quels passagers devraient être renvoyés à l'immigration.

Il serait très difficile de dire que les renseignements proviendraient d'une seule source. Pour effectuer convenablement une évaluation des risques, il faut se pencher sur l'environnement dans son ensemble afin qu'on puisse envisager toutes les possibilités.

Le sénateur Cordy: Les gens qui travaillent avec le public sont vos employés. Puisqu'il s'agit de personnel de première ligne, leur demanderiez-vous de recueillir de données touchant les risques ou les menaces qui leur ont été proférées?

Mme Jenkins: Oui. Nous assurons un contrôle à l'égard de tous les incidents qui surviennent au cours de la journée.

Le sénateur Cordy: Est-ce qu'on demanderait aux employés de recueillir cette information?

Mme Jenkins: Si un incident se produisait, oui.

Le sénateur Atkins: Avez-vous établi des pratiques en ce qui concerne le moment où vous recevez le manifeste? S'il y a, par exemple, un vol de Boston à Toronto, à quelle étape recevez-vous un manifeste? Comment pouvez-vous l'analyser de façon à vous préparer pour l'arrivée de ce vol?

Mme Jenkins: Je laisserai à M. Sheridan le soin de répondre à cette question. Notre unité d'analyse des passagers ne commencera ses activités que plus tard cette année.

Mr. Sheridan: The Passenger Targeting Unit at Pearson is currently doing some of that work, senator. We do not have the legislation in place right now to get all that information from all the airlines. We only get it by goodwill of working with some of the airlines. Not every airline can provide that information to us. When they can, they will give us passenger manifest information. It tells us who is onboard that aircraft. We can enter queries into our systems to determine whether there have been any infractions against a particular person. We can also do CPIC checks to look for infractions against that person.

Senator Atkins: I thought that bill had been passed.

Ms Jenkins: It will be on June 28. It is in the Immigration and Refugee Protection Act that airlines will provide us with that information.

Senator Atkins: We do it for the Americans.

Senator LaPierre: You said that we have passed a law to force the airlines to pass this information to the Americans. Yet, we do not have a law of our own. They are endangering the Canadian people.

Ms Jenkins: If I understand it correctly, our legislation will require the airlines to provide the advance passenger information and passenger name record to immigration.

Senator Banks: What is the significance of June 28?

Ms Jenkins: The Immigration and Refugee Protection Act comes into effect on June 28.

Senator Banks: That date was selected by the Governor in Council.

The Chairman: The bill has been passed but not proclaimed. We are hearing that the proclamation date will be June 28.

Senator Cordy: I would ask again about risk assessment by staff. There could be training and increased numbers of staff on duty at certain times of the day. What do you do with the information that you receive from your front-line staff? I am not talking about information that has come from intelligence gathering, I am talking about information your own staff would give you about the toughest days of the week or the hours of the day when they would need more staff, or whether they need more training in specific areas.

Ms Jenkins: We do not canvass staff per se for that specifically. DART does an analysis of the various activities that they perform. We also look at which flights bring us the most referrals and which flights would be a higher risk.

M. Sheridan: L'unité de ciblage des passagers de Pearson effectue actuellement une partie de ce travail, sénateur. La législation actuelle ne permet pas d'obtenir tous ces renseignements de toutes les lignes aériennes. Nous ne pouvons que nous en remettre à la bonne volonté de certaines lignes aériennes qui collaborent. Les transporteurs ne sont pas tous en mesure de nous fournir cette information. Lorsqu'ils le peuvent, ils nous fournissent de l'information sur le manifeste des passagers. Cette information nous dit qui est à bord de cet avion. Nous pouvons interroger nos systèmes afin de déterminer si une personne donnée a commis des infractions. Nous pouvons aussi vérifier si une personne a commis des infractions auprès du CIPC.

Le sénateur Atkins: Je croyais que ce projet de loi avait été adopté.

Mme Jenkins: Il le sera le 28 juin. C'est la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés qui prévoit que les transporteurs aériens nous fourniront cette information.

Le sénateur Atkins: Nous le faisons pour les Américains.

Le sénateur LaPierre: Vous dites que nous avons adopté une loi pour forcer les transporteurs aériens à transmettre cette information aux Américains. Pourtant, nous ne sommes pas dotés d'une loi pour le faire ici. Nous mettons en danger les citoyens du Canada.

Mme Jenkins: Si j'ai bien compris, notre projet de loi exigera que les transporteurs aériens fournissent à l'avance l'information sur les passagers et le dossier du passager à l'immigration.

Le sénateur Banks: Qu'y a-t-il le 28 juin?

Mme Jenkins: La Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés entre en vigueur le 28 juin.

Le sénateur Banks: La date a été choisie par le gouverneur en conseil.

Le président: Le projet de loi a été adopté, mais la loi n'a pas été promulguée. On nous a dit que la date de promulgation est le 28 juin.

Le sénateur Cordy: J'aimerais revenir à la question de l'évaluation des risques par le personnel. On pourrait dispenser une formation et accroître le nombre d'employés de service pendant certaines périodes de la journée. Que faites-vous de l'information reçue de votre personnel de première ligne? Je parle non pas de l'information obtenue au moment de la collecte de renseignements, mais bien de l'information que vos propres employés pourraient vous fournir au sujet des jours de la semaine ou des heures de la journée qui sont les plus difficiles, des moments où il faudrait plus de personnel, ou sur le besoin de formation approfondie dans des domaines spécifiques.

Mme Jenkins: Nous ne pressentons pas spécifiquement les employés à cette fin. Le DART analyse les diverses activités du personnel. De plus, nous tentons de terminer quels vols occasionnent le plus de renvois et quels vols constituent un risque plus élevé.

It is not so much asking the staff specifically as it is looking at our past statistics.

Senator Cordy: On the issue of fraudulent documents, the main point is that those making fraudulent documents are making enormous amounts of money by doing so and, therefore, they have access to the latest technology. How can we possibly keep ahead of them, or can we?

Ms Jenkins: We can keep on trying. The permanent resident card that will come into effect June 28 is state of the art, as I understand it. Is the latest that we have available to us.

Senator Cordy: It also has a date.

Ms Jenkins: Yes. It is only good for a certain period of time — five years.

Senator Cordy: Do the computers used by the different departments talk to one another? We heard from the Auditor General in one of her reports that, in fact, the computers are not integrated.

Ms Jenkins: Since Customs provides our primary inspection function, all our immigration enforcement data is automatically available to them through the Integrated Primary Inspection Line system, IPIL.

Senator Cordy: I am wondering about uniform reporting. We have heard from people who work on the line that in some cases there is simply a call to watch out for so-and-so. In other cases, the call is to watch out for so-and-so who may be dangerous and is six feet tall with green eyes. As a result, you tend to get vast differences in the way people put the information on the computer. Is there any type of uniformity, or is it up to the individual inputting the information?

Ms Jenkins: We have a protocol for putting a lookout on the system. A lack of information is sometimes simply caused by the fact that that is all information we were able to gather. Therefore, we may have a more non-specific threat, in which case you put as much information on as you can get. Sometimes we have specific flights and specific names. Obviously, those are much more clear.

Senator LaPierre: Mr. Landry, you state in your presentation that there are 82 agencies at Toronto airport that have enforcement or regulatory responsibilities.

Mr. Landry: I cannot name them all.

Senator LaPierre: I do not expect you to name them. Who coordinates them? Is there a general coordinator? I am talking about security.

Cela suppose moins d'interroger directement le personnel que d'examiner nos statistiques.

Le sénateur Cordy: En ce qui concerne les faux documents, la principale considération tient au fait que ceux qui produisent de faux documents empochent des sommes énormes grâce à cette activité, et que, pour conséquent, ils ont accès aux technologies de pointe. Comment pouvons-nous garder l'avance sur ces gens? Pouvons-nous le faire?

Mme Jenkins: Nous pouvons continuer d'essayer. On m'a fait croire que la carte de résident permanent qui entrera en vigueur le 28 juin est à la fine pointe de la technologie. C'est la technologie la plus récente disponible.

Le sénateur Cordy: Et elle s'assortit d'une date.

Mme Jenkins: Oui. Sa durée est limitée à cinq ans.

Le sénateur Cordy: Les ordinateurs utilisés par les divers ministères sont-ils reliés? Dans l'un de ses rapports, la vérificatrice générale signale que, de fait, les systèmes ne sont pas intégrés.

Mme Jenkins: Puisque les Douanes se chargent de notre fonction d'inspection primaire, elles peuvent accéder automatiquement à toutes nos données sur l'exécution de la loi en immigration, grâce au Système intégré de gestion de la ligne d'inspection primaire, ou SIGLIP.

Le sénateur Cordy: Je m'interroge sur l'uniformité des rapports. Des travailleurs de première ligne nous ont fait savoir que, dans certains cas, on avertit tout simplement les employés d'ouvrir l'œil pour telle ou telle personne. Dans d'autres cas, on leur demande d'ouvrir l'œil pour telle ou telle personne qui fait six pieds, a les yeux verts et pourrait être dangereux. Par conséquent, on a tendance à constater de vastes écarts dans la façon dont les gens consignent l'information dans le système. Existe-t-il des mesures pour assurer l'uniformité, ou est-ce qu'on s'en remet à la personne qui saisit l'information?

Mme Jenkins: Nous avons un protocole pour la saisie d'avis de signalement dans le système. Parfois, le manque d'information tient tout simplement au fait que les renseignements fournis sont les seuls que nous ayons pu obtenir. Ainsi, il pourrait y avoir une menace moins spécifique, et nous tentons de fournir le plus d'information possible. Parfois, nous avons le numéro du vol et des noms spécifiques. Évidemment, ces avis sont beaucoup plus clairs.

Le sénateur LaPierre: Monsieur Landry, vous avez affirmé dans votre exposé qu'il y a 82 agences à l'aéroport de Toronto qui ont des responsabilités au chapitre de l'exécution ou de la réglementation.

M. Landry: Je ne peux toutes les nommer.

Le sénateur LaPierre: Je ne m'attends pas à ce que vous les nommiez. Qui coordonne leurs activités? Y a-t-il un coordonnateur général? Je parle de sécurité.

Mr. Landry: I would only hazard a guess at that, sir. I would say that is done through the Greater Toronto Airports Authority, which reports ultimately to Transport Canada. It seems from my experience so far that all roads lead to the GTAA.

Senator LaPierre: The Greater Toronto Airports Authority has the fundamental responsibility for coordination; is that what you are saying?

Mr. Landry: I do not know if they have the responsibility, but I do know that many of us deal with the GTAA in terms of internal issues.

The Chairman: Could you provide us subsequently with a list of the 82 agencies, sir?

Mr. Landry: Yes.

Senator LaPierre: Who coordinates the activities of the various police forces that seem to invade the airport? There is the RCMP, the Peel Regional Police and the 10 members from police services, whatever they are, in and around the Greater Toronto area. Who coordinates the activities of these people? Do you?

Mr. Landry: I coordinate anything that has to do with federal policing. In other words, some of those officers are working on our drug section or on our special squad, as I mentioned in my presentation. They would work out of my office under the supervision of my senior NCOs.

Senator LaPierre: A crime is a crime is a crime. Surely, a federal crime is one that involves the federal police and the Peel police, for example. Are you in charge of coordinating all the police activities that are on the territory of the Toronto airport?

Mr. Landry: No. The Peel Regional Police are the primary police of jurisdiction. Anything from traffic accidents, to assaults, to thefts, to day-to-day policing issues is their responsibility.

Senator LaPierre: If there is a terrorist attack or the anticipation of one, who will be in charge? Will it be the RCMP?

Mr. Landry: If there were an anticipated terrorist attack, a terrorist investigation of an imminent issue, I would say it would be the RCMP through its national security investigations.

Senator LaPierre: Further on in your presentation, you say there is no direct link between organized crime and terrorism.

Mr. Landry: Yes, that is what I say.

Senator LaPierre: It seems to me that you have an enormous amount of resources devoted to organized crime but lesser resources devoted to what Canadians fear the most about airports, which is that some terrorist will come and kill them. I think it is fair to say that Canadians are more concerned about

M. Landry: Je ne pourrais que risquer une hypothèse, monsieur. Je dirais que cette coordination est assurée par l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, ou GTAA, qui doit rendre compte à Transports Canada. Mon expérience me dit que tous les chemins mènent à la GTAA.

Le sénateur LaPierre: L'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto est la principale responsable de la coordination, alors?

M. Landry: Je ne sais pas si elle est responsable, mais je sais que nombre d'entre nous ont affaire à la GTAA pour ce qui est de questions internes.

Le président: Pourriez-vous nous fournir plus tard une liste des 82 agences, monsieur?

M. Landry: Oui.

Le sénateur LaPierre: Qui coordonne les activités des diverses forces policières qui semblent envahir l'aéroport? Il y a la GRC, la police régionale de Peel et les dix membres des services policiers, quels qu'ils soient, de la région du Grand Toronto. Qui coordonne les activités de ces gens? Est-ce vous?

M. Landry: Je coordonne toutes les activités liées à l'exécution des lois fédérales. Autrement dit, certains de ces agents travaillent au sein de notre section antidrogue ou de notre escouade spéciale, comme je l'ai mentionné dans mon exposé. Ils travailleraient à partir de mon bureau, sous la supervision de mes sous-officiers supérieurs.

Le sénateur LaPierre: Un crime, c'est un crime. Je suis sûr, par exemple, qu'un crime fédéral suppose une participation de la police fédérale et de la police de Peel. Êtes-vous responsable de coordonner toutes les activités policières sur le territoire de l'aéroport de Toronto?

M. Landry: Non. La police régionale de Peel est la principale autorité policière. Elle est responsable des accidents de la route, des agressions, des vols, et de questions touchant le maintien de l'ordre au quotidien.

Le sénateur LaPierre: S'il y a une attaque terroriste, ou qu'une telle attaque est anticipée, qui sera responsable? Est-ce que ce sera la GRC?

M. Landry: Si on anticipait une attaque terroriste, s'il fallait mener une enquête relative à une activité terroriste imminente, je dirais qu'elle relèverait de la GRC, par l'entremise des Enquêtes sur la sécurité nationale.

Le sénateur LaPierre: Un peu plus tard dans votre exposé, vous affirmez qu'il n'y a aucun lien direct entre le crime organisé et le terrorisme.

M. Landry: Oui, c'est ce que j'ai dit.

Le sénateur LaPierre: J'ai l'impression que vous affectez une quantité énorme de ressources au crime organisé et moins de ressources à la principale crainte des Canadiens dans les aéroports, c'est-à-dire la peur qu'un terroriste vienne les tuer. Je crois qu'il est juste d'affirmer que les Canadiens sont davantage

terrorism, whatever that means, in its entirety, as opposed to organized crime and the seizure of illegal liquor in the amount of \$9,175.

Why are you devoting so many resources to that when you have so few, when the concern of Canadians is terrorism and not cocaine?

Mr. Landry: The way you word that, sir, makes it difficult to answer. However, I will try.

The day-to-day policing of our communities involves all criminal activities, including the importation of cocaine, alcohol and cigarettes, and the use of those substances by our citizens, particularly our youth. I do not believe people would want us to ignore that. We do have resources. We have new resources that allow us to investigate terrorist activity through national security, NSI or INSET. All these other resources that are out there are used on the day-to-day police work, whether it is drug enforcement or what have you, and they result in sources of information that feed the bigger picture. In that sense, we require intelligence sources of information and agents we can use within the terrorist framework as well.

Even the RCMP has “x” number of resources for INSET and national security. At any given time, we have the capability of drawing more resources in as they are needed to conduct certain investigations.

You ask why we devote a lot of resources to drug enforcement. That is an issue that affects Canadians every day. It is something we cannot ignore entirely to the exclusion of terrorist activities.

Depending on what terrorist activity and intelligence tells us, we use our resources to deal with the threat.

Senator LaPierre: Ms Jenkins, I am concerned about your computers. We have been told over and over again that your computers, as Senator Cordy has said, do not talk to other computers. Therefore, do you have any direct information through your intelligence network, if you have one, which you pass on to Customs, the RCMP or any other authority? Do you pass on all the intelligence you gather?

Ms Jenkins: Yes, we do.

Senator LaPierre: The intelligence that others gather may not be passed on to you if your computers do not talk to each other. Am I correct in saying that your computers do not talk to others?

Ms Jenkins: I am not sure to which computers you are referring.

Senator LaPierre: The Auditor General mentioned in her report that these computers do not talk to each other. This is so absurd that Canadians must ask, “What is going on?” It is absurd

préoccupés par le terrorisme, quelle qu’en soit la forme, que par le crime organisé et la saisie d’alcool illicite d’une valeur de 9 175 \$.

Pourquoi consacrez-vous une si grande part de vos ressources limitées à cela quand les Canadiens se préoccupent non pas de la cocaïne, mais bien du terrorisme?

M. Landry: Monsieur, il est difficile de répondre à votre question, telle que vous la formulez. Je vais tout de même essayer.

Le maintien de l’ordre au quotidien dans nos collectivités touche à toutes les activités criminelles, y compris l’importation de cocaïne, d’alcool et de cigarettes, ainsi que la consommation de ces substances par nos citoyens, en particulier nos jeunes. Je ne crois pas que les gens veulent qu’on en fasse fi. Nous avons des ressources. Nous disposons de nouvelles ressources qui nous permettent d’enquêter sur les activités terroristes par l’entremise des Enquêtes sur la sécurité nationale, ESN, ou l’ESNI. Toutes les autres ressources disponibles sont affectées aux activités policières quotidiennes, qu’il s’agisse de la lutte antidrogue ou d’autres choses, et cela nous procure des sources d’information qui nous permettent d’envisager la situation dans son ensemble. En ce sens, nous avons besoin de sources de renseignement et d’agents que nous pouvons utiliser dans le cadre de la lutte antiterroriste.

Même la GRC dispose d’un certain nombre de ressources pour l’ESNI et la sécurité nationale. À tout moment, nous avons la capacité de mettre à contribution des ressources supplémentaires lorsque nous en avons besoin pour mener certaines enquêtes.

Vous demandez pourquoi nous affectons beaucoup de ressources à la lutte antidrogue. C’est une question qui touche les Canadiens tous les jours, et nous ne pouvons l’occulter totalement pour nous consacrer aux activités des terroristes.

À la lumière de l’activité terroriste et des renseignements qu’on nous fournit, nous utilisons nos ressources pour composer avec la menace.

Le sénateur LaPierre: Madame Jenkins, je suis préoccupé par vos ordinateurs. On nous a dit à maintes reprises que vos ordinateurs, comme l’a signalé le sénateur Cordy, ne communiquent pas avec d’autres ordinateurs. Est-ce que vous obtenez des renseignements en direct par votre réseau de renseignements, si vous en avez un, que vous transmettez aux Douanes, à la GRC ou à toute autre autorité? Transmettez-vous les renseignements que vous obtenez?

Mme Jenkins: Oui.

Le sénateur LaPierre: Si vos systèmes ne sont pas compatibles avec les autres, il est possible que les renseignements des autres ne vous soient pas transmis. Ai-je raison de dire que vos ordinateurs ne communiquent pas avec les autres?

Mme Jenkins: Je ne suis pas certaine de savoir de quels ordinateurs vous parlez.

Le sénateur LaPierre: La vérificatrice générale mentionne dans son rapport que ces ordinateurs ne communiquent pas entre eux. C’est si absurde que les Canadiens ne peuvent que demander

that people responsible for security have computers that do not link up with computers used by other agencies. Is that a fact or not?

Ms Jenkins: I cannot say categorically whether it is or not because I do not have that knowledge. What I can say is that we are in the process of building a new platform, which is called a Global Case Management System, GCMS. Since I do not have that in my area of responsibility, I cannot answer your question.

Senator LaPierre: Whom should we ask for that information?

Ms Jenkins: I will have to get back to you on that.

Senator LaPierre: Sir, let us say that I am a Romanian and I arrive at the airport. I give you my Romanian passport. You put it under a machine of some sort. Do you know whether I am a criminal, a terrorist or just a banker living in Budapest? Do you have that information?

Mr. Sheridan: Yes and no. We do not have any criminality information when we run the passport through the passport reader.

Senator LaPierre: Why not?

Mr. Sheridan: We do not have a link to CPIC.

Senator LaPierre: Why not?

Mr. Sheridan: We do not have a link to the police information system because the Canadian Police Intelligence System for which the RCMP are responsible requires training and access by a particular user ID. That system is not available to us.

Senator LaPierre: Why bother these poor people from Romania, who are simple people visiting Canada, by having them go through these long lists if you have no information? It is a useless enterprise. We might as well not do it.

Mr. Sheridan: We do not have information on criminality. However, we have information on whether or not a person has any Customs infractions. We can identify someone who has been caught smuggling, or who has immigration infractions. We have access to the immigration system.

Senator LaPierre: However, you do not have the real information.

Mr. Sheridan: We do not have the criminal information.

Senator LaPierre: Which is more important, perhaps.

Mr. Sheridan: We have that information only when we get to secondary.

Senator LaPierre: I will give you another scenario.

«qu'est-ce qui se passe?» Que les gens responsables de la sécurité soient dotés d'ordinateurs qui ne sont pas liés aux ordinateurs des autres agences est une absurdité. Est-ce vraiment le cas?

Mme Jenkins: Je ne peux répondre à votre question de façon catégorique, car ne je possède pas cette information. Toutefois, je peux vous dire que nous nous affairons actuellement à bâtir une nouvelle plate-forme, qu'on appelle le Système mondial de gestion des cas, ou SMGC. Puisque cela ne touche pas mon domaine de responsabilité, je ne peux répondre à votre question.

Le sénateur LaPierre: À qui devrions-nous nous adresser pour obtenir cette information?

Mme Jenkins: Je vous reviendrai là-dessus.

Le sénateur LaPierre: Monsieur, supposons que je sois roumain et que j'arrive à l'aéroport. Je vous remets mon passeport roumain. Vous le placez sous une machine quelconque. Savez-vous si je suis un criminel, un terroriste ou seulement un banquier qui réside à Budapest? Possédez-vous cette information?

M. Sheridan: Oui et non. Nous n'obtenons aucune information touchant la criminalité lorsque nous utilisons le lecteur de passeport.

Le sénateur LaPierre: Et pourquoi pas?

M. Sheridan: Nous ne sommes pas reliés au CIPC.

Le sénateur LaPierre: Pourquoi pas?

M. Sheridan: Nous ne sommes pas reliés au système d'information de la police, car le système d'information de la police canadienne — dont la GRC est responsable — exige une formation et l'obtention d'un code d'accès pour chaque utilisateur. Nous n'avons pas accès à ce système.

Le sénateur LaPierre: Pourquoi faire attendre ces pauvres gens de la Roumanie, qui sont de simples visiteurs au Canada, en leur faisant subir ces longues listes, si vous n'avez pas d'information? C'est une manœuvre inutile. Il n'y a aucun intérêt à le faire.

M. Sheridan: Nous n'avons pas d'information sur la criminalité. Toutefois, nous pouvons déterminer si une personne a commis des infractions aux règlements des douanes. Nous pouvons identifier un contrebandier pris sur le fait, ainsi que toute personne qui a commis des infractions aux règlements des douanes. Nous avons accès au système de l'immigration.

Le sénateur LaPierre: Mais vous n'avez pas accès aux vrais renseignements.

M. Sheridan: Nous n'avons pas accès à l'information touchant la criminalité.

Le sénateur LaPierre: Laquelle est peut-être plus importante.

M. Sheridan: Nous n'obtenons ces renseignements qu'au moment de l'inspection secondaire.

Le sénateur LaPierre: Je vous donne un autre scénario.

The Chairman: You said you only have that information when you get to secondary. We have received information that that information is only available in one location in the airport and that, in fact, it is not shared on a regular basis. We heard that earlier today. Is that not true?

Mr. Sheridan: If you are referring to the CPIC information, we have CPIC terminals in all our terminals, and those are available to any staff member trained on CPIC.

The Chairman: At every place where you have secondary inspection you have CPIC terminals; is that correct?

Mr. Sheridan: That is correct.

Senator LaPierre: Let us assume that I am a rich oilman from Texas. I arrive in my jet at the airport with six people onboard. Who informs you that I am about to land so that a Customs official or a police officer can meet my passengers and take them to wherever it is they need to go to be inspected? Could I just sneak out like a Romanian?

Mr. Sheridan: Private aircraft are required to report to the telephone reporting centre.

Senator LaPierre: Let us say they do not, sir.

Mr. Sheridan: Are you saying they land the aircraft and leave the aircraft?

Senator LaPierre: Does that happen or am I creating a stupid scenario here?

Mr. Sheridan: That happens.

Senator LaPierre: Is there not a gap, then, in the security arrangements? If I come from Texas, I may be a terrorist, although I am rich and look like George Bush. Is that possible?

Mr. Sheridan: Anytime anyone arrives in Canada without being processed through the proper authorities there is certainly a concern, yes.

Senator LaPierre: Should you not be informed by the controllers?

Mr. Sheridan: When the air traffic control towers were privatized to NAV CANADA, the information about an aircraft as it travels through the various sectors and through the air traffic control points was no longer provided to Customs.

Senator LaPierre: That was a Conservative decision, if I remember correctly.

You say you have 1.5 million cargo shipments. How many of those shipments do you open and check?

Mr. Sheridan: Approximately 3 per cent.

Senator LaPierre: How do you determine 3 per cent as opposed to any other number?

Le président: Vous affirmez que vous n'obtenez ces renseignements que lorsque vous passez à l'inspection secondaire. On nous a dit que cette information ne peut être obtenue qu'à un seul endroit dans l'aéroport, et que, de fait, on ne la met pas en commun de façon régulière. Quelqu'un nous a dit cela plus tôt aujourd'hui. N'est-ce pas le cas?

M. Sheridan: Si vous faites référence à l'information consignée dans le CIPC, tous nos terminaux sont dotés d'un accès au CIPC, et tout employé dûment formé peut le consulter.

Le président: Autrement dit, on trouve des terminaux permettant de consulter le CIPC à chaque endroit où l'on effectue des inspections secondaires?

M. Sheridan: Oui.

Le sénateur LaPierre: Supposons que je sois un riche producteur pétrolier du Texas. J'arrive à l'aéroport dans mon jet privé, et il y a six personnes à bord. Qui vous informe de mon atterrissage imminent afin qu'un agent des douanes ou un agent de police rencontre mes passagers et les dirige à l'endroit où l'inspection aura lieu? Est-ce que je pourrais me défiler comme un Roumain?

M. Sheridan: Les avions privés sont tenus de signaler leur arrivée au centre de déclaration par téléphone.

Le sénateur LaPierre: Supposons qu'ils ne le font pas.

M. Sheridan: Vous dites qu'une personne atterrit et quitte l'appareil sans faire de déclaration?

Le sénateur LaPierre: Est-ce que cela se produit, ou est-ce que je m'imaginais un scénario stupide?

M. Sheridan: Cela se produit.

Le sénateur LaPierre: N'y a-t-il pas un écart, donc, au chapitre des mesures de sécurité? Je peux être un terroriste, même si j'arrive du Texas, que je suis riche et que je ressemble à George Bush. Est-ce possible?

M. Sheridan: Il y a certainement raison d'être préoccupé lorsque quiconque, à un moment donné, arrive au Canada sans faire l'objet des vérifications prévues.

Le sénateur LaPierre: Ne devriez-vous pas être informés par les contrôleurs?

M. Sheridan: Quand les tours de contrôle ont été privatisées et confiées à NAV Canada, on a cessé de fournir aux douanes les renseignements concernant un appareil qui parcourt les divers secteurs et franchit les points de contrôle de la circulation aérienne.

Le sénateur LaPierre: Si je me souviens bien, c'était une décision du gouvernement conservateur.

Vous affirmez recevoir 1,5 million de chargements de marchandise. Combien de ces chargements sont ouverts et vérifiés?

M. Sheridan: Environ 3 p. 100.

Le sénateur LaPierre: Et comment déterminez-vous ce chiffre?

Mr. Spraggett: On the basis of our finds. If we believe there is a risk and we start seeing certain things, then we will increase it.

Senator LaPierre: Give me an example.

Mr. Spraggett: If we target certain compliance levels from our trade partners who may want to look at certain commodities under SIMA, we will go out and look at those commodities. If we start finding that they are not complying, we will increase our examinations in that area.

Senator Day: You said that after privatization NAV CANADA's information is not made available to Customs. Has that been corrected since September 11 or is that still the case?

Mr. Sheridan: It has not been corrected, senator, since September 11. However, I understand there are discussions ongoing in headquarters with various agencies and departments. In fact, our Deputy Commissioner chaired the interoperability committee. They are looking at working with Transport in trying to find a way to get that information back to Customs.

Senator Day: That is a huge gap. I did not realize that.

Mr. Sheridan: I do not want to characterize it as there being planes all over the place that no one knows about. When the question was asked of me the answer was, yes, it happens.

Senator Day: It only takes one.

Mr. Sheridan: We do not see it every day, but it certainly can happen.

Senator Day: All the FAA information is available, but it is not in Canada.

Mr. Sheridan: I cannot comment on that.

Senator LaPierre: You mentioned a figure of 3 per cent. Let us assume that you have the decision-making power to determine how many cargo shipments will be opened. What would be the one check that would lessen the risk? I do not expect you to check 100 per cent of the shipments. It would not be possible unless you had the Chinese army to help you. What percentage do you think would be more secure than 3 per cent; or is 3 per cent secure enough?

Mr. Spraggett: It depends on the finds. It depends on what I find in that 3 per cent.

Senator LaPierre: You do not say to yourself that, as a policy, you will open 15 per cent of the shipments, do you?

Mr. Spraggett: I could if there were relevant data. If I start finding things, I may have to make more examinations. I would then ship my resourcing to a certain area. I may direct it to the marine area, if they were finding things. I would increase staffing in that area.

M. Spraggett: Nous l'établissons en fonction de ce que nous trouvons. Si nous croyons qu'il y a un risque et que nous commençons à voir certaines choses, alors nous accroissons le volume des vérifications.

Le sénateur LaPierre: Donnez-moi un exemple.

M. Spraggett: Si nous ciblons certains niveaux de conformité de nos partenaires commerciaux qui seraient intéressés à envisager certaines marchandises en vertu de la LMSI, nous nous pencherons sur le cas de ces marchandises. Si nous découvrons que ces partenaires ne sont pas conformes, nous accroîtrons le volume des inspections dans ce secteur.

Le sénateur Day: Vous dites que l'information n'est plus fournie aux douanes par NAV CANADA depuis la privatisation. La situation a-t-elle été corrigée depuis le 11 septembre, ou en est-il toujours ainsi?

M. Sheridan: La situation n'a pas été corrigée depuis le 11 septembre, sénateur. Toutefois, on m'a fait comprendre que l'administration centrale tient actuellement des discussions avec divers organismes et ministères. De fait, notre commissaire délégué a assuré la présidence du comité chargé d'examiner la question du caractère interopérant. Il envisage la possibilité de travailler avec Transports Canada pour trouver un moyen de rétablir la transmission de cette information aux douanes.

Le sénateur Day: Il y a une lacune énorme. Je n'en avais pas saisi toute l'importance.

M. Sheridan: Je ne veux pas vous laisser croire qu'il y a partout des avions dont on ignore les allées et venues. Lorsqu'on m'a posé la question, j'ai répondu que, oui, cela peut se produire.

Le sénateur Day: Il n'en faut qu'un.

M. Sheridan: Cela ne se voit pas tous les jours, mais cela peut certainement se produire.

Le sénateur Day: Toute l'information de la FAA est disponible, mais ce n'est pas le cas au Canada.

M. Sheridan: Je ne peux commenter sur ce sujet.

Le sénateur LaPierre: Vous avez mentionné un taux de 3 p. 100. Supposons que vous ayez le pouvoir de déterminer combien de chargements de marchandise seront ouverts. Quel taux faudrait-il appliquer pour réduire le risque? Je ne m'attends pas à ce qu'on vérifie 100 p. 100 des chargements. Cela serait impossible, à moins d'avoir l'aide de l'armée chinoise. Selon vous, quel pourcentage serait préférable à 3 p. 100? Ou peut-être estimez-vous qu'un taux de 3 p. 100 est suffisamment sécuritaire?

M. Spraggett: Cela dépend de ce que l'on trouve. Cela dépend de ce que je trouve dans ces 3 p. 100.

Le sénateur LaPierre: Vous ne vous dites pas que, de façon générale, vous ouvrirez 15 p. 100 des chargements, n'est-ce pas?

M. Spraggett: Je pourrais le faire si des données me laissaient croire qu'une telle mesure est pertinente. Si je commence à trouver des choses, je devrai peut-être multiplier les inspections. J'affecterais ensuite mes ressources à un certain secteur. Je pourrais les affecter au secteur marin, si on y trouve quelque chose. J'augmenterais l'effectif dans ce secteur.

Senator LaPierre: There is a major problem at the ports.

The Chairman: There does not seem to be much sensitivity testing.

Senator Forrestall: What will be the price of the cards?

Ms Jenkins: It may be a minimal fee of \$50, but I cannot say that for sure.

Senator Forrestall: I think we have heard that number before.

The Chairman: In fact, you announced it would cost your family \$800.

Senator Forrestall: Mr. Landry, there are 82 different security groups at Pearson. Of those, are the RCMP and the Peel Regional Police the only armed personnel on the base or are there others?

Mr. Landry: To my knowledge we are the only two, sir.

Senator Forrestall: Are all of the RCMP armed?

Mr. Landry: Yes, they are.

Senator Forrestall: Are all of the Peel Regional Police armed?

Mr. Landry: Yes.

Senator Forrestall: In the event of a shootout, who is in charge?

Mr. Landry: After the fact?

Senator Forrestall: That is one of the better answers we have had to questions like that. Let us try after the fact, who is in charge?

Mr. Landry: At the end of the day, if there is a shooting, regardless of who is shooting, whether it is the police or someone else, it is a matter that comes under the Criminal Code. Violations of the Criminal Code fall to the police of local jurisdiction, which is the Peel Regional Police.

Senator Forrestall: The coroner would intervene.

Mr. Landry: Yes, and there would be a public inquiry and all of that.

Senator Forrestall: Is there any pressure from any of the other groups to arm? From time to time we hear that some of the Customs and Immigration people might wish that they were armed. Are there any others?

Mr. Landry: Not that I am aware of.

Senator Forrestall: Is it the case that everyone is pretty happy that only you and the Peel Regional Police are armed?

Mr. Landry: Most people are content that they do not have to wear a firearm in doing their jobs.

Le sénateur LaPierre: Il y a un problème majeur dans les ports.

Le président: On ne semble pas effectuer beaucoup d'épreuves de sensibilité.

Le sénateur Forrestall: Combien coûteront les cartes?

Mme Jenkins: Il s'agira peut-être d'un droit minimal de 50 \$, mais je ne peux l'affirmer.

Le sénateur Forrestall: Je crois que nous avons déjà entendu ce chiffre.

Le président: De fait, vous avez annoncé que cela coûterait 800 \$ à votre famille.

Le sénateur Forrestall: Monsieur Landry, il y a 82 groupes de sécurité différents à Pearson. De ce nombre, la GRC et la police régionale de Peel sont-ils les seuls à porter des armes, ou y en a-t-il d'autres?

M. Landry: À ma connaissance, il n'y a que ces deux-là, monsieur.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que tous les officiers de la GRC sont armés?

M. Landry: Oui.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que tous les officiers de la police régionale de Peel sont armés?

M. Landry: Oui.

Le sénateur Forrestall: S'il y a échange de coups de feu, qui est responsable?

M. Landry: Après coup?

Le sénateur Forrestall: C'est l'une des meilleures réponses qu'on nous ait fournies à une question de ce genre. Qui est responsable, disons, après coup?

M. Landry: Au bout du compte, en cas de fusillade, que ce soit la police ou quelqu'un d'autre qui tire, c'est une question qui tombe sous le régime du Code criminel. Les violations du Code criminel relèvent de la police locale, c'est-à-dire la police régionale de Peel.

Le sénateur Forrestall: Le médecin légiste interviendrait.

M. Landry: Oui, et on tiendrait une enquête publique et tout le reste.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que les autres groupes exercent des pressions en vue de porter des armes? De temps à autre, on entend dire que certains agents des Douanes et de l'Immigration aimeraient être armés. Y en a-t-il d'autres?

M. Landry: À ma connaissance, non.

Le sénateur Forrestall: Peut-on affirmer que tout le monde est plutôt content que seules la GRC et la police régionale de Peel soient armées?

M. Landry: La plupart des gens sont contents de ne pas avoir à porter une arme à feu au travail.

Senator Forrestall: I have a lot of faith in the cheapest tool we use in drug detection. I am referring to dogs. The world champion is a Nova Scotian dog. He is a beautiful animal. To this point in his career — and he will retire next year — he has detected \$350 million worth of drugs. Do you know of any dogs that have performed better than that?

Mr. Sheridan: Senator, we have six dogs at Pearson, three on the traffic side and three on the commercial side. Our detector dogs have received awards for significant narcotic seizures, but I do not have the statistics for their seizures over their lifetimes.

Senator Forrestall: Later this year, we will have the distinct honour and privilege of awarding some of the Queen's jubilee medals. What can be done with a properly trained dog in the hands of a caring and competent handler is fantastic. I would like to see one of these dogs wearing a medal.

Senator Atkins: In view of our firearms laws, do you have any problems with American tourists who come in through Customs who insist on bringing weapons?

Mr. Sheridan: A lot of tourists come into Canada. The vast majority of the situations in which they have weapons with them is at the land borders. At the airports they would have gone through pre-screening before they got onto a plane to come into Canada. A lot of long guns, rifles and shotguns come in for hunting season. The airlines have a process for controlling those, certainly in terms of a declaration for Customs. Any weapons we come across that are not declared, are subject to seizure, whether or not they are prohibited or restricted. If they are declared as restricted, then we hold them and people pick them up when they leave.

Senator Day: In 1995, there were 290 RCMP officers at the Toronto airport. In 2002, seven years later, there are 59 RCMP officers.

Mr. Landry: At the peak number, we were contracted to Transport Canada to provide a myriad of policing services from trafficking enforcement on the levels to maintaining peace and good order inside the terminals. We dealt with issues on a daily basis with our partner agencies.

The RCMP discontinued performing that service when the airports were privatized. To my knowledge, the contracts for Criminal Code policing went to the police forces of local jurisdictions. For instance, here the contract went to Peel Regional Police, whereas Edmonton still uses the RCMP.

Other lesser types of regulatory duties, such as parking, went to private companies that specialize in that type of area. Hence, the numbers dropped.

Le sénateur Forrestall: J'ai une grande confiance pour l'outil le moins coûteux que nous utilisons pour la détection des drogues, c'est-à-dire les chiens. Le champion mondial est un chien de la Nouvelle-Écosse. C'est un animal superbe. Jusqu'à maintenant — il prend sa retraite l'an prochain —, il a détecté pour 350 millions de dollars de drogue au cours de sa carrière. Savez-vous si d'autres chiens ont fait mieux que ça?

M. Sheridan: Sénateur, nous avons six chiens à Pearson, trois du côté voyageurs et trois du côté commercial. Nos chiens détecteurs ont reçu des récompenses pour d'importantes saisies de stupéfiants, mais je ne dispose pas des statistiques pour le nombre de saisies à vie.

Le sénateur Forrestall: Plus tard cette année, nous aurons l'honneur et le privilège d'octroyer quelques médailles du jubilé de la reine. Ce que nous pouvons accomplir avec un chien bien dressé et placé sous les soins d'un maître aimant et compétent est fantastique. J'aimerais voir l'un de ces chiens porter une médaille.

Le sénateur Atkins: Compte tenu de notre législation sur les armes à feu, éprouvez-vous des difficultés avec les touristes américains qui se présentent aux douanes et insistent pour apporter des armes?

M. Sheridan: De nombreux touristes viennent au Canada. La vaste majorité des situations où les gens apportent des armes sont aux points frontaliers. Ceux qui prennent l'avion auront fait l'objet d'une vérification préliminaire avant d'embarquer dans un appareil à destination du Canada. Un grand nombre d'armes d'épaule, de carabines et de fusils entrent au pays pour la saison de la chasse. Les transporteurs aériens sont dotés d'un processus de contrôle de ces armes qui suppose certainement une déclaration pour les douanes. Toute arme non déclarée que nous trouvons sera saisie, qu'elle soit interdite ou à autorisation restreinte ou non. S'il s'agit d'une arme à autorisation restreinte, nous la conservons, et le voyageur la reprend à son départ.

Le sénateur Day: En 1995, il y avait 290 agents de la GRC à l'aéroport de Toronto. En 2002, sept ans plus tard, il y a 59 agents de la GRC.

M. Landry: Nous avons atteint un nombre record d'agents à l'époque où nous avons conclu un contrat avec Transports Canada pour la prestation d'une foule de services de police, des activités d'exécution touchant le trafic sur les étages jusqu'au maintien de la paix et de l'ordre dans les terminaux. Nous collaborions quotidiennement avec nos agences partenaires afin de résoudre les problèmes.

La GRC a cessé de dispenser ce service quand les aéroports ont été privatisés. À ma connaissance, les contrats de services de police liés au Code criminel ont été octroyés aux services de police locaux. Par exemple, ici, le contrat a été attribué à la police régionale de Peel, alors qu'Edmonton recourt toujours aux services de la GRC.

D'autres types de tâches réglementaires, comme celles qui touchent les stationnements, ont été confiées à des entreprises privées, spécialisées dans le domaine. Ainsi, le nombre d'agents a chuté.

Senator Day: Now you are spending half of your time integrating, coordinating and trying to keep all of the various policing organizations and law enforcement people performing a function that seven years ago could be done by the one major group, which is the RCMP. Is it unfair to say that?

Mr. Landry: I guess time changes things. Nothing stays static. The resources that we have today are much better focused than they were then. We are picking the cream of the crop, if you will, to be on specialized units at this airport. We are trying to hand pick the right people for the right job. Therefore, when we need a narcotics investigator or an investigator to go on to a special squad, we choose people who can work in an integrated fashion. They are people that have experience in undercover operations and in Criminal Code matters. I feel very confident with the group I have working with me today.

The 240 officers were officers with a wide variety of interests. We focus on the policing component and our partner agencies such as the Peel Regional Police, the Toronto Police Service and CCRA. Each has its mandate. There is always an overlap. We bring better expertise to the table.

Senator Day: I am probably making you uncomfortable pursuing that matter.

Ms Jenkins, could you help me, please? You did not mention the rush of refugee claimants that might occur before the law changes. I presume you do not have that problem at airports?

Ms Jenkins: We have seen a marginal increase. It has not been anything upon which to comment. Since the imposition of visas back in December, our refugee claimant volumes have dropped considerably from an average of 500 claimants a month to 200 a month.

Senator Day: The problem seems to mainly involve claimants from the U.S. Is your group here at the airport ready for the implementation of the new act?

Ms Jenkins: I feel confident that they will be. Our staff, with the exception of one group, has been trained. That last group will be trained next week. That is fine, because they will not be working on the floor immediately. They have had excellent training, and the system is ready to go. There has also been some considerable consultation with the regional committee. A national help desk is available to officers. A lot of work has been done in preparation.

Senator Day: The Automatic Fingerprint Information System, I think, encouraged some to proceed with the new legislation, and that will be part of what will happen when the new legislation is implemented at the end of this week.

Ms Jenkins: The automatic fingerprinting is not tied directly to the legislation.

Senator Day: I understand that, but was it not part of the selling package for the new legislation?

Le sénateur Day: Maintenant, vous consacrez la moitié de votre temps à l'intégration et à la coordination des activités de diverses organisations de police et de maintien de l'ordre, fonctions qui, il y a sept ans, pouvaient être assurées entièrement par la plus grande organisation, soit la GRC. Est-il juste d'affirmer cela?

M. Landry: Je suppose qu'avec le temps, les choses changent. Rien ne reste statique. Les ressources dont nous disposons aujourd'hui sont mieux orientées qu'elles ne l'étaient à l'époque. Nous affectons nos meilleurs éléments aux unités spécialisées de cet aéroport. Nous tentons de bien jumeler les gens et le travail. Par conséquent, lorsque nous avons besoin d'un enquêteur sur les stupéfiants ou d'un enquêteur pour une escouade spéciale, nous choisissons des gens qui peuvent évoluer dans un milieu intégré. Il s'agit de personnes qui ont l'expérience des activités d'infiltration et des questions touchant le Code criminel. L'équipe avec laquelle je travaille aujourd'hui a toute ma confiance.

Les 240 agents montraient une grande diversité d'intérêts. Nous mettons l'accent sur les activités policières, et nos partenaires, comme la police régionale de Peel, le service de police de Toronto et l'ADRC... chaque organisation a son mandat. Il y a toujours un chevauchement. Nous contribuons une expertise plus poussée.

Le sénateur Day: Je vous mets probablement mal à l'aise en insistant sur cette question.

Mme Jenkins, pourriez-vous m'aider, s'il vous plaît? Vous n'avez pas mentionné l'afflux éventuel de demandeurs du statut de réfugié avant que la loi ne change. Je présume que vous n'avez pas ce problème dans les aéroports?

Mme Jenkins: Nous avons constaté une augmentation modeste, et il n'y avait pas lieu de commenter la situation. Depuis l'imposition du visa en décembre dernier, notre volume de demandes du statut de réfugié a baissé considérablement, car le nombre moyen de demandes par mois est passé de 500 à 200.

Le sénateur Day: Le problème semble surtout concerner les demandeurs provenant des États-Unis. Est-ce que le groupe de votre aéroport est prêt à exécuter la nouvelle loi?

Mme Jenkins: Je suis confiante. Tout notre personnel, à l'exception d'un groupe, a été formé. Le dernier groupe sera formé la semaine prochaine, ce qui est tout à fait acceptable, car il ne travaillera pas immédiatement. Les employés ont bénéficié d'une excellente formation, et le système est prêt. On a aussi mené un nombre considérable de consultations auprès du comité régional. Les agents auront accès à un bureau d'aide national. On a effectué beaucoup de travaux préparatoires.

Le sénateur Day: Je crois que le Système automatisé d'identification dactyloscopique a encouragé certaines personnes à aller de l'avant avec la nouvelle loi, et cela fera partie des nouvelles mesures qui seront prises quand la nouvelle loi entrera en vigueur à la fin de la semaine.

Mme Jenkins: L'identification dactyloscopique automatisée n'est pas directement liée à la loi.

Le sénateur Day: Je comprends cela, mais n'a-t-elle pas été utilisée pour favoriser le soutien à l'égard de la nouvelle loi?

Ms Jenkins: I do not think so. The AFIS machines came as a result of additional monies for public security. It is simply a question of us setting up a training program for officers. It is very specific training. Individual keys have to be assigned.

Our immediate priority is training for IRPA implementation. When that is done, we will move to the AFIS.

Senator Day: Do you know how many automatic fingerprint system machines were purchased for Pearson?

Ms Jenkins: Four.

Senator Day: Do you know how much they cost?

Ms Jenkins: No. They are fairly sophisticated, so they must have been expensive.

Senator Day: If I suggested \$150,000 each, would that seem unreasonable?

Ms Jenkins: It would be a guess.

Senator Day: Do you know how many Citizenship and Immigration Canada have purchased for across the country?

Ms Jenkins: They have purchased in the range of 150 to 200, if my memory serves me correctly.

Senator Day: How long have they been sitting around not being used?

Ms Jenkins: We received them just prior to the end of the fiscal year.

Senator Day: They have been here since the end of March. Your current plans are to implement the new legislation. Do you have a long-term plan related to when you will start using these machines?

Ms Jenkins: Absolutely. There is a national group coordinating the implementation.

I should be clear that the machines were purchased with monies that were in last fiscal year's budget, so receipt of the goods had to happen before the end of March. Normally, if that were not a pressure, we would have a more immediate implementation plan.

I must emphasize that it is a very sophisticated piece of equipment, and it would not be very responsible to just open it up and let people have a go at it because it would be quite simple to cause a problem. There will be a focused training program.

Senator Day: When will the first one go on line at the Toronto airport?

Ms Jenkins: I believe it is scheduled for early fall.

Senator Day: Of this year?

Ms Jenkins: Yes.

Mme Jenkins: Je ne crois pas. Les machines SAID découlent de l'affectation de fonds supplémentaires à la sécurité publique. Nous devons tout simplement établir un programme de formation pour les agents. C'est une formation très spécifique. Des codes d'accès personnels doivent être attribués.

Pour l'instant, nous accordons la priorité à la formation touchant la mise en oeuvre de la LIPR. Ensuite, nous passerons aux SAID.

Le sénateur Day: Savez-vous combien d'appareils d'identification dactyloscopique ont été achetés par Pearson?

Mme Jenkins: Quatre.

Le sénateur Day: Savez-vous combien ils ont coûté?

Mme Jenkins: Non. Ils doivent être assez coûteux, car ils sont plutôt perfectionnés.

Le sénateur Day: Si j'avance une estimation de 150 000 \$, est-ce que cela vous semblerait raisonnable?

Mme Jenkins: Ce ne serait qu'une conjecture.

Le sénateur Day: Savez-vous combien de ces appareils Citoyenneté et Immigration Canada a acheté en vue d'une utilisation à l'échelle nationale?

Mme Jenkins: Si je me souviens bien, le ministère en a acheté 150 à 200.

Le sénateur Day: Depuis combien de temps les avons-nous en notre possession sans les utiliser?

Mme Jenkins: Nous les avons reçus juste avant la fin de l'exercice.

Le sénateur Day: Ils sont ici depuis la fin mars. Vos projets actuels consistent à mettre en oeuvre la nouvelle loi. Avez-vous établi un plan à long terme pour ce qui est de commencer à utiliser ces appareils?

Mme Jenkins: Certainement. Un groupe national est chargé de coordonner la mise en oeuvre.

Je tiens à souligner que l'achat des appareils s'inscrit dans le budget du dernier exercice, de sorte qu'il fallait recevoir la marchandise avant la fin mars. Normalement, si ce n'était des pressions actuelles, nous établirions un plan de mise en oeuvre plus immédiat.

On ne saurait trop insister sur le fait que ce sont des appareils très perfectionnés, et qu'il ne serait pas très responsable de les déballer et de laisser les employés se débrouiller, car cela pourrait facilement occasionner des problèmes. Nous lancerons un programme de formation à cette fin.

Le sénateur Day: Quand est-ce que le premier appareil sera utilisé à l'aéroport de Toronto?

Mme Jenkins: Je crois que l'activation est prévue pour le début de l'automne.

Le sénateur Day: De cette année?

Mme Jenkins: Oui.

Senator Day: Could you get me some information regarding the cost of one of those machines?

Ms Jenkins: Yes.

Senator LaPierre: Does that mean that all 150 machines will be in use as of the fall?

Ms Jenkins: I think so.

The Chairman: Would you ask headquarters for some implementation information?

Ms Jenkins: Yes.

Senator Meighen: Is this the system that was first tried out at the Blue Water Bridge in Sarnia? Was there not a trial somewhere?

The Chairman: That was a pass system. This is a fingerprint identification system.

Senator Banks: Mr. Sheridan, you said that the disconnection of NAV CANADA on the one hand and your agency on the other is a matter of discussion at headquarters.

Mr. Sheridan: That is my understanding.

Senator Banks: This disconnection has now been in place for three years.

Mr. Sheridan: Since NAV CANADA took over responsibility for the control towers, yes.

Senator Banks: Do you think those discussions will bear fruit soon?

Mr. Sheridan: I do not know when the discussions started. I only became aware of the concern in the last six months. Certainly, I do not believe that this concern has been with our agency from the time NAV CANADA took over responsibility.

Senator Banks: We raised this issue more than six months ago with people from your agency. I hope someone will get to this soon. The idea of private planes landing ail over the place and nobody knowing about it, is frightening.

The Chairman: Senator Bank, perhaps we could ask that Madam Hébert question headquarters and send a report to us.

Senator Banks: I am not nearly as nice a guy as Senator Day. You are the policeman, so I will posit an idea and ask you to respond to it.

You described Pearson airport as a small city, and it is. There is the private security force that is contributed by GTAA. You have airline security people, the RCMP, the OPP, the Toronto Police, Peel Regional Police and the CCRA peace officers all trying to enforce the law in a small city. My remark has nothing to do with the competence of those people, the effort that they make, and what they sacrifice. The business of trying to interconnect those agencies would require another agency, and there is no such

Le sénateur Day: Pourriez-vous m'obtenir des renseignements concernant le coût de l'un de ces appareils?

Mme Jenkins: Oui.

Le sénateur LaPierre: Est-ce que cela signifie que toutes les 150 machines seront utilisées à l'automne?

Mme Jenkins: Je crois que si.

Le président: Pourriez-vous demander à l'administration centrale de nous fournir des renseignements sur la mise en oeuvre?

Mme Jenkins: Oui.

Le sénateur Meighen: S'agit-il du système qu'on a mis à l'essai au pont Blue Water de Sarnia? Ne l'a-t-on pas mis à l'essai quelque part?

Le président: C'était un système d'accès. Celui dont nous parlons est un système d'identification dactyloscopique.

Le sénateur Banks: Monsieur Sheridan, vous dites que l'absence de liens entre NAV CANADA et votre organisation fait l'objet de discussions à l'administration centrale.

M. Sheridan: C'est ce qu'on m'a donné à croire.

Le sénateur Banks: Et cette situation existe depuis trois ans.

M. Sheridan: Depuis que NAV CANADA est devenu responsable des tours de contrôle, oui.

Le sénateur Banks: Croyez-vous que ces discussions donneront bientôt des résultats?

M. Sheridan: J'ignore à quel moment on a entamé les discussions. Je n'ai pris connaissance de cette question qu'au cours des six derniers mois. Certes, je ne crois pas que notre organisation se préoccupe de cette question depuis la prise de contrôle par NAV CANADA.

Le sénateur Banks: Nous avons soulevé cette question auprès de gens de votre organisation, il y a plus de six mois. J'espère que quelqu'un s'y attardera bientôt. Il est effrayant de songer à l'idée que des avions privés pourraient atterrir n'importe où, à l'insu de tout le monde.

Le président: Sénateur Banks, nous pourrions peut-être inviter Mme Hébert à s'informer à l'administration centrale et à nous présenter un rapport.

Le sénateur Banks: Je ne suis pas aussi gentil que le sénateur Day. C'est vous le policier, alors j'avancerai une idée et je vous inviterai à la commenter.

Vous avez décrit l'aéroport Pearson comme une petite ville, et c'est bien le cas. Il y a le service de sécurité, qui est fourni par la GTAA. Il y a le personnel de sécurité des transporteurs aériens, la GRC, la PPO, la police de Toronto, la police régionale de Peel et les agents de la paix de l'ADRC qui tentent tous d'exécuter la loi dans une petite ville. Mon commentaire n'a rien à voir avec la compétence de ces gens, avec les efforts qu'ils déploient et avec les sacrifices qu'ils font. La coordination des activités de ces

agency. We all understand human nature. We know that there is friction between police forces. We know that human beings tend to hold information so they can make the bust and get the credit.

It makes more sense to me that a police force would — and I do not care which one it is — look after the airport, including the tarmac, the passenger terminals, access to the airside areas and so on. If that were the case, I would know that officers would share information immediately. As it is now, it could be weeks before another officer would be aware of certain information. There are circumstances in which, even if it were minutes, it could cause a problem. I apologize for making a speech, but would you respond to the idea?

Mr. Landry: In an ideal world, everyone would work on the same page, all our systems would integrate and we would all have the information. However, that is not the case.

Forget about the 82 regulatory agencies. Three police forces, including CCRA, have a very specific front-line task. The general policing falls to the RCMP as related to federal statutes, and to the Peel Regional Police for enforcement of the Criminal Code. The other police forces you mentioned, the Toronto and the OPP, are here to assist in the two-way flow of information to meet their own mandates outside the airport and how that influences the mandate they have. We are really talking about two agencies.

We get our mandate from federal statutes and the RCMP Act. The Peel Police get their Criminal Code mandate from the province, which has the enforcement authority for the Criminal Code.

It is only a matter of having those two prime agencies work together.

The roles are different. The Criminal Code role is traffic accidents, assaults and that sort of thing. The federal responsibility, the role of the RCMP, relates to organized criminal activity. We have resources, equipment and monies to address those things, in concert with the other police agency, so it can be done as it is today.

To have one agency might be the most effective approach. On the surface it appears to be a good idea but I do not know if it would work in the reality of how laws are enforced in Canada.

Senator Banks: Mr. Spraggett, we have heard that there is organized crime at airports. Obviously there is, because organized crime cannot work very well if it does not have ports. Do you know of any instances where your officers have been confronted and have been in a situation that could have resulted in harm coming to them? Is physical violence directed against your officers?

Mr. Spraggett: Physical violence and verbal abuse, maybe.

organisations exigerait la création d'une autre entité, et une telle entité n'existe pas. Nous comprenons tous la nature humaine. Nous savons qu'il y a des tensions entre les services policiers. Nous savons qu'à titre d'êtres humains ils ont tendance à retenir l'information afin de s'attribuer le mérite d'un coup de filet.

J'ai l'impression qu'il serait plus sensé de confier la surveillance de l'aéroport, y compris l'aire de trafic, les terminaux de passagers, l'accès au côté piste et tout le reste, à une seule organisation policière, quelle qu'elle soit. Dans une telle situation, je serais certain que les agents partageraient l'information immédiatement. Dans le contexte actuel, un agent peut rester dans l'ignorance pendant des semaines avant qu'on lui divulgue certains renseignements. Dans certaines situations, même un écart de quelques minutes pourrait occasionner un problème. Pardonnez-moi ce long discours, mais pourriez-vous commenter cette idée?

M. Landry: Dans un monde idéal, tout le monde travaillerait ensemble, tous nos systèmes seraient intégrés, et nous aurions tous les renseignements. Toutefois, ce n'est pas le cas.

Ne tenez pas compte du fait qu'il y a 82 organes de contrôle. Ces services policiers, y compris celui de l'ADRC, exécutent des tâches de première ligne très spécifiques. Dans l'ensemble, les activités policières liées aux lois fédérales relèvent de la GRC, et la police régionale de Peel se charge d'exécuter le code criminel. Les autres services de police que vous avez mentionnés, soit la police de Toronto et la PPO, sont ici pour contribuer à l'échange de renseignements et réaliser leurs mandats respectifs à l'extérieur de l'aéroport, et cela influe sur leur mandat. En réalité, il n'est question que de deux services de police.

Notre mandat découle des lois fédérales et de la Loi sur la GRC. Le mandat de la police de Peel à l'égard du Code criminel est établi par la province, qui est responsable de l'exécution des dispositions du Code criminel.

Il s'agit uniquement de veiller à ce que ces deux organisations principales collaborent.

Les rôles sont différents. Le Code criminel s'attache aux accidents de la route, aux agressions et autres choses du genre. La responsabilité fédérale, le rôle de la GRC, s'attache à l'activité criminelle organisée. Nous disposons de ressources, d'équipement et de fonds pour enquêter sur ces choses, de concert avec l'autre service de police, afin qu'on puisse faire les choses comme elles se font actuellement.

L'approche la plus efficace consisterait peut-être à n'avoir qu'une seule organisation. D'emblée, cela semble une bonne idée, mais je ne sais pas si une telle approche est conforme à la réalité canadienne en matière d'exécution des lois.

Le sénateur Banks: Monsieur Spraggett, nous avons entendu dire qu'il y a du crime organisé dans les aéroports. Cela est évident, car le crime organisé ne peut bien fonctionner que s'il a des points d'entrée. Savez-vous si vos agents ont déjà été confrontés à des situations dangereuses? Est-ce qu'ils doivent composer avec la violence physique?

M. Spraggett: De la violence physique et verbale, peut-être.

Senator Banks: I was not thinking of verbal abuse. Are any of your officers ever threatened by physical violence by passengers or anyone else? I am assuming that you have certain inspection duties that may not always be with the nice guy from Bucharest or wherever.

Mr. Spraggett: In my commercial environment I provide counter service where people can come in off the street to clear commercial goods. Sometimes they do not agree with the levy of taxes or the information that they are required to provide for clearance. That can sometimes result in a verbal confrontation. The officer has to try to diffuse the situation. However, I am not aware of anyone being physically threatened.

Senator Banks: Mr. Sheridan, have you heard of that happening to any of your officers?

Mr. Sheridan: We have had assaults in passenger operations, yes.

Senator Banks: Is that an occasional occurrence?

Mr. Sheridan: It is a rare occurrence. I do not have any statistics that I can share with you today. We had an assault last winter, although I cannot recall the month. I may have been February. That is the last assault of which I am aware. Every morning I receive shift reports from my operations that tell me what happened the previous day. In that report I would receive information on assaults. I believe February was the last time I saw an assault report.

Senator Banks: Ms Hébert, have you heard of assaults against officers of CCRA?

Ms Barbara Hébert, Regional Director, Customs, Greater Toronto Area Division, Canada Customs and Revenue Agency: It happens very rarely. In such instances, we call the police.

Senator Banks: Mr. Sheridan, did I understand that the students you hire are given three weeks training? Is it on-the-job training?

Mr. Sheridan: No. It is local to our operation, but it is classroom training.

Senator Banks: Is it the same front-line training that they would get in three weeks at Rigaud? I am not referring to amount of time in training, the mean the same length.

Mr. Sheridan: Yes, the training we deliver at Pearson airport for our new hires, including students and new terms, is modelled after the training given in our training facility in Rigaud. We use modules from their course to deliver our course.

Senator Banks: Approximately how many people here would be term as opposed to indeterminate?

Le sénateur Banks: Je ne pensais pas à la violence verbale. Est-ce que certains de vos agents ont déjà eu à composer avec des passagers violents ou d'autres personnes dangereuses? Je suppose que vous exercez certaines tâches d'inspection qui ne concernent pas toujours le bon gars de Bucarest ou d'ailleurs.

M. Spraggett: Dans le milieu commercial où je travaille, je dispense des services au comptoir où n'importe qui peut venir faire dédouaner une marchandise commerciale. Les gens ne sont pas toujours d'accord avec l'imposition de taxes ou l'information qu'ils doivent fournir aux fins du dédouanement. Cela peut parfois occasionner des échanges difficiles. L'agent doit tenter de désamorcer la situation. Toutefois, je n'ai eu connaissance d'aucune menace physique.

Le sénateur Banks: Monsieur Sheridan, savez-vous si cela est déjà arrivé à certains de vos agents?

M. Sheridan: Il y a eu des cas d'agressions dans le cadre des activités liées aux passagers, oui.

Le sénateur Banks: S'agit-il d'un événement occasionnel?

M. Sheridan: C'est rare. Je n'ai aucune statistique à vous présenter sur le sujet aujourd'hui. Il y a eu une agression l'hiver dernier, mais je ne me souviens pas au cours de quel mois. C'était peut-être en février. C'est la dernière agression dont j'ai eu vent. Chaque matin, je reçois des rapports de quarts qui rendent compte des événements du jour précédent. C'est grâce à ce rapport que j'obtiendrai des renseignements sur les agressions. Je crois que le dernier rapport d'agression que j'ai vu remonte à février.

Le sénateur Banks: Madame Hébert, êtes-vous au courant d'agressions contre des agents de l'ADRC?

Mme Barbara Hébert, directrice régionale, Douanes, Division du Grand Toronto, Agence des douanes et du revenu du Canada: Cela se produit très rarement. Dans ce cas, nous communiquons avec la police.

Le sénateur Banks: Monsieur Sheridan, ai-je bien compris que les étudiants que vous embauchez bénéficient d'une formation de trois semaines? S'agit-il d'une formation en milieu de travail?

M. Sheridan: Non. Il s'agit d'une formation en classe, qui ne concerne que nos activités locales.

Le sénateur Banks: Obtiennent-ils la même formation de première ligne que s'ils recevaient la formation de trois semaines à Rigaud? Je fais référence non pas à la durée de la formation, mais bien à son contenu.

M. Sheridan: Oui. La formation que nous dispensons aux nouveaux employés de l'aéroport Pearson, y compris les étudiants et les nouveaux employés nommés pour une période déterminée, est fondée sur la formation dispensée dans nos installations de Rigaud. Nous utilisons les modules de leurs cours dans le nôtre.

Le sénateur Banks: De façon approximative, comment se compare le nombre d'employés nommés pour une période déterminée et le nombre d'employés nommés pour une période indéterminée?

Mr. Sheridan: I would estimate 80 of my officers are term; the balance of the 300 would be indeterminate. We only do that, senator, because we want to ensure that we have enough money to pay bodies. We hire people on term as opposed to indeterminate in the event that there is a shift in funding. It gives us some flexibility.

Senator LaPierre: There is a discussion about arming Customs officials. Could you tell us how often in a year your officers may have been physically abused or threatened?

Mr. Sheridan: I can get that information to you. How would you like that — on a fiscal basis or a calendar basis?

The Chairman: Any way you choose will be fine.

How often do Customs officers crawl into the holds of planes?

Mr. Spraggett: On a regular basis.

The Chairman: Every day?

Mr. Spraggett: Yes.

The Chairman: In the new terminal, will there be dedicated pads between planes and your primary inspection line? In other words, will there be pads that people cannot duck out of?

To put it in context, we have heard evidence that the airlines shepherding passengers to your inspection line, do not always do a very good job. In fact, we have heard of situations where the entire contents of a plane have completely missed your inspection line, and you discovered it when people were coming to collect their baggage from the wrong direction. This has been attributed to the fact that doors are open or cords that are not very secure separate the area.

Have you reviewed the design of the new airport? Will you have secure corridors? Will you be less reliant on ground personnel from airlines getting people from outside of the country to you so you can process them?

Mr. Sheridan: The latest design of the terminal has a feature called Chicago doors that allow segregation of departing and arriving passengers. People cannot slip out of doors.

The Chairman: Is it like a Texas gate?

Mr. Sheridan: That is what it is called in the industry.

The Chairman: You are telling me that your needs are being met in the design of the new airport so that this embarrassing situation will not happen in the future.

M. Sheridan: Je dirais qu'environ 80 p. 100 de mes 300 agents sont nommés pour une période déterminée, et que les autres sont nommés pour une période indéterminée. Nous fonctionnons de cette façon, monsieur le sénateur, parce que nous voulons nous assurer d'avoir suffisamment d'argent pour payer nos employés. Nous embauchons des gens pour une période déterminée, car cela nous permet de composer avec les variations au chapitre du financement. Cela nous procure une certaine souplesse.

Le sénateur LaPierre: On parle d'armer les agents des douanes. Pourriez-vous nous dire combien de fois, dans une année, vos agents peuvent faire l'objet de menaces ou de violence physique?

M. Sheridan: Je peux obtenir cette information pour vous. Préférez-vous obtenir les chiffres fondés sur l'exercice ou sur l'année civile?

Le président: Comme vous voulez.

À quelle fréquence les agents des Douanes entrent-ils dans les soutes d'avions?

M. Spraggett: Régulièrement.

Le président: Tous les jours?

M. Spraggett: Oui.

Le président: À la nouvelle aérogare, est-ce qu'il y aura des zones tampons spécialement prévues, entre les avions et votre ligne d'inspection primaire? Autrement dit, y aura-t-il des zones tampons d'où personne ne pourra s'échapper?

Pour mettre cela en contexte, disons que des témoins sont venus nous révéler que les sociétés aériennes, quand il s'agit de canaliser le flot de passagers dans votre ligne d'inspection, ne font pas toujours un très bon travail. De fait, nous avons entendu parler de cas où tout ce qui se trouvait à bord d'un avion a échappé entièrement au regard de vos inspecteurs, et vous avez découvert la chose quand les gens sont venus, depuis la mauvaise direction, cueillir leurs bagages. On a attribué cela au fait que les portes se sont ouvertes ou que les cordons qui délimitent la zone ne représentent pas un grand obstacle. Avez-vous revu le plan du nouvel aéroport? Y aura-t-il des couloirs protégés?

Allez-vous vous fier moins au personnel au sol des lignes aériennes pour faire venir à vous les gens qui arrivent de l'étranger, pour que vous puissiez procéder au traitement voulu?

M. Sheridan: Le plan le plus récent de l'aérogare comporte des «portes de Chicago», qui permettent de séparer les passagers qui arrivent de ceux qui prennent leur départ. Les gens ne peuvent plus filer par une porte.

Le président: C'est comme une «barrière à bétail»?

M. Sheridan: C'est comme cela qu'on l'appelle dans l'industrie.

Le président: Vous me dites que le plan du nouvel aéroport répond à vos besoins, de sorte que cette situation gênante ne se produira plus à l'avenir.

Mr. Sheridan: The airlines, as you probably know, senator, are responsible under the act to deliver the travellers to Customs. We obviously are concerned about that, as are the airlines. The GTAA also has a tremendous interest in that. We all have an interest to making sure we get the people to Customs.

We had an opportunity to look at the design and to express our requirements to ensure that people could not get out.

The Chairman: Ms Jenkins, on occasion, late at night a plane will come in and your lock-up is full. A person will get a pass if he happens to be a refugee and does not have proper documentation. The impression is that you do not have the capacity to deal with an extraordinary number of people who may come in late at night. Is that the case? What steps do you plan to take to deal with it, if it is the case?

Ms Jenkins: We have had, again on rare occasions, a situation where we did not have the capacity at the detention centre for the people we wished to detain that evening. On those occasions, we have detained them in our facilities at the airport. We have cells at the immigration area at Pearson.

The Chairman: We were led to believe that there were circumstances where they were not detained. They were set loose.

Ms Jenkins: I am not aware of that. If we have determined someone needs to be detained, he or she will not be released.

The Chairman: Inspector, page two, paragraph 3, has an astonishing list of organizations. Could you help us with what they are and what they do? "Traditional Organized Crime," who are they and what do they do?

Mr. Landry: Traditional Organized Crime refers to Italian organized crime; the Mafia.

The Chairman: What do they do, sir? What are they doing out at the airport as we speak?

Mr. Landry: These groups are involved in the drug trafficking that goes through this airport. Those drugs do not facilitate themselves on to the street. It takes groups like TOC or the federal motorcycle gangs to do that.

The Chairman: Could you name some of those for us? You say motorcycle gangs in the plural, so I assume you have some in mind.

Mr. Landry: It is a generic term we use. Hell's Angels and Paradise Riders are gangs. There are dozen of gangs.

The Chairman: Active at the airport?

M. Sheridan: Les sociétés aériennes, comme vous le savez probablement, sénateur, sont responsables, selon la loi, d'aiguiller le voyageur vers les Douanes. Évidemment, c'est une préoccupation pour nous, tout comme ce l'est pour les sociétés aériennes. La GTAA s'intéresse énormément à cette question. Nous avons tous intérêt à nous assurer que les gens se rendent aux Douanes.

Nous avons eu l'occasion d'étudier les plans et de faire connaître nos exigences, pour nous assurer que les gens ne peuvent s'échapper.

Le président: Madame Jenkins, à l'occasion, tard la nuit, il peut arriver un avion, quand votre salle de détention est pleine. La personne obtiendra un laissez-passer s'il se trouve qu'elle est réfugiée et qu'elle n'a pas les documents voulus. L'impression que l'on a, c'est que vous n'avez pas la capacité de composer avec le nombre extraordinaire de gens qui peuvent arriver tard, la nuit. Est-ce le cas? Quelles sont les mesures que vous prévoyez pour composer avec cette situation, si tel est le cas?

Mme Jenkins: Il y a eu, quelques rares fois, des cas où nous n'avions pas la capacité, au centre de détention, d'accueillir tous ceux que nous souhaitions détenir un soir donné. À ces moments-là, nous les avons mis en détention dans nos autres installations, à l'aéroport. Nous avons des cellules dans la zone de l'immigration, à l'aéroport Pearson.

Le président: On nous a laissé supposer que, dans de tels cas, les gens n'étaient pas détenus. Ils étaient libérés.

Mme Jenkins: Pas à ma connaissance. Si nous avons déterminé qu'il fallait détenir une personne, nous ne l'avons pas libérée.

Le président: Inspecteur, au paragraphe 3 de la page 2, on peut voir une liste d'organisations qui est ahurissante. Pourriez-vous nous aider en nous disant ce qu'elles sont et ce qu'elles font? Le «crime organisé traditionnel» — de qui s'agit-il et que font ces gens?

M. Landry: Le crime organisé traditionnel, c'est le crime organisé italien; la mafia.

Le président: Que font-ils, monsieur Landry? Que font-ils en ce moment même à l'aéroport?

M. Landry: Ces groupes s'adonnent au trafic de la drogue qui transite par l'aéroport. Les drogues en question ne se dirigent pas vers la rue d'elle-même. Il faut des groupes comme ceux du crime organisé traditionnel ou, au Canada, les motards pour s'en charger.

Le président: Pourriez-vous nous en nommer quelques-uns? Vous avez parlé des motards au pluriel; je présume que vous avez certains groupes à l'esprit.

M. Landry: C'est un terme général que nous employons. Les Hell's Angels et les Paradise Riders sont des groupes de motards. Il y des dizaines de groupes criminels organisés.

Le président: Qui sont actifs à l'aéroport?

Mr. Landry: I am not saying that they are active at the airport. I am saying that they have links to people working at the airport. There are associations there that facilitate criminal activity such as drug trafficking and importation and stolen goods from air cargo and other places.

The Chairman: You describe on page 3 a situation where 10 individuals were involved in the seizure of 100 kilograms of cocaine, hash oil and hashish. Did these 10 individuals all work at the airport?

Mr. Landry: I do not believe so. I was not here when that happened.

The Chairman: Did any of them work here?

Mr. Landry: I cannot be sure.

The Chairman: Can you find out for us?

Mr. Landry: Yes.

The Chairman: I am not sure why it is included in the information if it does not relate to the airport.

Mr. Landry: That investigation was specific to the airport.

The Chairman: These people did not work here, but they got to the airport somehow and did this. You refer to Project Obooker on page three.

Mr. Landry: I have modified my document. There were some employees involved in that, as I recall.

The Chairman: How do you attribute their being able to do this? Does it have to do with the lack of search and inspection of people coming into the airport?

We have had testimony by a preceding witness who told us that employees coming on duty have their badges checked, but they are not screened in the same fashion as passengers. Their bags are not looked into and their persons are not checked. Is that a problem?

Mr. Landry: Certainly, the employees that work the tarmacs and those areas have a lot of freedom.

To go back to your question about employees, I can now tell you that eight employees at the airport were involved. Two of the ten individuals were from outside the airport.

The Chairman: Presumably the eight had undergone a CSIS check and a criminal code check.

Mr. Landry: I could not answer that. They could have been working here for 20 or 25 years. Perhaps they were not checked at all.

The Chairman: Is there a system whereby people are grandfathered? Are only new employees investigated?

Mr. Landry: I do not know.

The Chairman: Can you find out for us?

Mr. Landry: I can ask.

M. Landry: Je ne dis pas qu'ils sont actifs à l'aéroport. Je dis qu'ils ont des liens avec des gens qui travaillent à l'aéroport. Il existe là des associations qui facilitent l'activité criminelle, par exemple l'importation et le trafic des drogues, ou encore le vol des marchandises des cales d'avion et d'ailleurs.

Le président: À la page 3, vous décrivez une situation où dix personnes ont été impliquées en rapport avec la saisie de 100 kilogrammes de cocaïne, d'huile de haschisch et de hashish. Est-ce que ces dix personnes travaillaient toutes à l'aéroport?

M. Landry: Je crois que non. Je n'y étais pas quand cela est arrivé.

Le président: Y en avait-il qui travaillaient là?

M. Landry: Je n'en suis pas sûr.

Le président: Pourriez-vous nous trouver ce renseignement?

M. Landry: Oui.

Le président: Je ne sais pas très bien pourquoi cela figure dans les renseignements donnés si ça ne se rapporte pas à l'aéroport..

M. Landry: L'enquête portait particulièrement sur l'aéroport.

Le président: Ces gens ne travaillaient pas là, mais ils se sont rendus à l'aéroport, d'une façon ou d'une autre, et ont fait cela. Vous parlez du projet «Obooker», à la page 3.

M. Landry: J'ai modifié mon document. Il y avait des employés impliqués dans cette affaire, si je ne m'abuse.

Le président: Pourquoi ont-ils pu faire cela, selon vous? Est-ce parce qu'il y aurait une pénurie d'employés responsables des fouilles et des inspections pour les gens qui arrivent à l'aéroport?

Un témoin précédent est venu nous dire que les employés se font vérifier leur insigne, mais qu'ils ne sont pas scrutés de la même façon que les passagers. On ne fouille pas dans leur sac, et on ne fouille pas leur personne. Est-ce un problème?

M. Landry: Certainement, les employés qui travaillent dans l'aire de trafic et dans ces secteurs ont beaucoup de liberté.

Pour revenir à votre question au sujet des employés, je peux vous dire maintenant que huit employés de l'aéroport étaient impliqués. Deux des dix personnes en question provenaient d'ailleurs.

Le président: Prémûment, les huit avaient fait l'objet d'une vérification de la part du SCRS et d'une vérification des antécédents judiciaires.

M. Landry: Je ne saurais répondre à cette question. Il se peut qu'ils aient travaillé ici pendant 20 ou 25 ans. Peut-être qu'ils n'ont fait l'objet d'aucune vérification.

Le président: Y a-t-il un système où les gens obtiennent une sorte de droit acquis? Est-ce seulement les nouveaux employés qui font l'objet d'une enquête?

M. Landry: Je ne le sais pas.

Le président: Pouvez-vous trouver pour nous ce renseignement?

M. Landry: Je peux poser la question.

The Chairman: You say that they may have come in earlier, that implies to me that there is a grandfathering system and that only employees hired after a certain date were subject to CSIS and CPIC checks.

Mr. Landry: I know that, if a new employee comes on stream, whether it is an employee for GTAA or someone doing some subcontract work, checks are done through Ottawa, CPIC, the RCMP and CSIS.

I have no idea what security arrangements are made to check those people who have been here for years on a periodic basis.

The Chairman: We received a complaint, if you will, from Peel Regional Police. You, however, commented on the excellent relationship you have, both at the executive level and at the working level. We heard from Peel Regional Police that they had difficulty getting adequate intelligence from the RCMP and from CSIS. Would you care to comment on that?

Mr. Landry: I am surprised to hear that. I know from O division and from the people I know who run the intelligence side of the RCMP that our purpose right now is to share intelligence. We are pushing that and trying to encourage the smaller agencies throughout Canada to share with us so that there is one integrated intelligence system. This is the first time that I have heard that Peel Regional Police is saying that we are not cooperating. I would certainly like to know about that.

The Chairman: My understanding is that they said that the intelligence flow is one way, from them to you and CSIS and not back.

Mr. Landry: It is strange that they would say that, senator, because the head of my my special squad, which is an intelligence led unit, is run by a detective sergeant with the Ontario Provincial Police.

The Chairman: I am only telling you what we are hearing.

Mr. Landry: I am responding to that. I would take exception to that. If there is a reason they are not being provided intelligence, it would have to be on an exception bases, based on a certain type of investigation. Overall, anything Peel Regional Police need from us they get.

The Chairman: You commented on providing police for flights. My understanding was that they were coming from SIRC teams. Are you saying that they come from your detachment?

Mr. Landry: We do not call them sky marshals. There is a team of —

The Chairman: Flying Mounties.

Mr. Landry: There is a team of 100. They do not come through my office. However, I am supplying some personnel until they have their whole system up and running.

Le président: Quand vous dites qu'ils étaient peut-être là avant, cela me fait croire qu'il y a un système de droits acquis et que seuls les employés engagés après une certaine date sont soumis aux contrôles du SCRS et du CIPC.

M. Landry: Ce que je sais, c'est que si un nouvel employé arrive, que ce soit un employé de l'Autorité aéroportuaire ou l'employé d'un sous-traitant, il y a des vérifications qui se font par le truchement d'Ottawa; le CIPC, la GRC et le SCRS.

Je n'ai pas la moindre idée des dispositions de sécurité qui sont appliquées pour vérifier le dossier des gens qui sont là depuis des années, périodiquement.

Le président: Nous avons reçu une plainte, pour ainsi dire, de la police régionale de Peel. De votre côté, vous avez parlé de l'excellente relation que vous auriez, au niveau de la direction et au niveau des travailleurs. La police régionale de Peel nous a dit qu'elle avait de la difficulté à obtenir des renseignements adéquats de la GRC et du SCRS. Qu'en pensez-vous?

M. Landry: Cela m'étonne. Je sais que, pour avoir parlé aux gens de la division«O» et aux gens que je connais du côté du service de renseignement de la GRC, que notre but, en ce moment, c'est d'échanger des renseignements. Nous en faisons un objectif, nous essayons d'encourager les petits organismes de tout le Canada à «partager» avec nous pour qu'il y ait un seul et unique système de renseignement intégré. C'est la première fois que j'entends dire que, selon la police régionale de Peel, nous ne coopérons pas. C'est certainement une chose que j'aimerais savoir.

Le président: Si j'ai bien compris, on affirme que les renseignements circulent dans un sens seulement, d'eux vers vous et vers le CSRS, mais pas dans l'autre sens.

M. Landry: Il est bizarre qu'ils disent cela, sénateur, puisque le chef de mon escouade spéciale — un service qui repose d'abord et avant tout sur le renseignement — est un sergent-détective de la police provinciale de l'Ontario.

Le président: Je ne fais que vous dire ce que nous avons entendu.

M. Landry: Je réagis à cela. Je m'oppose à cette affirmation. S'il les gens croient à juste titre qu'ils n'obtiennent pas le renseignement voulu, il faudrait que ce soit une exception, selon le type d'enquête dont il est question. Globalement, tout ce dont la police régionale de Peel a besoin de notre part, elle l'obtient.

Le président: Vous avez parlé du fait de fournir des agents qui seraient présents à bord des vols. D'après ce que j'en sais, ils provenaient du CSARS. Dites-vous qu'ils proviennent de votre détachement?

M. Landry: Nous ne parlons pas de «sky marshals». Il y a une équipe de...

Le président: La police montée à bord.

M. Landry: Il y a une équipe de 100 agents. Ils ne passent pas par mon bureau. Tout de même, je fournis certains éléments jusqu'à ce qu'ils aient bien mis en place toute leur affaire.

The Chairman: Are they flying to places besides Reagan at this point?

Mr. Landry: Definitely, they are flying to Reagan daily. I am fairly certain that they have the odd flight not to Reagan, but I could not say more than that.

The Chairman: Are you satisfied with access to the airport? The thrust of your comments regarding organized crime and the level of activity seem to indicate that you need more resources to deal with these issues. Would part of these resources be improved checking of people who come to work here? Would it be improved control at the gates? Where would you suggest that the resources be assigned?

Mr. Landry: Certainly an enhanced examination of people that work at airports or may work at airports some day goes a long ways in assisting us to fight organized crime and criminal activity at the airports. There is no question about it.

The systems in place probably are not catching up quickly enough with the modern realities of life. It would be wonderful if we could find a system that would check everyone and allow us to know who is intent on criminal activity at our airports.

The Chairman: On behalf of the committee, I should like to thank all of you very much. You have given us a much better picture of the work you do here at Pearson International Airport, and we thank you on behalf of the Senate of Canada.

The committee adjourned.

Le président: Avez-vous des destinations autres que l'aéroport Reagan en ce moment?

M. Landry: Tout à fait, ils vont à l'aéroport Reagan tous les jours. Je suis relativement sûr qu'il y a également, de temps à autre, un vol qui a une autre destination, mais ne saurais en dire plus.

Le président: Jugez-vous satisfaisantes les mesures prises pour ce qui est de l'accès à l'aéroport? Essentiellement, quand vous avez parlé du crime organisé et de l'activité de celui-ci, vous paraissiez dire qu'il faut davantage de ressources pour s'attaquer à ces problèmes. Est-ce qu'une partie de cela consisterait à mieux exercer les contrôles effectués sur les gens qui viennent travailler ici? Est-ce que cela consisterait à améliorer les contrôles aux portes? À quoi, selon vous, devrait-on attribuer les ressources?

M. Landry: Certes, un meilleur examen des gens qui travaillent à l'aéroport ou qui y travailleront peut-être un jour serait très utile pour nous, quand il s'agit de lutter contre le crime organisé et l'activité criminelle dans les aéroports. Cela ne fait aucun doute.

Les systèmes en place sont probablement trop lents pour rattraper les réalités que nous connaissons aujourd'hui. Ce serait merveilleux si nous pouvions trouver un système qui permette de vérifier tout le monde et qui nous permette de savoir qui a l'intention de s'adonner à une activité criminelle dans nos aéroports.

Le président: Au nom du comité, je tiens à vous remercier tous, énormément. Vous nous avez donné une bien meilleure idée du travail que vous faites ici à l'aéroport international Pearson, et nous vous remercions au nom du Sénat du Canada.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:

Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*

Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

WITNESSES:

Monday, June 24, 2002 at 11:00 a.m.:

From Air Canada:

Larry Fleshman, General Manager, Customer Service Toronto;
Iain Fernie, Regional Security Operations Manager;
Warren Maines, Director, Customer Service.

Monday, June 24, 2002 at 2:37 p.m.:

From Transport Canada:

Paul Kavanagh, Regional Director, Security and Emergency Planning;
André Morency, Regional Director General, Ontario Region;
Grant Quinlan, Security Inspector.

From the Royal Canadian Mounted Police:

Inspector Sam Landry, Officer in Charge, Toronto Airport Detachment.

From Citizenship and Immigration Canada:

Wilma Jenkins, Director, Immigration Services.

From the Canada Customs and Revenue Agency:

Norman Sheridan, Director, Customs Passenger Programs;
Ernest Spraggett, Director, Commercial Operations;
Barbara Hébert, Regional Director, Customs, Greater Toronto Area Division.

TÉMOINS:

Le lundi 24 juin 2002 à 11 heures:

D'Air Canada:

Larry Fleshman, directeur général, Service à la clientèle, Toronto;
Iain Fernie, directeur général, Opérations de sécurité;
Warren Maines, directeur, Service à la clientèle.

Le lundi 24 juin 2002 à 14 h 37:

De Transports Canada:

Paul Kavanagh, directeur régional, Sécurité et planification d'urgence;
André Morency, directeur général régional, région de l'Ontario;
Grant Quinlan, inspecteur de sécurité.

De la Gendarmerie Royale du Canada:

L'inspecteur Sam Landry, officier responsable du Détachement aéroportuaire de l'aéroport de Toronto.

De Citoyenneté et immigration Canada:

Wilma Jenkins, directrice, Services d'immigration.

De l'Agence des douanes et du revenu du Canada:

Norman Sheridan, directeur, Opérations passagers;
Ernest Spraggett, directeur, Opérations commerciales;
Barbara Hébert, directrice régionale, Douanes, Division du Grand Toronto.