



Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002

Deuxième session de la
trente-septième législature, 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

Président:
L'honorable COLIN KENNY

Monday, November 25, 2002
Wednesday, November 27, 2002

Le lundi 25 novembre 2002
Le mercredi 27 novembre 2002

Issue No. 4

Fascicule n° 4

Third and fourth meetings on:
Examination on the need for a
national security policy for Canada

Troisième et quatrième réunions concernant:
L'étude sur la nécessité d'une
politique nationale sur la sécurité pour le Canada

WITNESSES:
(See back cover)

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

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Monday, November 25, 2002
(6)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, at 5:05 p.m. in room 160-S (Subcommittee Room), Centre Block, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Cordy, Day, Forrestall, Kenny, Smith, P.C., and Wiebe (8).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves, Research Officer and John Christopher, Research Officer; Major General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Adviser; Mr. Paul Dingleline, National Security Adviser; Chief Superintendent Jean-Pierre Witty, RCMP Liaison Officer; Lieutenant-Colonel David Belovich, DND Liaison Officer; Veronica Morris, Communications Officer.

Also present: The official reporters of the Senate.

The committee considered its future business *in camera*.

At 5:58 p.m., the committee suspended its sitting.

At 6:05 p.m., the committee continued its meeting in public in room 160-S.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, October 30, 2002, the committee proceeded upon its examination on the need for a national security policy for Canada. (*See Issue No. 1, Monday, November 4, 2002, for the full text of the Order of Reference.*)

WITNESSES:

From the Canadian Air Transport Security Authority:

Mr. Jacques Duchesneau, President and Chief Executive Officer;

Mr. Mark Duncan, Vice-President, Operations;

Mr. Mike Baker, Vice-President, Corporate Management.

As an individual:

Mr. Peter St. John, Professor (retired), International Relations, University of Manitoba.

The Chair presented the Queen's Golden Jubilee Medal to Mr. Dan Turner.

The Clerk, a person appointed by the Speaker of the Senate to administer an oath to witnesses pursuant to the Parliament of Canada Act, R.S.C. 1985, C. P-1, S. 13(1)(c), administered the oath to Mr. Duchesneau, Mr. Duncan and Mr. Baker in the form prescribed by the Act.

Mr. Duchesneau made a statement and, along with Mr. Duncan and Mr. Baker, responded to questions.

At 7:44 p.m., the committee suspended its sitting.

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le lundi 25 novembre 2002
(6)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à 17 h 05, dans la salle 160-S (salle du sous-comité), édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Cordy, Day, Forrestall, Kenny, Smith, c.p., et Wiebe (8).

Également présents: De la Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement: Grant Purves, attaché de recherche, et John Christopher, attaché de recherche; le major-général à la retraite Keith McDonald, conseiller militaire principal; M. Paul Dingleline, conseiller national pour la sécurité; le surintendant principal Jean-Pierre Witty, agent de liaison de la GRC; le lieutenant-colonel David Belovich, agent de liaison du MDN; Veronica Morris, agente des communications.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Le comité examine ses travaux futurs à huis clos.

À 17 h 58, le comité suspend sa séance.

À 18 h 05, le comité poursuit ses travaux en public dans la salle 160-S.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002, le comité procède à son étude sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. (*Voir le texte intégral de l'ordre de renvoi dans le fascicule n° 1 du lundi 4 novembre 2002.*)

TÉMOINS:

De l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien:

M. Jacques Duchesneau, président et chef de la direction;

M. Mark Duncan, vice-président, Opérations;

M. Mike Baker, vice-président, Gestion générale.

À titre personnel:

M. Peter St. John, professeur à la retraite, Relations internationales, Université du Manitoba.

Le président présente à M. Dan Turner la Médaille du jubilé d'or de la Reine.

La greffière, une personne nommée par le Président du Sénat pour assermenter les témoins conformément à la Loi sur le Parlement du Canada, S.R.C. 1985, ch: P-1, alinéa 13(1)c), fait prêter serment à M. Duchesneau, à M. Duncan et à M. Baker de la manière prescrite par la loi.

M. Duchesneau fait une déclaration et, en compagnie de M. Duncan et de M. Baker, répond aux questions.

À 19 h 44, le comité suspend ses travaux.

At 7:50 p.m., the committee continued its sitting.

The Clerk, a person appointed by the Speaker of the Senate to administer an oath to witnesses pursuant to the Parliament of Canada Act, R.S.C. 1985, C. P-1, S. 13(1)(c), administered the oath to Mr. St. John in the form prescribed by the *Act*.

Mr. St. John made a statement and responded to questions.

Pursuant to the motion adopted by the committee on Monday, October 28, 2002, the following material was filed as exhibits with the Clerk.

- [Remarks by Mr. Jacques Duchesneau, Chief Executive Officer, Canadian Air Transport Security Authority] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 4 “10”)
- [“Brief to the Senate Committee on Terrorism” by Peter St. John] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 4 “11”)

At 9:15 p.m., the committee proceeded *in camera* to consider future business of the committee.

At 9:45 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, November 27, 2002

(7)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, at 12:03 p.m. in room 160-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Cordy, Day, Forrestall, Kenny and Meighen (7).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves, Research Officer and John Christopher, Research Officer; Major General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Adviser; Mr. Paul Dingleline, National Security Adviser; Chief Superintendent Jean-Pierre Witty, RCMP Liaison Officer; Lieutenant-Colonel David Belovich, DND Liaison Officer; Veronica Morris, Communications Officer.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, October 30, 2002, the committee proceeded upon its examination on the need for a national security policy for Canada. (*See Issue No. 1, Monday, November 4, 2002, for the full text of the Order of Reference.*)

À 19 h 50, le comité reprend ses travaux.

La greffière, une personne nommée par le Président du Sénat pour assermenter les témoins conformément à la Loi sur le Parlement du Canada, S.R.C. 1985, ch: P-1, alinéa 13(1)c), fait prêter serment à M. St. John de la manière prescrite par la Loi.

M. St. John fait une déclaration et répond aux questions.

Conformément à la motion adoptée par le comité le lundi 28 octobre 2002, les documents suivants sont déposés en preuve auprès de la greffière.

- [Remarques par M. Jacques Duchesneau, premier dirigeant, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 4 «10»)
- [«Mémoire sur le terrorisme présenté au comité sénatorial» par Peter St. John] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 4 «11»)

À 21 h 15, le comité examine à huis clos ses travaux futurs.

À 12 h 45, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le mercredi 27 novembre 2002

(7)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à 12 h 03, dans la salle 160-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable sénateur Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Cordy, Day, Forrestall, Kenny et Meighen (7).

Également présents: De la Direction de la recherche parlementaire de la Bibliothèque du Parlement: Grant Purves, attaché de recherche, et John Christopher, attaché de recherche; le major général (à la retraite) Keith McDonald, conseiller militaire principal; M. Paul Dingleline, conseiller en matière de sécurité nationale; le surintendant de police en chef Jean-Pierre Witty, agent de liaison de la GRC; le lieutenant colonel David Belovich, agent de liaison du MDN; et Veronica Morris, agent des communications.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002, le comité examine la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. (*Voir le texte complet de l'ordre de renvoi dans le fascicule n° 1 du lundi 4 novembre 2002.*)

*WITNESSES:**From the Department of Transport of Canada:*

Mr. William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group;

Ms. Janet Luloff, Acting Director, Regulatory Affairs, Safety and Security Group;

Mr. Jean Barrette, Director, Security Operations, Safety and Security Group.

It was agreed that the witness could read his remarks in their entirety and would appear again before the committee on Monday, December 2, 2002.

Mr. Elliott made a statement and responded to questions.

Pursuant to the motion adopted by the committee on Monday, October 28, 2002, the following material was filed as exhibits with the Clerk.

- [“Opening Remarks by William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security, Transport Canada] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 4 “12”)

At 1:30 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

*ATTEST:**TÉMOINS:**Du ministère des Transports du Canada:*

M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté;

Mme Janet Luloff, directrice intérimaire, Affaires réglementaires, Groupe de la sécurité et sûreté;

M. Jean Barrette, directeur, Opérations de sécurité, Groupe de la sécurité et sûreté.

Il est convenu que le témoin lise sa déclaration au complet et comparaisse de nouveau devant le comité le lundi 2 décembre 2002.

M. Elliott fait une déclaration et répond aux questions.

Conformément à la motion adoptée par le comité le lundi 28 octobre 2002, le document suivant est déposé auprès de la greffière.

- [«Déclaration liminaire de William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté, Transports Canada] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1,4 «12»)

À 13 h 30, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

La greffière du comité,

Barbara Reynolds

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Monday, November 25, 2002

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 5:05 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: It is my pleasure to welcome you to the Standing Senate Committee on National Security and Defence. Today, we continue our study on the need for a national security policy by looking at the issue of airport security.

My name is Colin Kenny. I am a senator from Ontario, and I chair the committee.

On my immediate right is our deputy chair, the distinguished senator from Nova Scotia, Senator Mike Forrestall. After an early career as a journalist with the *Halifax Chronicle-Herald* and as an airline executive, he entered politics and was first elected to the House of Commons in 1965. For more than 37 years, he has served the constituents of Dartmouth, reminding us in particular of the importance of 12 Wing Shearwater. Throughout his parliamentary career, he has followed defence matters, serving on various parliamentary committees, as well as representing Canada at the NATO Parliamentary Assembly.

Let me introduce the other members of our committee.

On my far right is Senator Joseph Day from New Brunswick. He holds a bachelor of electrical engineering from the Royal Military College in Kingston, an LL.B. from Queens University and a master of laws from Osgoode Hall. Prior to his appointment to the Senate in 2001, he had a successful career as a private practice attorney. His legal interests include patent and trademark law and intellectual property issues. In the Senate, he has served on the Human Rights Committee and recently travelled to Costa Rica to study the operations of the Inter-American Court on Human Rights. He also is an active member of the NATO Parliamentary Assembly.

Beside him is Senator Smith, a new member to the committee. During his career as a lawyer, he was a distinguished practitioner of municipal, administrative and regulatory law. At the time of his appointment, he was chairman and partner of Fraser Milner Casgrain, one of Canada's oldest and largest law firms. In the 1970s, he was a member of the Toronto City Council and was appointed deputy mayor in 1976. From 1980 to 1984, he sat in the House of Commons and served as Minister of State for Small Business and Tourism.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le lundi 25 novembre 2002

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 17 h 05 pour examiner la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada, et en faire rapport.

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

[*Traduction*]

Le président: Je vous souhaite la bienvenue au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Nous poursuivons aujourd'hui l'étude sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité par un examen de la question de la sécurité dans les aéroports.

Je m'appelle Colin Kenny. Je suis Ontarien et je préside ce comité.

La personne assise à ma droite est notre vice-président, Mike Forrestall, le distingué sénateur de la Nouvelle-Écosse. Après un début de carrière comme journaliste au *Chronicle-Herald* de Halifax et comme membre de l'équipe de direction d'une compagnie aérienne, il s'est lancé dans la politique et a été élu une première fois à la Chambre des communes en 1965. Depuis plus de 37 ans, il est au service de la population de Dartmouth, ce qui nous rappelle particulièrement l'importance du 12 Wing Shearwater. Au cours de sa carrière parlementaire, il a suivi les questions de défense, a été membre de divers comités parlementaires et représenté le Canada à l'Association des parlementaires de l'OTAN.

Je vous présente également les autres membres de notre comité.

À mon extrême droite se trouve le sénateur Joseph Day, du Nouveau-Brunswick. Il est titulaire d'un baccalauréat en génie électrique du Collège militaire royal de Kingston, d'un baccalauréat en droit de l'Université Queens et d'une maîtrise en droit de Osgoode Hall. Avant sa nomination au Sénat en 2001, il a fait une brillante carrière d'avocat en exercice privé. Ses centres d'intérêt dans le domaine juridique portent sur le droit des brevets et des marques de commerce et sur les questions liées à la propriété intellectuelle. Au Sénat, il a été membre du Comité des droits de la personne et s'est rendu dernièrement au Costa Rica pour étudier les rouages de la Cour interaméricaine des droits de l'homme. Il est également membre actif de l'Assemblée parlementaire de l'OTAN.

À côté de lui se trouve le sénateur Smith, un nouveau membre du comité. Au cours de sa carrière d'avocat, il a fait preuve d'excellence dans le domaine du droit municipal, administratif et réglementaire. Lorsqu'il a été nommé au Sénat, il était président et partenaire de Fraser Milner Casgrain, un des plus gros et des plus vieux cabinets d'avocats du Canada. Au cours des années 70, il a été membre du Conseil municipal de Toronto et a été nommé adjoint au maire en 1976. De 1980 à 1984, il a siégé à la Chambre des communes et a été ministre d'État aux Petites entreprises et au Tourisme.

Beside him is Senator Atkins from Ontario. Senator Atkins came to the Senate in 1986 with a strong background in the field of communications. He also served as an adviser to former Premier Davis of Ontario. A graduate of economics from Acadia University in Wolfville, Nova Scotia, he received an honorary doctorate in civil law in 2000 from his alma mater. During his time as a senator, he has concerned himself with a number of education and poverty issues; as well, he has championed the cause of the Canadian Merchant Navy veterans. Currently he serves as chair of the Senate Conservative Caucus and deputy chair of Internal Economy Committee and their budget subcommittee.

Beside him is Senator Cordy from Nova Scotia. An accomplished educator, she also has an extensive record of community involvement. She has served as vice-chair of the Halifax-Dartmouth Port Development Commission and is chair of the board of referees for the Halifax region of Human Resources Development Canada. In addition to serving on our committee, she is also a member of the Standing Senate Committee on Social Affairs that recently released a landmark report on health care. She is an active participant in the NATO Parliamentary Assembly and has just returned from meetings in Istanbul.

On my far left is Senator Jack Wiebe from Saskatchewan. He is one of Saskatchewan's leading citizens. He has been a highly successful farmer, as well as a member of the Saskatchewan Legislative Assembly. In 1994, he became the first farmer to be appointed lieutenant-governor of the province in many years. He has had a strong interest in the Reserves and served as Saskatchewan chair of the Canadian Forces Liaison Council.

Beside him is Senator Banks, who is well-known to Canadians as one of our most accomplished and versatile entertainers and an international standard bearer for Canadian culture. A Juno-award-winning musician, Senator Banks has achieved national and international renown as a conductor or music director for many signature events, such as the opening ceremonies for the 1988 Olympic Winter Games. He is a resident of Edmonton, and a strong supporter of the Princess Patricia's Canadian Light Infantry.

Our committee is the first permanent Senate committee with a mandate to examine subjects of security and defence. Over the past 16 months, we have concluded a seven-month study of major issues facing Canada, and we produced a report entitled "Canadian Security and Military Preparedness." We have also issued a report on coastal defence entitled "Defence of North America: A Canadian Responsibility," and during the past month, our committee has released a report entitled "For an extra 130 bucks... Update on Canada's Military Crisis, A View From the Bottom Up."

À côté de lui, c'est le sénateur Atkins, de l'Ontario. Le sénateur Atkins est arrivé au Sénat en 1986 avec un solide bagage de connaissances dans le domaine des communications. Il a également été conseillé auprès de l'ex-premier ministre de l'Ontario, M. Davis. Diplômé en économie de l'Université Acadia, de Wolfville (Nouvelle-Écosse), il a reçu un doctorat honorifique en droit civil en 2000 de son *alma mater*. Comme sénateur, il s'est intéressé à diverses questions touchant l'éducation et la pauvreté; il est ensuite devenu le champion de la cause des anciens combattants de la Marine marchande canadienne. Il est actuellement président du Caucus conservateur au Sénat et vice-président du Comité de la régie interne et de son Sous-comité du budget.

À côté de lui, c'est le sénateur Cordy, de la Nouvelle-Écosse. Éducatrice accomplie, elle a aussi été très engagée dans l'action communautaire. Elle a été vice-présidente de la Halifax-Dartmouth Port Development Commission et est présidente du conseil d'arbitrage de Développement des ressources humaines Canada pour la région de Halifax. Elle est également membre du Comité sénatorial permanent des affaires sociales qui a publié dernièrement un rapport marquant sur les soins de santé. Elle joue un rôle actif au sein de l'Assemblée parlementaire de l'OTAN et vient de rentrer d'Istanbul où elle a assisté à des réunions.

À mon extrême gauche se trouve le sénateur Jack Wiebe, de la Saskatchewan. C'est un des citoyens les plus éminents de cette province. Il a été un agriculteur très prospère et il a aussi été membre de l'Assemblée législative de la Saskatchewan. En 1994, il a été le premier agriculteur depuis des années à être nommé lieutenant-gouverneur de la province. Il s'intéresse beaucoup aux Réserves et a été président pour la Saskatchewan du Conseil de liaison des Forces canadiennes.

À côté de lui, c'est le sénateur Banks, qui est un homme très connu car c'est un de nos artistes les plus accomplis et les plus polyvalents; il est un porte-étendard de la culture canadienne à l'étranger. Lauréat du prix Juno, il s'est fait connaître sur la scène nationale et internationale comme chef d'orchestre ou directeur musical de nombreux événements marquants comme les cérémonies inaugurales des Jeux olympiques d'hiver de 1988. Il habite Edmonton et est un fervent partisan de la Princess Patricia's Canadian Light Infantry.

Notre comité est le premier comité sénatorial permanent ayant pour mandat d'examiner la sécurité et la défense. Au cours des 16 derniers mois, nous avons terminé une étude, qui a duré sept mois, sur les principaux enjeux pour le Canada, à l'issue de laquelle nous avons publié un rapport intitulé «L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense». Nous avons en outre publié un rapport sur la défense côtière intitulé «La défense de l'Amérique du Nord: Une responsabilité canadienne» et, au cours des quatre dernières semaines, notre comité a publié un autre rapport intitulé «Pour 130 \$ de plus... Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes, Une vue de bas en haut».

The Senate has now asked our committee to examine the need for a national security policy, and today we focus on airport security. So far, our committee has visited airports in Montreal and Vancouver, and held hearings on this subject in Toronto in June and in Ottawa in August.

Before I ask our witnesses to come forward, we have a short presentation we would like to make. I would like to invite Mr. Dan Turner to come before the committee, please.

Dan, welcome. On behalf of the committee, I should like to present you with the Queen's Jubilee Medal for the work you have done for the committee. It is greatly appreciated. To go with it, we have a certificate and an instruction booklet on how to wear the medal. Congratulations, and well done.

Hon. Senators: Hear, hear!

The Chairman: The committee appreciates your work greatly and wants very much to honour you in this regard.

Mr. Dan Turner: This is my first award since high school, sir.

Thank you very much.

The Chairman: I invite the witnesses to the table now.

(Jacques Duchesneau, sworn)

(Mike Baker, sworn)

(Mark Duncan, sworn)

The Chairman: Welcome, gentlemen. Our first witness is Mr. Jacques Duchesneau, President and Chief Executive Officer of the Canadian Air Transport Security Authority.

In response to the events of 9/11, the federal government established CATSA on April 1 of this year, with the mandate to deliver screening services at 89 designated airports, and to be responsible for explosive detection equipment and the operation of the air marshal program. On November 5, two new responsibilities were added, the pass system for employees at airports and the screening of non-passengers entering restricted areas.

I should like to welcome you both.

Please introduce your colleague to us, and then the floor is yours, sir.

Mr. Jacques Duchesneau, President and Chief Executive Officer, Canadian Air Transport Security Authority: I should like to introduce Mr. Mark Duncan, the Vice President of Operations with CATSA, and Mr. Mike Baker, Vice President of Corporate Management. Both Mr. Duncan and Mr. Baker are experienced people, with considerable knowledge of air transportation in Canada, having been with Transport Canada for, together, over 60 years.

Le Sénat a demandé à notre comité d'examiner la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité et la question sur laquelle nous nous penchons aujourd'hui est celle de la sécurité dans les aéroports. Jusqu'à présent, notre comité a visité les aéroports de Montréal et de Vancouver et a tenu des audiences à Toronto, en juin, et à Ottawa, en août.

Avant de demander aux témoins de s'avancer, nous voudrions faire une courte présentation. J'invite M. Dan Turner à s'avancer vers nous.

Bonjour, Dan. Au nom du comité, je voudrais vous remettre la Médaille du Jubilé de la Reine pour le travail que vous avez accompli pour le comité. Il est très apprécié. Nous y joignons un certificat et un livret d'instructions sur le port de la médaille. Toutes nos félicitations.

Des voix: Bravo!

Le président: Le comité apprécie beaucoup le travail que vous avez accompli et tient à vous rendre hommage.

M. Dan Turner: C'est le premier prix que je reçois depuis que j'ai terminé mes études secondaires.

Je vous remercie infiniment.

Le président: J'invite maintenant les témoins à s'avancer vers la table.

(Jacques Duchesneau, assermenté.)

(Mike Baker, assermenté.)

(Mark Duncan, assermenté.)

Le président: Soyez les bienvenus, messieurs. Notre premier témoin est M. Jacques Duchesneau, président et chef de la direction de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA).

À la suite des événements du 11 septembre, le gouvernement fédéral a créé l'ACSTA le 1^{er} avril 2002 en lui donnant pour mandat de fournir des services de contrôle aux 89 aéroports désignés; il l'a en outre chargée de la responsabilité de l'équipement de détection des explosifs et de la mise en oeuvre du programme des «policiers de l'air». Le 5 novembre, deux nouvelles responsabilités ont été ajoutées aux précédentes: le système des laissez-passer pour les employés des aéroports et le contrôle des autres personnes que des passagers qui ont accès aux zones réglementées.

Soyez les bienvenus.

Veuillez nous présenter votre collègue, puis vous pourrez faire votre exposé.

M. Jacques Duchesneau, président et chef de la direction de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien: Je vous présente M. Mark Duncan, qui est vice-président des Opérations de l'ACSTA et M. Mike Baker, vice-président de la Gestion générale. M. Duncan et M. Baker sont deux personnes qui ont une connaissance approfondie et une longue expérience du transport aérien au Canada puisqu'à eux deux, ils ont travaillé pendant plus de 60 ans pour Transports Canada.

[Translation]

I would like to thank you for inviting us here today. I would like to congratulate the Chair and members of this committee for their hard work on addressing air security issues.

In fact, I was reviewing some of the recommendations contained in your June 2000 report, specifically the recommendation for spot searches of persons belonging to the airport community when entering a restricted area. I am pleased to note that this responsibility was recently assigned to the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) by the Minister of Transport. CATSA has begun consultations with stakeholders on this issue. I am convinced we all share the same goal, to have the best and most secure air transportation system in the world, one that ensures the safety of our fellow Canadians.

I have only recently been named President and CEO of CATSA. However, the Authority began its operations in April of this year. Indeed, CATSA was ably led from its early days by its Chairman, Brian Flemming. He had the massive responsibility of starting a new Crown Corporation from scratch. He had to find office space, hire staff and immediately lay CATSA's foundation so it could begin carrying out its mandate. It is a tribute to Mr. Flemming that we have come so far in such a short time, and I would like to thank him for putting in place the professional organization that is represented before you today.

I wish to stress that Canada has one of the best civil aviation systems in the world, with an enviable record for safety and security. CATSA is building upon the measures already taken by Transport Canada, and our aviation industry partners.

The events of September 11, 2001 forced all countries to reassess their air security measures and to provide more comprehensive and far-reaching security initiatives. For example, following the attacks of September 11, 2001, the Government of Canada immediately responded by providing an initial investment of \$55.7 million for the purchase of Explosive Detection Systems for deployment at airports; \$35 million over two years to airlines to help cover the costs of security modifications to existing aircrafts; \$20 million for heightened policing and security at airports; \$10 million to implement immediate improvements to screening practices; and armed RCMP officers on all flights to Reagan National Airport. CATSA will continue to build upon the actions already taken.

Security experts say no single security measure is foolproof because different areas of an airport are vulnerable to different risks. You have heard this throughout your deliberations as well. And we can never eliminate the possibility of surprise or terrorist attack, particularly in a society that's as open, as free and as

[Français]

Merci beaucoup de nous avoir invités aujourd'hui. Je voudrais féliciter le président et les membres du comité pour l'énorme travail qu'ils accomplissent relativement aux questions de sécurité aérienne.

En fait, à l'examen des recommandations contenues dans votre rapport de juin 2000, en particulier celle relative à la fouille au hasard de membres de la collectivité aéroportuaire au moment d'entrer dans une zone réglementée, je suis heureux de constater que le ministre des Transports a récemment confié cette responsabilité à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. L'ACSTA a entrepris des consultations auprès des intervenants sur cette question. Je suis convaincu que nous partageons tous le même but, soit d'avoir le système de transport aérien le meilleur, le plus sûr au monde et qui assure la sécurité des Canadiens.

Ce n'est que tout récemment que j'ai été nommé président et chef de la direction de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. Toutefois, c'est en avril 2002 que l'administration a entamé ses activités. De fait, depuis ses débuts, l'ACSTA a été habilement dirigée par son président, M. Brian Flemming. Il avait l'énorme responsabilité de mettre sur pied une nouvelle société d'État à partir de zéro. Il a dû trouver des bureaux, embaucher du personnel et jeter immédiatement les bases de l'ACSTA pour qu'elle puisse commencer à s'acquitter de son mandat. Grâce à M. Flemming, nous avons pu accomplir autant de choses en si peu de temps. Je tiens à le remercier d'avoir mis en place cette organisation professionnelle.

Je tiens à souligner que le Canada possède l'un des meilleurs systèmes d'aviation civile au monde avec un dossier enviable au chapitre de la sécurité et de la sûreté. L'ACSTA tire profit des mesures déjà prises par Transport Canada et nos partenaires de l'industrie du transport aérien.

Les événements du 11 septembre 2001 ont forcé tous les pays à réévaluer leurs mesures de sûreté aérienne et à mettre en place des initiatives de sûreté plus complètes et ayant une plus grande portée. Par exemple, à la suite des attentats du 11 septembre 2001, le gouvernement du Canada est intervenu immédiatement en fournissant un investissement initial de 55,7 millions de dollars pour l'achat de systèmes de détection d'explosifs devant être déployés dans tous les aéroports; 35 millions de dollars sur deux ans pour aider les compagnies aériennes à couvrir les coûts associés aux modifications de sûreté apportées aux aéronefs existants; 20 millions de dollars pour des services de police et de sûreté accrue aux aéroports; 10 millions de dollars pour la mise en oeuvre immédiate d'amélioration aux pratiques de contrôle et la présence d'agents de la GRC armés à bord de tous les vols à destination de l'aéroport Reagan National. L'ACSTA va continuer de bâtir sur les mesures qui ont déjà été prises.

Les experts en matière de sûreté nous disent qu'aucune mesure de sûreté n'est infaillible parce que les différents secteurs d'un aéroport sont vulnérables à différents types de risque. Vous avez entendu la même chose lors de vos délibérations. On ne pourra jamais éliminer la possibilité d'événements imprévisibles ou

diverse as that which we enjoy in Canada. But I believe that with CATSA's mandate, we can significantly reduce our vulnerability to terrorist attack over time. Indeed, that mandate was recently expanded to include the development of an enhanced National Pass System and Expanded Screening for Airport Personnel.

Before elaborating on these two new responsibilities, I think it would be useful if I spent a few minutes addressing CATSA's original mandate and highlighting some of the progress we have made.

[English]

CATSA is responsible for the effective and efficient delivery of screening services at 89 designated airports, specifically, pre-board screening of passengers and their belongings. Prior to September 11, 2001, pre-board screening, or PBS as we call it, was the responsibility of the airlines. They contracted with private sector service companies to provide passenger screenings at airports.

Since CATSA's inception, we have been reimbursing airlines for the cost of PBS. This new funding represents a 78 per cent increase over the airlines' expenditure last year.

In preparation for assuming full responsibility for PBS on December 31, 2002, CATSA introduced a program to upgrade the training of all 3,000 screeners across the country. This training will be complete in a matter of weeks. In addition, CATSA had devised a new, multilevel training and certification program for all screeners. This program will be implemented beginning January 1, 2003.

The second part of our mandate is the acquisition, deployment, operation and maintenance of explosives detection systems at airports. In addition to deploying and installing Transport Canada's initial \$55-million investment, CATSA is in the process of deploying and installing another \$50 million in explosives detection systems at all of our major airports. This initial investment of over \$100 million is part of the Government of Canada's \$1 billion commitment for explosives detection systems over five years. Indeed, honourable senators may have seen some of this equipment in their travels.

At most pre-board screening sites in Canada, machines that can detect trace elements of various explosives have been installed. As well, hold baggage EDS systems have been installed at a number of airports. In order to facilitate the continuous deployment of these machines into complex baggage systems at airports, CATSA has established guidelines for their

d'attentats terroristes en particulier, dans une société aussi ouverte, libre et diversifiée que la nôtre. Je crois qu'avec le mandat de l'ACSTA, nous pouvons grandement réduire notre vulnérabilité aux attentats terroristes avec le temps. À cet égard, notre mandat a récemment été élargi afin d'inclure l'élaboration d'un système national de laissez-passer amélioré et l'accroissement des contrôles du personnel des aéroports.

Avant d'élaborer sur ces deux nouvelles responsabilités, il serait bon de faire un bref rappel du mandat initial de l'ACSTA et des progrès que nous avons réalisés.

[Traduction]

L'ACSTA est chargée d'assurer de façon efficace et efficiente des services de contrôle aux 89 aéroports désignés, à savoir le contrôle préembarquement des passagers et de leurs effets personnels. Avant le 11 septembre 2001, le contrôle préembarquement était sous la responsabilité des compagnies aériennes. Elles accordaient des contrats à des entreprises de services de sécurité du secteur privé pour le contrôle des passagers aux aéroports.

Depuis la création de l'ACSTA, nous avons remboursé les compagnies aériennes pour les coûts du contrôle préembarquement. Ce nouveau financement représente une augmentation de 78 p. 100 par rapport aux dépenses des compagnies aériennes pour l'année dernière.

En prévision du 31 décembre 2002, date où elle assumera l'entière responsabilité du contrôle préembarquement, l'ACSTA a mis en place un programme de formation poussée pour les 3 000 agents de contrôle du pays. Cette formation sera complétée d'ici quelques semaines. De plus, l'ACSTA a conçu un nouveau programme de formation et de certification à plusieurs niveaux pour tous les agents de contrôle. Ce programme sera mis en place à partir du 1^{er} janvier 2003.

Le deuxième volet de notre mandat est l'acquisition, l'exploitation et l'entretien des systèmes de détection d'explosifs aux aéroports. En plus du déploiement et de l'installation de l'équipement acheté grâce à l'investissement initial de 55 millions de dollars fait par Transports Canada, l'ACSTA procède actuellement au déploiement et à l'installation de systèmes de détection d'explosifs d'une valeur de 100 millions de dollars à tous les principaux aéroports. Cet investissement initial de 100 millions de dollars a été fait dans le cadre de l'engagement qu'a pris le gouvernement de consacrer 1 milliard de dollars sur cinq ans pour des systèmes de détection d'explosifs. Et de fait, les honorables sénateurs ont peut-être vu certains de ces équipements lors de leurs déplacements.

Des appareils capables de détecter des traces de divers types d'explosifs ont été installés à la plupart des points de contrôle préembarquement aux aéroports canadiens. De plus, des systèmes de détection d'explosifs pour les bagages de soute ont été installés à de nombreux aéroports. Afin de faciliter l'intégration continue de ces appareils dans le système complexe de contrôle des bagages

layout and installation. Every effort is being made to meet the International Civil Aviation Organization standards by January 1, 2006.

The third aspect of our mandate is the federal contributions for airport policing. CATSA is currently entering into agreements with selected airports, under which CATSA will make contributions towards the cost of aviation security-related policing.

Fourth, the Canadian Air Carrier Protective Program: In cooperation with the RCMP and Transport Canada, CATSA serves as the program manager for the Canadian Air Carrier Protective Program. This program was introduced to cover all flights to Reagan International Airport and has since been expanded to cover, based upon risk assessment, other domestic, transborder or international flights.

Significant progress has been made in expanding this program, which is expected to be fully operational by the end of 2004.

As program manager, CATSA is responsible for funding, auditing, evaluating and reporting on the program. Those four areas of responsibility constitute the major element of CATSA's mandate, as outlined in the legislation.

I would now like to turn briefly to the two new responsibilities recently assigned to CATSA by the Minister of Transport, the Honourable David Collenette, to enhance air transport security.

As I indicated earlier, CATSA is responsible for creating and implementing a system for the random screening of non-passengers accessing restricted areas through non-screening points at major Canadian airports. The screening will apply to individuals such as airline personnel, airport employees, refuelers, painters and maintenance personnel. CATSA's role will include the administration of the program, training of screening personnel, and the purchase, deployment, operation and maintenance of all screening equipment. CATSA will work with Transport Canada and industry stakeholders to establish the parameters of this enhanced system before implementing the program.

The second new responsibility assigned to CATSA is the creation and implementation of an enhanced restricted area pass system for non-passengers that will control access to restricted areas at major Canadian airports. This will include the use of a databank supporting the issuance, verification, cancellation and tracking of restricted area passes. The program will incorporate the use of biometrics, which I understand has been of interest to this committee.

aux aéroports, l'ACSTA a élaboré des lignes directrices pour leur déploiement et leur installation. Tous les efforts sont mis en oeuvre pour satisfaire aux normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) d'ici le 1^{er} janvier 2006.

Le troisième volet de notre mandat sont les contributions fédérales pour les services de police aux aéroports. L'ACSTA établit actuellement des ententes avec certains aéroports, en vertu desquels elle versera des contributions à l'égard des coûts des services de police reliés à la sûreté aérienne.

Le quatrième volet est le Programme de protection des transporteurs aériens canadiens: en collaboration avec la Gendarmerie royale du Canada et Transports Canada, l'ACSTA agit à titre de gestionnaire de ce programme. Il a été mis en place afin de couvrir tous les vols à destination de l'aéroport international Reagan et a depuis été élargi afin de couvrir d'autres vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux, selon une évaluation des risques.

Des progrès significatifs ont été accomplis dans l'élargissement de ce programme, qui devrait être entièrement opérationnel d'ici la fin de 2004.

À titre de gestionnaire de programme, l'ACSTA est chargée du financement, de la vérification et de l'évaluation de ce programme. Ces quatre secteurs de responsabilités représentent les principaux éléments du mandat de l'ACSTA, tel que défini dans la loi.

J'aimerais maintenant présenter brièvement les deux nouvelles responsabilités récemment attribuées à l'ACSTA par le ministre des Transports, l'honorable David Collenette, afin d'accroître la sûreté du transport aérien.

Comme je l'ai mentionné précédemment, l'ACSTA est chargée de concevoir et de mettre en oeuvre un système permettant le contrôle aléatoire des non-passagers qui pénètrent dans les zones réglementées en passant ailleurs que par les points de contrôle aux principaux aéroports canadiens. Le contrôle va s'appliquer au personnel des compagnies aériennes, aux employés de l'aéroport, aux aviateurs, aux peintres et au personnel d'entretien. L'ACSTA aura la responsabilité d'administrer le programme, de former le personnel de contrôle et d'acheter, déployer, exploiter et entretenir tout l'équipement de contrôle. L'ACSTA va travailler avec Transports Canada et les autres intervenants de l'industrie afin d'élaborer les paramètres de ce système amélioré avant la mise en oeuvre du programme.

L'autre nouvelle responsabilité assignée à l'ACSTA consiste à élaborer et à mettre en oeuvre un système amélioré de laissez-passer pour zones réglementées pour les non-passagers, qui va permettre de contrôler l'accès aux zones réglementées aux principaux aéroports canadiens. Ce système va recourir à une base de données qui servira à la délivrance, la vérification, l'annulation et le suivi des laissez-passer pour zones réglementées. Le programme utilisera des techniques biométriques, auxquelles je crois s'est intéressé le comité.

Currently, passes are issued by individual airport authorities on the approval of Transport Canada, following extensive background checks conducted by the Royal Canadian Mounted Police and the Canadian Security Intelligence Service.

Before concluding my remarks, I understand that honourable senators wanted me to address the issue of the air traveller security charge. As you know, CATSA neither sets, administers nor collects the charge. Our funding comes from the Consolidated Revenue Fund. Indeed, the Minister of Finance recently announced his intention to seek submissions from interested parties about the charge. This will be part of his budget consultations. For those reasons, it would not be appropriate for me to comment. As for future responsibilities of CATSA, that is a policy decision to be made by the Minister of Transport. We are working to implement the roles that we have within the current federal budget allocation. We shall continue to work closely with Transport Canada to adapt to a changing environment.

[Translation]

We will be pleased, my colleagues and I, to answer the questions you may have on CATSA's mandate or on its present or future plans.

[English]

The Chairman: As for your last comment, as to whether or not it is appropriate to comment on the air traveller security charge, I think you will find the committee will expect you to comment on parts of that. We will get to that in the questioning.

Senator Banks: Given that the Minister of Finance has asked people for comments on everything under the sun to do with the budget, as he does every year, could you tell us the provenance of the idea that it would be inappropriate for you to talk to us about a charge that indirectly provides the money your agency spends? This is not a trial. It is not as though there were a trial and some impropriety would occur if you answer our questions about the money — because we do, as you pointed out, expect to ask you, and get answers, about that.

Mr. Duchesneau: I understand your point, senator, but you know, sir, that CATSA received its budget from the government. I do not think it would be appropriate for me to comment on the charge, the way it is set, or the way it is collected. It is not part of our mandate. Our mandate is to make sure that we have money and my mandate is quite clear: make sure that Canadians can fly in Canada with all appropriate security measures surrounding their flights.

À l'heure actuelle, les laissez-passer sont délivrés par chacune des administrations aéroportuaires sur l'approbation de Transports Canada, à la suite de vérifications approfondies des antécédents par la Gendarmerie royale du Canada et le Service canadien du renseignement de sécurité.

Avant de conclure, je crois comprendre que les honorables sénateurs voulaient que je traite de la question du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien. Comme vous le savez, l'ACSTA n'établit pas, n'administre pas et ne perçoit pas ce droit. Notre financement provient du Trésor. En fait, le ministre des Finances a récemment annoncé son intention d'inviter les parties intéressées à faire part de leurs observations concernant le droit. Cela fera partie des consultations budgétaires. C'est pourquoi il ne serait pas indiqué que je fasse des commentaires à ce sujet. En ce qui a trait aux futures responsabilités de l'ACSTA, il s'agit d'une décision d'orientation qui devra être prise par le ministre des Transports. Nous nous efforçons actuellement d'exercer les rôles qui nous sont dévolus, dans le cadre des crédits budgétaires fédéraux actuels. Nous allons continuer de travailler en étroite collaboration avec Transports Canada afin de nous adapter à un environnement en évolution.

[Français]

Mon équipe et moi serons heureux de répondre à vos questions au sujet du mandat de l'ACSTA et/ou de ses plans actuels ou futurs.

[Traduction]

Le président: À propos de votre dernier commentaire, quant à l'opportunité de faire des commentaires sur le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, je signale que nous nous attendons à ce que vous en fassiez sur certains aspects de ce droit. Nous vous poserons des questions à ce sujet.

Le sénateur Banks: Étant donné que le ministre des Finances a demandé que l'on fasse des commentaires sur toutes les questions qui ont un rapport avec le budget, comme chaque année, pourriez-vous dire comment vous est venue l'idée qu'il ne serait pas indiqué que vous fassiez des commentaires sur un droit qui assure indirectement le financement des dépenses de votre organisme? Vous n'êtes pas devant un tribunal. Ce n'est pas comme si vous étiez au tribunal où il pourrait être inopportun de répondre à des questions sur les fonds. Nous comptons vous poser des questions à ce sujet et nous nous attendons à ce que vous y répondiez.

M. Duchesneau: Je comprends votre point de vue, sénateur, mais le budget de l'ACSTA lui a été accordé par le gouvernement. Je ne pense pas qu'il soit indiqué que je fasse des commentaires sur le droit, sur son montant ou sur la méthode de perception. Cela ne fait pas partie de notre mandat. Notre mandat est de veiller à ce que nous ayons les fonds nécessaires et à s'assurer — et il est très précis à ce sujet — que les Canadiens puissent prendre l'avion au Canada dans des conditions où toutes les mesures de sécurité qui s'imposent ont été prises pour assurer leur sécurité.

I think the best person to answer that question is the Minister of Finance himself. Like I said, CATSA had nothing to do with setting the charge. We are only there to make sure that security measures are implemented.

Senator Banks: One of the things about which we are concerned, of course, is an eventual ability to determine both the money that is being collected from travellers every time they get on an airplane and the money that is being spent. There is supposed, in the way it was first presented to the Canadian public, to be a relationship between those two things. I know that the government does not like dedicated taxes. I know that this is not a tax, and I know that it goes into the top of the hopper. I know that you get your money from the Consolidated Revenue Fund; however, there was an expectation presented to Canadians and we understand that there is a relationship between those two things.

Let me put the question in a different way. The last budget earmarked \$2.2 million for these kinds of security matters. From that money, has your agency received the kind of money that it needs to do its job? Are you satisfied with the money that you are getting? I would appreciate it if, at least parenthetically, when you answer that question and talk about how you apply for the money and who decides whether you get it, if you would explain to us the nature of the relationship among you, the Department of Transport, and the money being spent. The Department of Transport has already spent some money on these matters, and so have you.

Where is the division? Where is the overlap? Are we getting the best bang for the buck, or are we spinning our wheels?

Mr. Duchesneau: We presented a five-year corporate plan to the minister. In those five years, we needed a budget of \$2.2 billion. In the first year, the budget was \$416 million. I can tell the committee today that we will be spending only \$323 million this year, some of it for training and also the cost of pre-board screening. The major part of it is for equipment. However, on a five-year term, we will be spending the \$2.2 billion. Your question was: Do we have enough money today? I can say that we have enough money to do a very complete security system for Canadian passengers.

Senator Banks: Just speaking colloquially, are you spending less money than you asked for because you could not get what you asked for, or because you do not have the means in place for properly spending that money?

Mr. Duchesneau: Our job, even though we have a budget, is to manage this properly. We went into buying new equipment. We did that. All airports are covered, and Mark Duncan will be able to talk about that if you have any specific questions. No, I think with \$323 million this year, we could cover all specific needs and cover our mandate properly.

Je pense que la personne la plus apte à répondre à cette question est le ministre des Finances lui-même. Comme je l'ai mentionné, l'ACSTA n'intervient nullement dans l'établissement du droit. Notre seul rôle est de veiller à ce que les mesures de sécurité soient mises en oeuvre.

Le sénateur Banks: Une des questions qui nous préoccupe, bien entendu, est la capacité de déterminer le montant réclamé aux voyageurs chaque fois qu'ils prennent l'avion et le montant dépensé. D'après la façon dont ce droit a été présenté aux Canadiens, un lien devrait exister entre ces deux montants. Je sais que le gouvernement n'aime pas les taxes ciblées. Je sais que ce n'est pas une taxe et que les sommes récoltées sont versées au Trésor. Je sais que les fonds que vous recevez viennent du Trésor; cependant, compte tenu de la façon dont la question a été présentée aux Canadiens, il devrait y avoir un lien entre les deux.

Permettez-moi de formuler ma question autrement. Dans le dernier budget, on a réservé 2,2 millions de dollars pour toutes ces questions de sécurité. Votre organisme a-t-il reçu les fonds nécessaires pour accomplir sa tâche? Êtes-vous satisfaits des fonds que vous recevez? J'apprécierais que vous mentionniez, ne fût-ce que brièvement, comment vous faites votre demande de fonds et qui décide si vous les obtenez. J'aimerais que vous expliquiez la nature du lien entre vous, le ministère des Transports et les sommes dépensées. Le ministère des Transports a déjà fait des dépenses dans ce domaine et vous aussi.

Où est la ligne de démarcation? Où y a-t-il chevauchement? Obtenons-nous le meilleur rapport qualité-coût ou sommes-nous en train de patiner?

M. Duchesneau: Nous avons présenté un plan général portant sur une période de cinq ans au ministre. Au cours de ces cinq années, nous avons besoin d'un budget de 2,2 milliards de dollars. Au cours de la première année, le budget prévu était de 416 millions de dollars. Nous ne dépenserons que 323 millions de dollars cette année pour la formation ainsi que pour le contrôle préembarquement. La majeure partie du budget est destinée à l'achat d'équipement. Cependant, sur une période de cinq ans, nous dépenserons les 2,2 milliards de dollars. Vous avez demandé si nous avions actuellement suffisamment de fonds. Eh bien, nous en avons assez pour établir un système de sécurité très complet pour les passagers canadiens.

Le sénateur Banks: Pour employer le langage courant, dépensez-vous moins de fonds que vous n'en aviez demandés parce que vous n'avez pas pu obtenir ce que vous demandiez ou parce que vous n'avez pas encore mis en place les dispositifs nécessaires pour dépenser ces fonds à bon escient?

M. Duchesneau: Même si nous avons un budget, notre tâche consiste à bien le gérer. Nous avons acheté de l'équipement neuf. Nous en avons acheté pour tous les aéroports et Mark Duncan est en mesure de répondre à des questions précises à ce sujet. Je pense qu'avec 323 millions de dollars cette année, nous pourrions répondre à tous les besoins précis et nous acquitter de notre mandat comme il se doit.

Senator Banks: With respect to the way that is being done, do you believe that Canadian travellers — and we are frequent Canadian travellers — are entitled to make informed decisions as to how they will travel, and that they can do that best if they are well informed about the nature of security at their airports and in their airplanes?

Mr. Duchesneau: You must have seen in my resume that I was a former chief of police. I think we need to be transparent. People need to know what we do with their money, but at the same time, we cannot give information that would inform the bad guys in order to counterattack us. I think people are well informed. I think we need to be very transparent. We have the Minister of Transport looking at what we are doing. We have the audit committee. We have the board of directors. The board of directors of CATSA, when you put them all together, have over 300 years of experience in transportation. I am telling you, I met my board last week and they can sure ask the right questions. They are very professional people, and I think everyone, from the minister down to the last employee at CATSA, we all want to have a very effective air transportation system.

I think the message, when I met the minister, was quite clear: Make sure that Canadian citizens feel safe, like they would not have any problem travelling, so we are working on the fear of flying. I think that should not be what people think when they board a plane. We are working on that. I am telling you, I have compared systems from different countries in the world, and I can assure you that we have a very good air transportation security system.

Senator Banks: You are convinced that things are in place that the bad guys do not know about?

Mr. Duchesneau: I hope so. I hope so. When you are in a position like that, you need to think, not like a security expert, but you need to think like a terrorist. What we are implementing today, we will need to improve as we move along in 2003. It is always like that. We always need to be one step ahead of terrorists. What we are showing has to deter any people who have bad intentions.

Senator Banks: All passengers who get on an airplane are searched first, sometimes twice, sometimes three times, and must present identification, which is the equivalent of an airside pass in that circumstance. You mentioned in your opening remarks that we had asked for spot checks of other airside folks. I think we complained about the fact that all passengers are screened and searched and that other airside personnel generally are not. In fact, I think we said that if they are, it is on a random basis and that is not good enough.

You have referred to the fact that that duty has now been added to your responsibilities, that is to say, the security in respect of airside personnel, groomers, refuelling technicians, baggage

Le sénateur Banks: En ce qui concerne la façon de procéder, pensez-vous que les voyageurs canadiens — et nous sommes de grands voyageurs — aient le droit de prendre des décisions en connaissance de cause sur leurs voyages et que, pour cela, ils doivent être bien informés sur la nature de la sécurité dans les aéroports et les avions qu'ils prennent?

M. Duchesneau: Vous devez avoir vu dans les notes biographiques que j'ai été chef de police. Je pense que nous devons être transparents. Les Canadiens doivent savoir ce que nous faisons de leur argent mais nous ne pouvons pas donner des informations qui permettraient aux malfaiteurs de déjouer nos tactiques. Je pense que les Canadiens sont bien informés. Nous devons être très transparents. Le ministre des Transports examine nos activités. Nous avons un comité de vérification. Nous avons un conseil d'administration. Les membres du conseil d'administration de l'ACSTA représentent globalement 300 années d'expérience dans le secteur des transports. J'ai eu une réunion avec eux la semaine dernière et je vous garantis qu'ils sont capables de poser des questions pertinentes. Ce sont des professionnels et je pense que, du ministre au plus petit employé, nous tenons à mettre en place un système très efficace de transport aérien.

Le message que le ministre m'a communiqué quand je l'ai rencontré est très clair: nous devons nous assurer que les Canadiens se sentent en sécurité, qu'ils aient l'impression qu'il n'y aura aucun problème pendant leur voyage; par conséquent, nous nous efforçons de faire disparaître la crainte de l'avion. Je pense que les passagers ne devraient avoir aucune crainte lorsqu'ils embarquent dans l'avion. Nous nous efforçons de faire disparaître cette crainte. J'ai comparé les systèmes en place dans divers pays et je vous garantis que notre système de sûreté aérienne est très efficace.

Le sénateur Banks: Êtes-vous convaincu que l'on a mis en place des dispositifs dont les malfaiteurs n'ont pas connaissance?

M. Duchesneau: Je l'espère. Quand on est dans une position comme la nôtre, il ne faut pas raisonner comme un expert en sécurité mais il faut se mettre dans la peau d'un terroriste. Les dispositifs que nous mettons actuellement en place devront être améliorés en 2003. C'est inévitable. Il faut toujours être un peu en avance sur le terroriste. Nos dispositifs doivent dissuader ceux qui seraient animés de mauvaises intentions.

Le sénateur Banks: Tous les passagers qui embarquent sont fouillés une fois, voire deux ou trois fois, et doivent présenter une pièce d'identité qui est l'équivalent dans ce cas d'un laissez-passer pour le personnel côté piste. Vous avez mentionné dans vos observations liminaires que vous aviez recommandé que l'on procède à la fouille au hasard du personnel des aéroports. Je pense que nous nous sommes plaints du fait que l'on procède à un contrôle et à la fouille de tous les passagers alors que le personnel aéroportuaire n'y est généralement pas soumis. Je pense que nous avons précisé que s'il y est soumis, c'est de façon aléatoire et que ce n'est pas suffisant.

Vous avez mentionné que cette responsabilité a maintenant été ajoutée à vos autres responsabilités, c'est-à-dire que la sécurité en ce qui concerne le personnel des aéroports, le personnel

handlers and the like, who have at least equal, and in some respects more opportunity, if they were bad guys, to have access to airplanes and things that happen past the security perimeter.

To what extent will that happen? What proportion of airside personnel will be searched when they come to work in the same way that I am searched when I get on an airplane?

Mr. Duchesneau: That is a very good question, but at the same time, very hard to answer.

Senator Banks: No, it is not. You could say “All of them.” That would be a good answer.

Mr. Duchesneau: Yes. Once again, if we talk about strategy, we can search every employee for three days and then decide not to do it for a couple of days. That is part of the strategy. Telling a person that they will be searched once a month, if I search you today, does it mean that you are free for 30 other days remaining in the month?

I think random checking has its benefits. We need to not forget the fact that it is an industry. We need to make sure that this industry will continue to do its business. We can do checks of every employee every day, but this has a cost to it, so we need to have a very balanced approach.

Senator Banks: We are not talking about the cost of searching every passenger. Nobody said “How much will that cost?” We just said we have to do it, whatever the cost is, and here is how we will pay for it.

Would you agree, then, that random searches of passengers on airplanes without their knowing when it will happen would be a good idea and an acceptable level of security?

Mr. Duchesneau: It is much easier for passengers because they come from one point to another. They come from the kiosk when they come into the airport. They go through pre-board screening. Then they board the plane, whereas an employee has to move around in the airport or airport territory. What I am saying is that we are starting our consultation with airport authorities and airline companies. We just want to make sure that we will have a balanced approach, make sure that we will have a safer place.

As we move along, we will be improving. It does not mean that in one year from now we might be searching 100 per cent, or maybe there is no need for that. Once again, we might be sending the wrong message to passengers if we put in so much security that people, before boarding the plane, will claim maybe it is too dangerous. When I say we need a balanced approach, that is exactly what I am saying. We need to work with our partners, our stakeholders, to make sure that we will give, once again, the best security possible.

Senator Forrestall: I do not know much more now than I knew 15 minutes ago. You think that it is a matter of some lightness, that it is not deadly serious.

d'entretien des avions, les aviateurs, les bagagistes et autres employés qui ont au moins autant l'occasion, voire davantage, s'il s'agissait de malfaiteurs, d'avoir accès aux appareils et aux zones situées au-delà du périmètre de sécurité.

Dans quelle mesure assure-t-on cette sécurité? Quel pourcentage des employés des aéroports font l'objet d'une fouille lorsqu'ils arrivent au travail, comme moi, lorsque je prends l'avion?

M. Duchesneau: C'est une très bonne question à laquelle il est toutefois très difficile de répondre.

Le sénateur Banks: Non. Vous pourriez dire «Tous». Ce serait une bonne réponse.

M. Duchesneau: Oui. On peut effectivement fouiller les employés pendant trois jours, puis décider de ne plus le faire pendant deux ou trois jours. C'est une des méthodes utilisées. Quand on dit à quelqu'un qu'il fera l'objet d'une fouille une fois par mois, si la fouille a eu lieu aujourd'hui, ça ne veut pas dire qu'il n'y en aura plus d'ici la fin du mois.

Je pense que le contrôle aléatoire présente des avantages. Il ne faut pas oublier qu'il s'agit d'une industrie. Nous tenons à ce que cette industrie reste en affaires. Nous pouvons faire des contrôles quotidiens systématiques mais ce serait très coûteux. Il faut donc adopter une approche très dosée.

Le sénateur Banks: Personne n'a demandé quel serait le coût de la fouille systématique des passagers. Nous avons décidé que c'était nécessaire, quel qu'en soit le coût, et nous avons dit comment on le financera.

Pensez-vous que des fouilles aléatoires des passagers seraient une bonne solution et qu'elles assureraient un niveau de sécurité acceptable?

M. Duchesneau: C'est beaucoup plus facile en ce qui concerne les passagers parce qu'ils viennent d'un point pour se rendre à un autre. Ils viennent du comptoir, passent par le contrôle préembarquement, puis montent dans l'avion alors qu'un employé, lui, doit se déplacer partout dans l'aéroport ou sur le territoire de l'aéroport. Nous avons entamé des consultations avec les autorités aéroportuaires et les compagnies aériennes. Nous voulons adopter une approche bien dosée et assurer une sécurité accrue.

Nous améliorerons notre système avec le temps. Nous ne déciderons pas nécessairement d'ici un an de faire une fouille systématique. Ce ne sera peut-être pas nécessaire. Nous devons éviter de transmettre un message négatif aux passagers en poussant la sécurité à l'extrême; les passagers pourraient en conclure, juste avant d'embarquer, qu'il y a un réel danger. C'est exactement ce que je veux dire quand je parle d'approche bien dosée. Nous devons collaborer avec nos partenaires et avec les intervenants pour garantir la meilleure sécurité possible.

Le sénateur Forrestall: Je ne suis pas beaucoup plus informé qu'il y a 15 minutes. Vous pensez peut-être que ça n'a pas beaucoup d'importance.

We want to know — and the public wants to know — whether or not the money being collected is being spent on security. How will we find that out?

Mr. Duchesneau: I know that Minister Collenette will be here next week and would be the right person to answer that question, since he was part of the discussion in deciding the budget for CATSA.

Senator Forrestall: Do you know how many people fly annually in this country?

Mr. Duchesneau: About 80 million people.

Senator Forrestall: How many of those are return trips?

Mr. Mark Duncan, Vice-President, Operations, Canadian Air Transport Security Authority: There are 80 million, enplaning and debarking. There are 80 million trips, which would be the best way of answering that.

Senator Forrestall: How much money is that?

Mr. Duncan: There are 40 million departures. In the airport business, you traditionally count it on a two-way basis.

Senator Forrestall: Is this just security? How much money do you think is being collected?

Mr. Duchesneau: I am not the right person to answer that question.

Senator Forrestall: You are in the business of making me feel safe. Do not tell me that, in your planning, you do not know how much money is available to you.

Mr. Duchesneau: We presented a five-year plan.

Senator Forrestall: What were the numbers you used in that five-year plan?

Mr. Duchesneau: Some \$1.9 billion.

Senator Forrestall: How do you know that you are getting that money and not money out of general revenue?

Mr. Duchesneau: I cannot answer that question.

Mr. Mike Baker, Vice-President, Corporate Management, Canadian Air Transport Security Authority: Senator, the money is identified in our corporate plan. It goes through that normal process that is reviewed by Treasury Board. Treasury Board then allocates those funds to us on an annual basis. We go back every year with our corporate plan to identify what our requirements are over a five-year period.

Senator Forrestall: Do you foresee an end to the tax, a time when it will not be needed?

Mr. Baker: Again, there is not a direct link from our point of view. We identify the expenses. The revenue is under the purview of the Minister of Finance. It is not under our purview.

Nous voulons savoir — et les Canadiens aussi — si les fonds perçus sont réinvestis dans la sécurité. Comment pouvons-nous le savoir?

M. Duchesneau: Le ministre Collenette doit témoigner la semaine prochaine et c'est lui qui serait le plus apte à répondre à cette question, puisqu'il a participé aux discussions au cours desquelles le budget de l'ACSTA a été établi.

Le sénateur Forrestall: Savez-vous combien de voyages en avion font les Canadiens en une année?

M. Duchesneau: Environ 80 millions.

Le sénateur Forrestall: Combien sont des voyages aller-retour?

M. Mark Duncan, vice-président, Opérations, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien: Le nombre de personnes qui embarquent dans un avion et en débarquent s'élève à 80 millions. On peut donc dire que l'on fait 80 millions de voyages.

Le sénateur Forrestall: Quel montant cela représente-t-il?

M. Duncan: Le nombre de départs est de 40 millions. Dans le secteur des aéroports, on compte généralement les allers-retours.

Le sénateur Forrestall: Ces fonds sont-ils destinés uniquement à la sécurité? Quel montant pensez-vous que l'on perçoit?

M. Duchesneau: Je ne suis pas apte à répondre à cette question.

Le sénateur Forrestall: Vous êtes chargé de faire le nécessaire pour que je me sente en sécurité. N'essayez pas de me faire croire que vous ignorez de quel montant vous disposerez, selon votre plan.

M. Duchesneau: Nous avons présenté un plan pour une période de cinq ans.

Le sénateur Forrestall: Quel chiffre avez-vous indiqué dans ce plan?

M. Duchesneau: Environ 1,9 milliard de dollars.

Le sénateur Forrestall: Comment êtes-vous sûr de recevoir les fonds perçus et pas des fonds du Trésor?

M. Duchesneau: Je ne suis pas en mesure de répondre à cette question.

M. Mike Baker, vice-président, Gestion générale, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien: Sénateur, les fonds nécessaires sont indiqués dans notre plan général. Ce plan est soumis à la procédure habituelle et il est examiné par le Conseil du Trésor. Le Conseil du Trésor nous attribue ensuite ces fonds annuellement. Nous nous représentons chaque année avec notre plan pour exposer nos besoins pour une période de cinq ans.

Le sénateur Forrestall: Prévoyez-vous que lorsqu'elle ne sera plus nécessaire, cette taxe sera supprimée?

M. Baker: Cela n'a aucun rapport direct en ce qui nous concerne. Nous indiquons nos dépenses. Les recettes de la taxe relèvent du ministre des Finances. Elles ne relèvent pas de nous.

Senator Forrestall: The bulk of your spending has been on hardware and software.

Mr. Duchesneau: Equipment and personnel.

Senator Forrestall: You did not say that. You said the bulk of your expenditures so far have been on equipment.

Mr. Duchesneau: Equipment and personnel.

Senator Forrestall: You used the two.

Mr. Duchesneau: Yes.

Senator Forrestall: What else would you spend it on?

Mr. Duchesneau: I can go through the documents here. Roughly \$128 million is for personnel and training; EDS equipment is \$115 million; and administration, once again, the Canadian Carrier Protective Program, altogether it comes up to \$323 million for this year.

Senator Forrestall: Will this be an average year?

Mr. Duchesneau: Roughly \$420 million.

Senator Forrestall: Would that be an average year?

Mr. Duchesneau: Yes.

Mr. Baker: It can vary, senator.

Senator Forrestall: What happens to the other \$600 million? Why is it so difficult for you to understand what I am trying to get at? People want to know where the money is going. It costs a lot of money to take a wife and three kids somewhere. All of a sudden, a plane ticket is irrelevant. What happens to the other \$600 million that we are collecting?

Mr. Duchesneau: Once again, it is in our corporate plan. I hate to come back with the same answer. I just do not want you to get you mad about that.

Senator Forrestall: I will not pressure you with respect to that. I hope you get a little bolder as years go by and as you become more confident in your activities.

On page 4 there is set out an initial investment of \$55.7 million for the purchase of explosive detection systems for deployment by the airports. Can you tell us where these are now located? Perhaps I might preface that by asking this: Can you describe to me what constitutes a major airport in Canada?

Le sénateur Forrestall: Vos dépenses ont surtout été consacrées à l'équipement et au «software».

M. Duchesneau: À l'équipement et au personnel.

Le sénateur Forrestall: Vous ne l'avez pas indiqué. Vous avez mentionné que les dépenses que vous avez faites jusqu'à présent avaient été consacrées principalement à l'équipement.

M. Duchesneau: À l'équipement et au personnel.

Le sénateur Forrestall: Vous avez indiqué ces deux types de dépenses.

M. Duchesneau: Oui.

Le sénateur Forrestall: Quelles autres dépenses avez-vous prévues?

M. Duchesneau: Je pourrais parcourir les documents que j'ai sous la main. Les dépenses prévues en ce qui concerne le personnel et la formation s'élèvent à environ 128 millions de dollars; en ce qui concerne le matériel de détection des explosifs, elles se chiffrent à 115 millions de dollars; il faut y ajouter les frais d'administration ainsi que les frais liés au Programme de protection des transporteurs aériens canadiens; ces dépenses s'élèvent au total à 323 millions de dollars pour cette année.

Le sénateur Forrestall: S'agira-t-il d'une année moyenne?

M. Duchesneau: Les dépenses annuelles s'élèveront à environ 420 millions de dollars.

Le sénateur Forrestall: Pour une année moyenne?

M. Duchesneau: Oui.

M. Baker: Les dépenses peuvent varier d'une année à l'autre, sénateur.

Le sénateur Forrestall: Que fera-t-on des 600 millions de dollars qui restent? Pourquoi avez-vous autant de difficulté à comprendre ce que je voudrais savoir? Les Canadiens veulent savoir ce que devient cet argent. Cela coûte cher d'emmener sa femme et trois enfants en voyage. Du jour au lendemain, le prix du billet d'avion ne compte plus. Que fera-t-on des 600 millions de dollars supplémentaires que l'on percevra?

M. Duchesneau: C'est indiqué dans notre plan général. Je n'aime pas beaucoup répéter continuellement la même réponse. Je veux éviter que cela ne vous irrite.

Le sénateur Forrestall: Je n'insisterai pas davantage. J'espère que vous deviendrez un peu plus hardi avec le temps et que vous aurez plus d'assurance en ce qui concerne vos activités.

À la page 4, vous mentionnez un investissement initial de 55,7 millions de dollars pour l'achat de systèmes de détection d'explosifs devant être déployés dans les aéroports. Pouvez-vous dire où ces systèmes ont été installés? Je pourrais peut-être vous poser d'abord la question suivante: êtes-vous en mesure de préciser ce qu'on considère comme un aéroport important au Canada?

Mr. Duncan: I guess a major airport — and I am sure that in your visits to Montreal and Vancouver — we have nine that are termed as “class 1” airports. Those are the major international airports.

Senator Forrestall: Is that between Montreal and Vancouver?

Mr. Duncan: That is correct.

Senator Forrestall: There is Halifax and Vancouver, or is it Montreal and Vancouver?

Mr. Duncan: There are nine. I can list them if you want. They are Vancouver, Calgary, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Halifax, Montreal, Mirabel and Ottawa.

Senator Forrestall: You lost me at seven.

Mr. Duncan: Then there are class 2 airports.

Senator Forrestall: At what time might you describe Moncton as a major airport?

Mr. Duncan: Moncton would be classified, in the Transport Canada classification of airports, as a class 2 airport based on traffic volume, based on a capital of a province. There are basically 29 airports in the class 1 and class 2 categories.

Senator Forrestall: It has nothing to do with perceived risk but, rather, volume.

Mr. Duncan: All of those are contributing factors.

Senator Forrestall: I would sort of hope so.

With regard to the acquisition, deployment, operation and maintenance of explosive detection systems at airports, can you tell me how many of these principal airports, and any others, have explosive detection systems in place today?

Mr. Duchesneau: I did not get your question, sir. I am sorry.

Senator Forrestall: In addition to all the other stuff that you have purchased, how many Canadian airports have in place explosive detection devices?

Mr. Duchesneau: Altogether, once again —

Senator Forrestall: Most of them, all of them?

Mr. Duchesneau: I would say most of them. Do you think it could be detrimental to airport security as a whole to mention that?

Senator Forrestall: I do not know. You are taking away my nail clippers now, so I do not know what you will be doing next. You told us we could have them and now you have taken them away.

My point is this: Within a year or two, you will have achieved the bulk of your capital acquisitions that will be in place. What will happen then to all this money we are collecting?

M. Duncan: Je présume qu'il s'agit des neuf aéroports de «catégorie 1» comme ceux que vous avez vus à Montréal et à Vancouver. Ce sont les grands aéroports internationaux.

Le sénateur Forrestall: Sont-ils situés entre Montréal et Vancouver?

M. Duncan: C'est bien cela.

Le sénateur Forrestall: Est-ce entre Halifax et Vancouver ou est-ce entre Montréal et Vancouver?

M. Duncan: Il y en a neuf. Je peux les mentionner, si vous voulez. Il s'agit de ceux de Vancouver, Calgary, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Halifax, Montréal, Mirabel et Ottawa.

Le sénateur Forrestall: Je ne vous suis plus après le septième.

M. Duncan: Il y a ensuite deux aéroports de catégorie 2.

Le sénateur Forrestall: À partir de quand pourrait-on dire que l'aéroport de Moncton est un grand aéroport?

M. Duncan: D'après la classification des aéroports de Transports Canada, celui de Moncton est considéré comme un aéroport de catégorie 2. Cette classification est basée sur le volume de la circulation et sur le statut de capitale d'une province. Pour les catégories 1 et 2, le nombre d'aéroports est de 29.

Le sénateur Forrestall: Cette classification n'est pas établie en fonction de la perception du risque mais en fonction du volume.

M. Duncan: Ces divers facteurs entrent en ligne de compte.

Le sénateur Forrestall: J'espère bien.

En ce qui concerne l'acquisition, le déploiement, l'exploitation et l'entretien des systèmes de détection des explosifs dans les aéroports, pouvez-vous indiquer parmi ces principaux aéroports et les autres, ceux où de tels systèmes sont actuellement en place?

M. Duchesneau: Je n'ai pas compris votre question, monsieur. Je suis désolé.

Le sénateur Forrestall: En plus de tout l'autre équipement que vous avez acheté, pouvez-vous dire dans combien d'aéroports canadiens des dispositifs de détection des explosifs sont actuellement en place?

M. Duchesneau: Dans l'ensemble...

Le sénateur Forrestall: Dans la plupart d'entre eux ou dans tous?

M. Duchesneau: Dans la plupart. Ne pensez-vous pas qu'il pourrait être néfaste pour la sécurité générale des aéroports de le mentionner?

Le sénateur Forrestall: Je ne le sais pas. Actuellement, on me confisque ma pince à ongles et je me demande bien ce qu'on me confisquera la prochaine fois. Vous nous aviez dit que nous pouvions emporter notre pince à ongles alors que maintenant, on nous la confisque.

D'ici un an ou deux, vous aurez réalisé la plupart de vos acquisitions d'équipement et celui-ci sera en place. Que fera-t-on des sommes importantes qui seront perçues?

Mr. Duchesneau: Once again, we are buying equipment, depending on the threat assessment, depending on what is happening in the next year. We made our projection in our corporate plan for the next five years, asking for \$1.9 billion.

Senator Forrestall: Over the five years?

Mr. Duchesneau: Over the five years.

Senator Forrestall: And that, you presume, will cover things?

Mr. Duchesneau: Yes. Every year we are just making sure that those numbers are very accurate.

We are preparing right now the numbers for next year's corporate plan. So we revise and we just go through what we already spent and what we should be spending in the next year.

Senator Forrestall: So you will be revising.

Mr. Duchesneau: Sure.

Senator Forrestall: Presumably, air passenger numbers will increase.

Mr. Duchesneau: Yes.

Senator Forrestall: So will this in excess of \$1 billion you are collecting now increase?

Mr. Duchesneau: Yes.

Senator Forrestall: However, in your plan, you are only budgeting for \$2 billion in expenditures. Presumably, we will hit that in two-and-a-half years. What will you do with the revenues for the next two-and-a-half years? Will that go back into general revenues to pay for health care?

Mr. Baker: That is over a five-year period, senator.

Senator Forrestall: That makes it worse.

Mr. Baker: The money we are estimating, the \$1.9 billion, is to cover costs for the five-year period. When we look into the future, what you are looking at is eventually you will get into replacement. The lifespan on some of this equipment is five to seven years. Also, you will need funds for new technology that has been identified.

That is why we will look at this. When we do our corporate plan every year, we will take a look and identify what our expenses are. If we do not need funds, I can assure you we will be identifying only what we require.

Senator Forrestall: You, presumably, would say at some point to the minister, "Look, you can reduce that money because we are not spending it, and we have no need for it"?

Mr. Baker: The Minister of Transport will be the first one to ask that question. He will be the one asking us if we need the funds.

M. Duchesneau: Nous faisons nos achats d'équipement en fonction d'une évaluation de la menace et des événements qui se produisent l'année suivante. Nous faisons dans notre plan général des prévisions pour les cinq prochaines années et nous demandons 1,9 milliard de dollars.

Le sénateur Forrestall: Sur les cinq ans?

M. Duchesneau: Oui.

Le sénateur Forrestall: Et ce montant couvrira tous les besoins, je présume.

M. Duchesneau: Oui. Chaque année, nous vérifions si ces chiffres sont exacts.

Nous préparons actuellement les chiffres pour le plan de l'année prochaine. Nous révisons donc le plan en fonction des dépenses que nous avons déjà faites et des dépenses qui sont prévues pour l'année suivante.

Le sénateur Forrestall: Vous révisiez donc votre plan.

M. Duchesneau: Bien sûr.

Le sénateur Forrestall: Je présume que le nombre de passagers augmentera.

M. Duchesneau: Oui.

Le sénateur Forrestall: Par conséquent, les recettes de cette taxe, qui sont actuellement de 1 milliard de dollars, augmenteront.

M. Duchesneau: Oui.

Le sénateur Forrestall: Dans votre plan, vous ne prévoyez toutefois que 2 milliards de dollars en dépenses. Nous atteindrons probablement ce niveau de recettes en deux ans et demi. Que ferez-vous des recettes des deux années et demie suivantes? Seront-elles versées au Trésor pour financer les services de santé?

M. Baker: Le plan porte sur une période de cinq ans, sénateur.

Le sénateur Forrestall: C'est encore pire.

M. Baker: Les fonds que nous estimons nécessaires, soit 1,9 milliard de dollars, serviront à couvrir les frais pour cette période de cinq ans. Plus tard, nous devons envisager de remplacer l'équipement. La durée de vie de certains dispositifs est de cinq à sept ans. Il faudra en outre des fonds pour acheter les nouvelles technologies jugées utiles.

C'est pourquoi nous procédons de cette façon. Nous déterminerons nos dépenses au cours de la révision annuelle de notre plan général. Si nous avons besoin de fonds supplémentaires, soyez certain que nous ne demanderons pas plus que ce dont nous avons besoin.

Le sénateur Forrestall: Je présume que vous direz à un certain moment au ministre de réduire le montant des fonds parce que vous ne les dépenserez pas entièrement et que vous n'aurez pas besoin d'un tel montant.

M. Baker: Le ministre des Transports sera le premier à poser la question. C'est lui qui nous demandera si nous avons besoin de fonds.

Senator Forrestall: You would not tell him? You would wait until he asks you?

Mr. Baker: He will be the one asking us, and we would be the ones identifying it.

Senator Forrestall: Will you do me a favour? When you hit that point, will you tell him? Do not wait for him to ask.

Mr. Baker: You can be assured of that, Senator.

The Chairman: Just to clarify a point that has come up.

If I understood you correctly, the 80 million departures and arrivals work out to 40 million times 12?

Mr. Duncan: Forty million enplanements.

The Chairman: The total revenue could be in the area of 40 million times 12, or \$480 million?

Mr. Duncan: I think that would be correct. I am looking across to Mike.

Senator Banks: Are we close? Is that the ballpark?

Mr. Duncan: That is the ballpark.

The Chairman: I wanted to clarify that.

Mr. Duncan: I think you have seen news media reports that in actual fact, the revenues were not as high as expected.

[Translation]

Senator Day: Mr. Duchesneau, I have a few questions for clarification on your outstanding presentation. Mr. Baker or Mr. Duncan can answer, whoever you decide will give the answer.

[English]

Senator Day: Page 6 of your report: When you talk about the explosive detection systems, is that the swipe system we see, as passengers, testing for explosives?

Mr. Duncan: Yes. That would be on the pre-board screening sequence. That is called a trace machine. That is an explosive detection device. If you are chosen, and that small swab is taken and is put in the machine, it is about a 30-second dwell time, and it will analyze for any trace of explosives.

Senator Day: Luckily I have not had a false positive yet, but a colleague of mine did at the Ottawa airport this morning. That is always a fun time. I am sure it is better to have the odd false positive than the other way around. We understand the security issues, and we are supportive. I think most travellers are, quite frankly. I find people to be much more tolerant of the delays than previously. We compliment you on the work you are doing.

Le sénateur Forrestall: Ne serez-vous pas les premiers à le signaler? Attendrez-vous qu'il vous pose la question?

M. Baker: C'est lui qui nous posera la question et c'est nous qui déterminerons nos besoins.

Le sénateur Forrestall: Pourriez-vous me faire une faveur? Pourriez-vous le lui signaler en premier, sans attendre qu'il vous pose la question?

M. Baker: Je vous le promets, sénateur.

Le président: Je voudrais éclaircir un point.

Si je vous ai bien compris, pour les 80 millions de départs et d'arrivées, le montant sera la somme de 40 millions fois 12.

M. Duncan: Quarante millions d'embarquements.

Le président: Les recettes totales pourraient donc être d'environ 40 millions de fois 12, soit 480 millions de dollars?

M. Duncan: Je pense que c'est exact. J'interroge Mike du regard.

Le sénateur Banks: Est-ce le chiffre approximatif?

M. Duncan: Oui.

Le président: Je tenais à ce que ce soit bien clair.

M. Duncan: Je pense que vous avez lu dans les journaux que les recettes ne sont en réalité pas aussi élevées que prévu.

[Français]

Le sénateur Day: M. Duchesneau, j'ai quelques questions de clarification sur votre excellente présentation, M. Baker ou M. Duncan pourront répondre, libre à vous de décider qui donnera la réponse.

[Traduction]

Le sénateur Day: À la page 6 de votre mémoire, vous mentionnez les systèmes de détection d'explosifs. S'agit-il du système à balayage que les passagers connaissent déjà?

M. Duncan: Oui. Il est utilisé pendant le contrôle préembarquement. Il s'agit d'appareils permettant de détecter les traces d'explosifs. Il s'agit donc d'un dispositif de détection des explosifs. Si l'on vous choisit et que l'on prend ce petit tampon pour le placer dans la machine, celle-ci en fait l'analyse en environ 30 secondes pour y détecter éventuellement des traces d'explosifs.

Le sénateur Day: Je n'ai pas encore eu de résultat faux positif, mais un de mes collègues en a eu un ce matin à l'aéroport d'Ottawa. C'est toujours amusant. Je suis sûr qu'il est préférable d'obtenir de temps en temps un résultat faux positif qu'un faux négatif. Nous sommes conscients des problèmes de sécurité et nous appuyons les mesures qui sont prises. Je crois sincèrement que la plupart des voyageurs les approuvent. Je trouve que les passagers se montrent beaucoup plus tolérants qu'avant en ce qui concerne les retards. Nous vous félicitons pour la tâche que vous accomplissez.

In the next paragraph, it talks about hold baggage. Would that be baggage that I check in and is being sent down below somewhere? That is what I assumed that was.

The explosive detection system that you have there, is that the same kind of manual swiping system, or is that a full baggage pass-through type system?

Mr. Duncan: Our answer on that is, we have multi-level types of systems. In actual fact, depending on the type of airport, the volume of traffic, we will have a slightly different solution. Again, also, depending on the particular airport, the configuration of the airport. One of the complexities of this program, to deliver this rapidly, is to put it into a system, again, to support the industry, and also to recognize that airports are always in some form of construction.

Obviously, it is easier to put it in when it is in the planning stage as opposed to a retrofit. We have a multi-level type of system, depending on the airport.

Senator Day: If an airport were to implement a system whereby, before you check your bag, you have to go through security with your bags, would that be a decision that you would make for a particular airport, or would that be a decision you would make in conjunction with the particular airport in Canada, or would they make that decision?

Mr. Duncan: We would be doing that in conjunction with the airport.

Senator Day: Are there any plans to do that kind of thing in Canada?

Mr. Duncan: You have seen it in some airports.

Senator Day: Not in Canada.

Mr. Duncan: Yes, you have. If you have been through Halifax and gone to the United States, you might have seen that.

Senator Day: Thank you.

You indicate at the bottom of page 6, every effort is being made to meet the International Civil Aviation Organization standards by 2006.

Could we have a copy of those standards that you are trying to get to in the next four years? Could you make those available to us, and could you tell us where you are behind and why it will take you that long to get to those international standards?

Mr. Duchesneau: You mean the ICAO standards?

Senator Day: Yes.

Mr. Duncan: ICAO annex 17 is a generally accepted protocol between countries, and certainly we could make that available.

Au paragraphe suivant, vous mentionnez les bagages de soute. S'agit-il des bagages que je dépose au guichet et qui sont acheminés quelque part au sous-sol? J'ai présumé que c'est de cela qu'il s'agit.

Le système de détection des explosifs est-il un système analogue au système de balayage manuel ou s'agit-il d'un système analogue au système de passage intégral des bagages dans une machine?

M. Duncan: Nous utilisons des systèmes à niveaux multiples. Nous adoptons des solutions légèrement différentes selon le type d'aéroport et selon le volume de circulation. Le système diffère également selon la configuration de l'aéroport. La difficulté de ce type de programme, si l'on veut l'exécuter avec rapidité, consiste à l'intégrer à un système qui aide l'industrie tout en tenant compte du fait qu'il y a toujours des travaux de construction dans les aéroports.

Il est bien entendu plus facile d'installer le système dès la préparation des plans d'un aéroport que pendant des travaux de modernisation. Nous utilisons un système à plusieurs niveaux, qui varie selon l'aéroport.

Le sénateur Day: Si un aéroport voulait mettre en oeuvre un système qui obligerait les passagers à se soumettre à un contrôle de sécurité avec leurs bagages, avant de les faire enregistrer, s'agirait-il d'une décision que vous auriez prise pour cet aéroport, d'une décision prise de concert avec la direction de l'aéroport concerné ou encore d'une décision personnelle de la direction?

M. Duncan: Ce serait une décision prise de concert avec la direction de l'aéroport.

Le sénateur Day: Prévoit-on instaurer un système de ce type au Canada?

M. Duncan: Vous l'avez vu dans certains aéroports.

Le sénateur Day: Pas au Canada.

M. Duncan: Si. Si vous êtes passé par l'aéroport de Halifax pour aller aux États-Unis, vous l'avez peut-être vu.

Le sénateur Day: Merci.

Au bas de la page 7, vous mentionnez que tous les efforts sont mis en oeuvre pour satisfaire aux normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale d'ici 2006.

Avez-vous sous la main un document où sont indiquées les normes que vous vous efforcez d'appliquer d'ici quatre ans? Pourriez-vous le mettre à notre disposition et mentionner quelles normes vous n'appliquez pas encore entièrement et pourquoi il vous faut aussi longtemps pour arriver à respecter ces normes internationales?

M. Duchesneau: Voulez-vous dire les normes de l'OACI?

Le sénateur Day: Oui.

M. Duncan: L'annexe 17 de l'OACI est un protocole généralement reconnu entre les pays et nous pourrions certainement vous procurer ce document.

Senator Day: That would be appreciated. Maybe we could have your comment on where we are behind and why it will take so long to get to these international standards? Would you be able to do that?

Mr. Duncan: I think what we have said is, we will be meeting the international — it is an agreed date between countries.

Senator Day: Am I reading too much into the words, “every effort is being made to”?

Mr. Duchesneau: We are making the effort, depending on many other aspects that we have to deal with.

Senator Day: Mr. Duchesneau, I am reading into that that you are not there now, that you have some challenges in getting there in four years. What I would like to know is, can you tell us what those challenges are and what we have to do to get there?

Mr. Duchesneau: We asked a consultant firm to look at that in different parts of the world, and it seems we are way ahead of most of the countries. There are reasons.

Are the machines available? There are only a few companies in the world that can produce those machines. That is one aspect. Also, there are other aspects we need to look at. It is not because our efforts are not there. We are putting in all the efforts, but we are not — if we were building those machines, maybe we could do it faster, but that is one problem that we need to face.

Senator Day: Supply of the equipment to meet the standard is one of your hindrances.

Are there any others? If you want to tell me about those when you give me the list, and I can look at it and see what the standards are, that would be fine. We are just looking for clarification.

Mr. Duchesneau: I will give you the information on that, senator.

Senator Day: Thank you. The next issue that follows from that is number 3 in your presentation, page 7, where you talk about selected airports. You are entering into agreements with the airports whereby the cost of aviation security policing would be the responsibility of the airport, but you would be providing a financial contribution. Is that the way I read that?

Mr. Duchesneau: Yes.

Senator Day: Who sets the standards as to what these policemen and women are supposed to be doing at the airport?

Mr. Duchesneau: Transport Canada, through a threat assessment. They are the ones who set the standards.

Le sénateur Day: Nous l’apprécierions beaucoup. Vous pourriez peut-être indiquer quelles sont les normes que vous n’atteignez pas encore et pourquoi il vous faudra aussi longtemps pour appliquer entièrement ces normes internationales. Seriez-vous en mesure de le faire?

M. Duncan: Je pense que ce que nous avons mentionné, c’est que nous satisferons aux normes internationales pour une date qui a été convenue entre les divers pays concernés.

Le sénateur Day: Est-ce que le passage «tous les efforts sont mis en oeuvre pour satisfaire ces normes» suscite trop d’attentes de ma part?

M. Duchesneau: Nous mettons des efforts en oeuvre, mais nous devons tenir compte de bien d’autres facteurs.

Le sénateur Day: Monsieur Duchesneau, j’en conclus que vous ne satisfaites pas encore à ces normes et que vous avez encore bien des difficultés à surmonter au cours des quatre prochaines années. Pouvez-vous préciser de quelles difficultés il s’agit et quelles mesures il faut prendre pour atteindre cet objectif?

M. Duchesneau: Nous avons demandé à un cabinet de consultants d’examiner la situation dans diverses régions du monde et il semblerait que nous soyons en avance sur la plupart des autres pays. Voici pourquoi.

Les machines nécessaires sont-elles disponibles? Très peu de compagnies, et ce, à l’échelle mondiale, sont capables de fabriquer ces machines. C’est un aspect du problème. Nous devons en outre tenir compte de plusieurs autres facteurs. Nous mettons effectivement tous les efforts en oeuvre mais si nous construisions ces machines nous-mêmes, ce serait peut-être plus rapide. C’est un problème auquel nous ne pouvons pas échapper.

Le sénateur Day: Un des obstacles est donc lié à la pénurie qui touche l’équipement nécessaire pour satisfaire à cette norme.

Y a-t-il d’autres normes qui ne soient pas encore respectées? J’apprécierais que vous les indiquiez quand vous me remettrez le document sur les normes. Nous aimerions avoir des renseignements plus précis à ce sujet.

M. Duchesneau: Je vous communiquerai des renseignements à ce sujet, sénateur.

Le sénateur Day: Je vous remercie. La question suivante concerne le troisième point indiqué dans votre exposé, à la page 8, celui où vous mentionnez que vous établissez des ententes avec certains aéroports, en vertu desquels le coût des services de police reliés à la sûreté aérienne relèverait de la responsabilité de l’aéroport mais que vous verseriez des contributions financières. Est-ce bien cela?

M. Duchesneau: Oui.

Le sénateur Day: Qui fixe les normes en ce qui concerne les services que ces policiers et policières doivent assurer à l’aéroport?

M. Duchesneau: C’est Transports Canada qui les fixe, en se basant sur une évaluation de la menace. C’est ce ministère qui fixe les normes.

Senator Day: Is there some published document that you could make available to us so we could see the standards you are expecting, and then you give them money to achieve those standards?

Mr. Duchesneau: The best witness to answer that question would be Mr. Elliott. I understand he is here Wednesday. He is the ADM responsible for setting the standards.

Senator Day: Who tells you what contribution you should be making?

Mr. Duchesneau: Transport.

Senator Day: Transport Canada says, “CATSA, pay X dollars to this airport, and they will do some policing for you”?

Mr. Duchesneau: According to threat assessment, yes.

Senator Day: You do not know precisely what they are doing, but you know the department is telling you to pay some dollars; is that correct?

Mr. Duchesneau: Correct.

Senator Day: The issue of non-passengers who have access to aircraft was one of the added responsibilities.

We were told that was the responsibility for the screening of non-passengers entering restricted areas at the airport, but your comment at page 8, under number 5, is that CATSA is responsible for developing and implementing a system for random screening. Who decided it would be random?

Mr. Duchesneau: We just started the consultation process with our stakeholders — airports and airline companies. We should have the results of that in a couple of months. We need to set those standards together.

Senator Day: Transport Canada asked you to do screening of non-passengers.

Mr. Duchesneau: They gave us the mandate and we are just starting the consultation process.

Senator Day: Did Transport Canada say that that screening should be random?

Mr. Duchesneau: No. We just had the two mandates, as I said, creating and implementing a system for the random screening of non-passengers.

Senator Day: Transport Canada told you it should be a random system?

Mr. Duchesneau: Thus far, but we just started the consultation process. My job is to ensure that I will inform the minister on things that we should be doing to improve security. Let us start the consultation process and, perhaps, it will turn out differently.

Le sénateur Day: Pourriez-vous nous procurer un document qui nous permettrait de savoir à quelles normes vous prévoyez que les aéroports satisfassent avec les fonds que vous leur remettez à cette fin?

M. Duchesneau: La personne la mieux placée pour répondre à cette question est M. Elliott. J’ai cru comprendre qu’il témoignerait mercredi. C’est le sous-ministre adjoint qui est chargé de fixer les normes.

Le sénateur Day: Qui indique le montant de la contribution que vous devriez verser?

M. Duchesneau: Transports Canada.

Le sénateur Day: Donc, Transports Canada décide que «l’ACSTA verse tel montant à tel aéroport qui assurera des services de police pour votre compte».

M. Duchesneau: D’après l’évaluation de la menace.

Le sénateur Day: Vous ne savez pas en quoi consistent exactement ces services de police mais le ministère vous demande de verser une contribution. Est-ce bien cela?

M. Duchesneau: Oui.

Le sénateur Day: La question des non-passagers qui ont accès à l’avion est une des responsabilités supplémentaires qui vous ont été confiées.

Quelqu’un a mentionné qu’il s’agit de la responsabilité du contrôle des non-passagers qui pénètrent dans les zones réglementées de l’aéroport mais, d’après les commentaires que vous faites à la page 9, au cinquième point, c’est l’ACSTA qui est chargée d’élaborer et de mettre en oeuvre un système de contrôle aléatoire. Qui a décidé que ce contrôle serait aléatoire?

M. Duchesneau: Nous venons d’amorcer le processus de consultation avec nos intervenants — les aéroports et les compagnies aériennes. Nous devrions savoir à quoi nous en tenir d’ici deux ou trois mois. Nous devons fixer ces normes ensemble.

Le sénateur Day: Ainsi, c’est Transports Canada qui vous a demandé de prendre en charge le contrôle des non-passagers.

M. Duchesneau: Il nous a accordé ce mandat et nous venons d’entamer le processus de consultation.

Le sénateur Day: Est-ce Transports Canada qui a décidé que ce contrôle serait aléatoire?

M. Duchesneau: Non. Comme je l’ai mentionné, nous n’avions que deux mandats, celui de créer et celui de mettre en oeuvre un système de contrôle aléatoire des non-passagers.

Le sénateur Day: Est-ce Transports Canada qui a décidé que ce serait un système aléatoire?

M. Duchesneau: Nous venons d’amorcer le processus de consultation. Ma tâche consiste à tenir le ministre au courant des mesures qu’il faudrait prendre pour améliorer la sécurité. Ce sera peut-être différent après le processus de consultation.

Senator Day: When Transport Canada asked you to take on this new responsibility, did they tell you that it should be a random-type screening?

Mr. Duchesneau: Yes, they did.

Senator Wiebe: Going back to your answer to Senator Day regarding the levels of policing at various airports, as determined by a risk assessment, it is my understanding that you and your agency are responsible for the security of the airports. If there is a risk assessment, which I am sure is done by your agency, why then can you not determine what level of funding should be paid to the airport, rather than the Minister of Transport?

Mr. Baker: When this was first identified, the Minister of Transport identified that we should be involved in aviation-related costs. It was a minimal program to help the airports recover some of the costs, but it was strictly related to what we called "aviation-related policing costs." It does not include all policing costs at the airport. We went through, and based on the amount of risk, which was one factor that we looked at in conjunction with Transport Canada, we attempted to come up with what we would determine as being the financial contribution at each of these airports. Does it cover all costs? No. It is a minimal program to help them in relation to these costs that they are incurring. That is how it was established.

Senator Wiebe: Those moneys, then, come from other than the \$12 assessment fee?

Mr. Baker: No, it comes from within that program as well, senator.

Senator Wiebe: If you do a risk assessment, you understand that there should be a higher level of policing at airport B and you recommend further funds be allocated, what happens if the minister says no? If that is the outcome, what is the point of your agency? Do you people not run that part of the security?

Mr. Duchesneau: Policy is made by Transport Canada.

Senator Wiebe: The thing that bothers me is that policy by Transport Canada says that yes, according to risk assessment there should be a certain level of policing at airports. That policy has been made. Why, then, should you have to go back to the minister and ask for funding that goes to airport B? Why do you not have the authority to make that part of your budget?

Mr. Baker: First, the intelligence issue regarding all this information rests with Transport Canada. The regulator is Transport Canada. They set the standard, based on the time that a police officer may need to respond to the areas that we are funding or helping to fund. Are we funding all of them? No. That

Le sénateur Day: Quand Transports Canada vous a demandé de vous charger de cette nouvelle responsabilité, vous a-t-il donné l'instruction de faire un contrôle aléatoire?

M. Duchesneau: Oui.

Le sénateur Wiebe: D'après votre réponse à la question du sénateur Day concernant les niveaux de surveillance policière dans divers aéroports, en fonction d'une évaluation du risque, j'ai l'impression que c'est vous et votre organisme qui êtes responsables de la sécurité dans les aéroports. Si l'on fait une évaluation du risque — qui est certainement faite par votre organisme —, pourquoi n'est-ce pas vous, plutôt que le ministre des Transports, qui déterminez le montant des fonds qui devraient être versés à l'aéroport?

M. Baker: Au début, c'est le ministre des Transports qui a déterminé que nous devrions participer aux frais liés au transport aérien. Il s'agissait d'un programme minimal visant à aider les aéroports à récupérer une partie des coûts, mais notre contribution était strictement liée à ce que nous appelons les «coûts de surveillance policière liés à l'aviation». Cette contribution ne couvre pas tous les coûts de surveillance policière à l'aéroport. En tenant compte du degré de risque, qui est un des facteurs que nous avons évalués avec Transports Canada, nous avons tenté de déterminer le montant de la contribution financière pour les divers aéroports. Est-ce qu'elle couvre tous les coûts? Non. Il s'agit d'un programme minimal ayant pour but de les aider à payer leurs frais. C'est ainsi que l'on a procédé.

Le sénateur Wiebe: Dans ce cas, ces fonds viennent-ils d'une autre source que des recettes du droit de 12 \$?

M. Baker: Non, ils proviennent de ce programme également, sénateur.

Le sénateur Wiebe: Si vous faites une évaluation du risque, vous savez que le niveau de surveillance policière devrait être plus élevé à tel aéroport et vous recommandez que l'on alloue des fonds supplémentaires. Que faites-vous si le ministre refuse? Quelle position adoptez-vous dans ce cas? Vos agents n'assument-ils pas en partie les services de sécurité?

M. Duchesneau: La politique est établie par Transports Canada.

Le sénateur Wiebe: Ce qui me préoccupe, c'est que la politique de Transports Canada consiste à établir un certain niveau de surveillance policière dans les aéroports en fonction d'une évaluation du risque. Cette politique est établie. Pourquoi dès lors devriez-vous demander des fonds supplémentaires au ministre pour un aéroport précis? Pourquoi n'avez-vous pas le pouvoir de prendre cette décision dans le cadre de votre budget?

M. Baker: Les services de renseignement dans ce domaine relèvent de Transports Canada. C'est l'organisme de réglementation. C'est Transports Canada qui fixe la norme, en se basant sur le temps qu'il faut à un agent de police pour intervenir dans les domaines que nous finançons ou que nous

is the whole thing, that the airports are still involved; they are providing funding and we are providing funding. It was never intended to cover all the costs.

From a regulatory point of view, Transport Canada stands right up. It is their responsibility to identify what are the requirements. In our program, we help to pay for some of it, but the airports are still involved themselves as well.

Senator Wiebe: Do you not do the risk assessment?

Mr. Duchesneau: We do not have the means. Transport Canada does the assessment because they have the intelligence. We do not do any intelligence investigation. It is done by Transport Canada, with the RCMP and CSIS. We are not equipped and it is not in our mandate to do that. To evaluate a threat, you need the equipment and the tools, which we do not have.

Senator Wiebe: When it comes to determining what level of training screeners need, is that decision made by Transport Canada or by you people?

Mr. Duchesneau: We make that decision.

Senator Wiebe: What is the difference?

Mr. Duchesneau: It is totally different. We have the means to do training. We know exactly what our standing and operating procedures are, so we train people accordingly. However, when it is time to make a threat assessment, we need intelligence to do that. It is not in our mandate to do intelligence.

Senator Day: Are you able to share with us what type of randomness you have decided to implement in your screening of non-passengers?

Mr. Duchesneau: It is part of the strategy, and it is in CATSA's act that I cannot discuss such things.

Senator Banks: What does the Parliament of Canada Act say about that?

The Chairman: We have a ruling that says that a witness who refuses to testify before us may be reported to the Senate and found in contempt.

Mr. Duchesneau: Section 32.2 of the act.

The Chairman: I do not think we have asked you a question just now, sir.

Mr. Duchesneau: Oh, sorry.

Senator Cordy: Mr. Duchesneau, you have been in your job for one month. What are the most immediate challenges that you are facing?

Mr. Duchesneau: Building a team. Come December 31, we have just over 3,000 new personnel who are going through training and will be in airports representing CATSA. When I started building

contribuons à financer. Nous ne finançons pas tous les services de surveillance policière. Les aéroports interviennent toujours; ils fournissent une partie des fonds et nous en fournissons une autre. Le but n'a jamais été de couvrir tous les frais.

La réglementation relève de Transports Canada. C'est sa responsabilité de déterminer les besoins. Dans le cadre de notre programme, nous contribuons aux frais mais les aéroports en paient toujours une partie.

Le sénateur Wiebe: Ne faites-vous pas l'évaluation du risque?

M. Duchesneau: Nous n'avons pas les ressources nécessaires. C'est Transports Canada qui fait l'évaluation parce que c'est lui qui a les renseignements. Nous n'avons pas de service de renseignement. C'est Transports Canada qui s'en charge, avec la GRC et le Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS). Nous ne sommes pas équipés pour cela et ça ne fait pas partie de notre mandat. Pour évaluer une menace, il faut avoir l'équipement et les outils nécessaires, ce que nous n'avons pas.

Le sénateur Wiebe: Lorsqu'il s'agit de décider du niveau de formation qu'il est nécessaire de donner aux agents de contrôle, la décision est-elle prise par vous ou par Transports Canada?

M. Duchesneau: C'est nous qui la prenons.

Le sénateur Wiebe: Quelle est la différence?

M. Duchesneau: C'est très différent. Nous avons les ressources nécessaires pour assurer la formation. Nous connaissons notre situation précise et nos procédures d'exploitation; nous organisons la formation en conséquence. Lorsqu'il s'agit cependant de faire une évaluation du risque, il faut des renseignements. Nous ne sommes pas chargés d'assurer un service de renseignement.

Le sénateur Day: Pouvez-vous indiquer quel type de contrôle aléatoire vous avez décidé de faire en ce qui concerne les non-passagers?

M. Duchesneau: Cette décision fait partie de la stratégie et la loi sur l'ACSTA précise que je ne peux pas faire de commentaires à ce sujet.

Le sénateur Banks: Que dit la Loi sur le Parlement du Canada à ce sujet?

Le président: D'après le Règlement, un témoin qui refuse de témoigner peut être signalé au Sénat et reconnu coupable d'outrage.

M. Duchesneau: Il s'agit du paragraphe 32.2 de la loi.

Le président: Je ne pense pas que l'on vienne de vous poser une question, monsieur.

M. Duchesneau: Excusez-moi.

Le sénateur Cordy: Monsieur Duchesneau, vous occupez ce poste depuis un mois. Quelles sont les difficultés que vous devez surmonter dans l'immédiat?

M. Duchesneau: Former une équipe. Le 31 décembre, nous aurons un peu plus de 3 000 nouveaux employés en formation qui représenteront l'ACSTA dans les aéroports. Lorsque j'ai amorcé

this team, we were about 30, and we are now up to about 75. We are growing. We are facing growing pains and the challenge is there, but I know we can face the challenge.

Senator Cordy: That is a large number of people to bring together in a short period of time.

Mr. Duchesneau: Yes, and we will be there December 31.

Senator Cordy: What do you expect the challenges to be for CATSA in the years to come?

Mr. Duchesneau: Always being one step ahead of people who have bad intentions. We need to work. My job in the coming year will be to build bridges with the police community, with the intelligence community, with the airports, with the airline companies, with people at the international level. About two weeks ago, I met with Admiral Loy, who is the president of the Transportation Security Administration in the U.S., and he is facing the same problems. We do not need to make the same mistakes that he is making. By being partners with them, we will learn and we will improve our act quicker.

Senator Cordy: Is there cooperation with other countries, particularly with the United States?

Mr. Duchesneau: When I spoke with him, I saw that he is very open. We have a meeting in January, in Washington, to share the problems that both agencies are facing — his and ours.

Senator Cordy: Five or eight years into the future, what changes will Canadians see when they get to an airport? What changes do you visualize the Canadian public will see when they walk into an airport?

Mr. Duchesneau: The quality of personnel. I think that we have increased the way we are paying them, the way we train them. We have received compliments about our training procedure. As a matter of fact, other agencies here in Ottawa want to go through the same type of training that we are giving. We put a lot of emphasis on customer service. I think we can do this job, because 99.99 per cent of people are law-abiding citizens, and they need to be treated like that. We, like I said, put a lot of emphasis on customer service.

Senator Cordy: You are expecting to be finished by the end of this year?

Mr. Duchesneau: By December 31, but that is the first part of the training. We will also have on-the-job training and a certification process as we go along. It is not just for one time or three days or a week of training, but as they go along, we will improve the training process.

Senator Cordy: So there will be on-the-job refresher courses —

la formation de cette équipe, nous étions 30 et nous sommes actuellement environ 75. Notre équipe est en pleine croissance. Nous faisons face à une crise de croissance et c'est à ce niveau que réside le défi, mais nous sommes en mesure de le relever.

Le sénateur Cordy: Ça fait un grand nombre de personnes à réunir en peu de temps.

M. Duchesneau: Oui, et c'est le nombre d'employés que comptera notre équipe le 31 décembre.

Le sénateur Cordy: Quels défis l'ACSTA s'attend-elle à devoir relever au cours des prochaines années?

M. Duchesneau: Il faudra toujours être en avance sur les personnes qui sont animées de mauvaises intentions. Nous avons du pain sur la planche. Au cours des 12 prochains mois, je devrai établir des liens avec le milieu policier, les services de renseignement, les aéroports, les compagnies aériennes et avec des organismes étrangers. Il y a environ deux semaines, j'ai rencontré l'amiral Loy, qui est président de la Transportation Security Administration américaine et il est confronté à des problèmes semblables. Nous ne devons pas nécessairement commettre les mêmes erreurs que lui. En formant une association avec cet organisme, nous aurons accès à des informations qui nous permettront de rajuster notre tir plus rapidement.

Le sénateur Cordy: Votre organisme coopère-t-il avec ceux d'autres pays, surtout avec d'autres organismes américains?

M. Duchesneau: Au cours de notre conversation, M. Loy s'est montré très réceptif. Nous avons décidé de nous rencontrer en janvier, à Washington, pour discuter des problèmes respectifs des deux organismes.

Le sénateur Cordy: Quels changements les Canadiens pourront-ils constater d'ici cinq à huit ans? Quels changements pensez-vous que les Canadiens pourront remarquer en entrant dans un aéroport?

M. Duchesneau: La compétence du personnel. Je pense que nous avons amélioré le salaire des employés et leur formation. Nous avons d'ailleurs reçu des compliments au sujet de notre méthode de formation. En fait, d'autres organismes fédéraux veulent l'adopter. Nous mettons beaucoup l'accent sur le service à la clientèle. Je pense que c'est possible parce que 99,99 p. 100 des personnes auxquelles nous avons affaire sont des citoyens respectueux de la loi et qu'il faut les traiter comme tels. Comme je viens de le mentionner, nous mettons beaucoup l'accent sur le service à la clientèle.

Le sénateur Cordy: Vous attendez-vous à avoir terminé d'ici la fin de l'année?

M. Duchesneau: Pour le 31 décembre, mais il s'agit du premier volet de la formation. Nous ferons également de la formation en cours d'emploi et nous mettrons en place un processus d'accréditation. Il ne s'agit pas d'une formation ponctuelle ou d'une formation de trois jours ou d'une semaine; au contraire, nous améliorerons le processus de formation avec le temps.

Le sénateur Cordy: Vous organiserez donc des cours de perfectionnement en cours d'emploi...

Mr. Duchesneau: On a regular basis.

Senator Cordy: — when something new comes out. Good.

We have all read and heard stories about people who have actually made it onto an airline carrier with something that they should not have had onboard. Do you have infiltration tests at the airport?

Mr. Duchesneau: Yes. Presently, Transport Canada does penetration tests, and we are working on having CATSA doing exactly the same thing, mainly to improve, once again, training and to improve the personnel that we are working with.

Senator Cordy: Will the Canadian public get any indication as to the results of the infiltration? I know that you will not say that at such and such an airport it is easier to get through security than at another one, but is there any way that the Canadian public can feel they are getting good value for their money?

Mr. Duchesneau: I can assure you of that. Now, should we be talking about that? That is another question. Like I said, we have many committees. We have the minister's office, Transport Canada, watching what we are doing. The question is: Is it of public interest to show that our system was easily penetrated? That is a very tough question to answer, and I am not so sure that we need to tell the public what the problems are. If we are asked by officials, by the minister, obviously we will tell that, but do we make that public? I am not certain.

Senator Cordy: How much information can Canadians get? I understand there is information that you cannot give out, but is there some way, other than just saying, "Yes, trust us. Everything is great" — of giving the public a feeling that, yes, things are much better than they were a year ago?

Mr. Duchesneau: I am a very transparent person, but once again, can we give out our strategies? If I were always speaking with law-abiding citizens, I would not have a problem with that, but it would be very counterproductive for me to say things that would help other people try to do a crime. I have a problem with that. I always did have a problem with that.

When I was police chief, can you talk about your strategies? No. Part of the system is to have a visible aspect of security and an invisible aspect of it. When you are in a city, you have police officers in uniform and you have detectives in plain clothes doing police work, but we do not tell that; otherwise, it would be counterproductive. It is the same thing with security. I would have a moral problem to say something that could be harming people.

Senator Cordy: In some areas of policing, we have been able to get — I am not talking airports, but Neighbourhood Watch programs or other programs — the public really involved in making sure that their neighbourhoods are safe places. Is there a way to get Canadians involved in making sure that airports and airline carriers are safe places to be?

M. Duchesneau: De façon régulière.

Le sénateur Cordy: ... lorsqu'on adopte de nouvelles techniques. C'est bien.

Nous avons lu des articles ou entendu des anecdotes au sujet de personnes qui avaient réussi à embarquer dans un avion avec des objets interdits à bord. Fait-on des tests d'infiltration à l'aéroport?

M. Duchesneau: Oui. Transports Canada fait actuellement des tests d'infiltration et l'ACSTA se prépare à procéder à des tests analogues, principalement pour améliorer la formation et accroître les compétences de notre personnel.

Le sénateur Cordy: Les Canadiens sont-ils informés des résultats de ces tests? Je sais bien que vous ne révélez pas le nom des aéroports où il est plus facile de déjouer les services de sécurité, mais est-il possible de faire en sorte que les Canadiens aient l'impression d'obtenir un bon rapport qualité-coût?

M. Duchesneau: Je vous le garantis. Quant à savoir si on devrait en parler, c'est une autre question. Comme je l'ai mentionné, nous avons mis en place de nombreux comités. Le cabinet du ministre des Transports surveille nos activités. Quant à savoir s'il est de l'intérêt public de signaler que quelqu'un a déjoué facilement notre système de surveillance, c'est très délicat. Je ne suis pas convaincu qu'il soit nécessaire de mettre les Canadiens au courant des problèmes. Si de hauts fonctionnaires ou le ministre nous posent la question, nous leur donnerons les renseignements, mais je ne suis pas certain qu'il faille les rendre publics.

Le sénateur Cordy: Dans quelle mesure les Canadiens sont-ils informés? Je comprends que vous ne puissiez pas divulguer certaines informations et que tout ce que vous puissiez dire, pour convaincre les Canadiens que la situation s'est améliorée depuis un an, c'est que tout va bien et qu'il faut vous faire confiance.

M. Duchesneau: Je suis une personne très transparente mais, je le répète, pouvons-nous révéler nos stratégies? Si j'avais toujours affaire à des citoyens respectueux de la loi, je le ferais volontiers, mais nos efforts seraient compromis si je révélais des informations susceptibles d'aider d'autres personnes à commettre un délit. J'ai des réticences à ce sujet. J'en ai toujours eu.

J'ai été chef de police et est-ce qu'un chef de police peut donner des informations sur ses stratégies? Non. Le système comporte un aspect visible de la sécurité et un autre aspect, qui est invisible. Dans les villes, il y a des agents de police en uniforme et des détectives en civil qui font de la surveillance policière, mais nous ne le révélons pas, sinon l'efficacité du système serait compromise. Il en est de même en ce qui concerne la sécurité. J'aurais un cas de conscience si je divulguais des informations susceptibles d'avoir des conséquences néfastes.

Le sénateur Cordy: Dans certains domaines de la surveillance policière, on fait participer activement les citoyens; il ne s'agit pas de la surveillance dans les aéroports mais des programmes de surveillance de quartier ou de divers autres programmes dans le cadre desquels les citoyens s'assurent de la sécurité de leur quartier. Serait-il possible de faire participer les Canadiens pour s'assurer que les aéroports et les avions soient des lieux sûrs?

Mr. Duchesneau: I like that question. I am a firm believer in community policing. The police themselves do not have the means or the budget to make sure that no crimes are committed. That is why we ask the citizens to get involved in policing. It is the same thing at the airport. CATSA alone cannot do a good job if we do not talk with airport authorities, airlines and employees working at the airport. Sometimes they are the eyes of the airport and the eyes of the system. We need to reach out to them and make sure that everyone involved in an airport procedure is there also to make sure that security is at its highest level.

Senator Cordy: How would you go about educating the public?

Mr. Duchesneau: We already did a program called "The Fly Smart Program." I am just learning those as I go along. We had two flyers given to passengers to make sure that they would fly safely by using tips and information that they need to know. As a matter of fact, we will also be doing that in all airports. When passengers are waiting to go through pre-board screening, we will have screens giving them information on how to prepare, to make sure that they are going to go through the pre-board screening faster, and also things that they should not be bringing onboard. We need to inform them, and we will do that. Public affairs in 2003 will be a big agenda item for us. We need to inform people.

Hassles. We need to get rid of hassles when people go through the airport. We need to be firm in what we are doing, but if we can cut all the hassles that are not helpful in doing our job. I think we need to inform people, and that is what we will be doing.

Senator Atkins: Thank you, gentlemen, for being here tonight. Your chair has had quite a challenge since his appointment. This may be a little unfair to ask you at this time, since you have only been here for a short while, but since last April 1, have there been any significant changes in the mandate or in the regulations that have been applied through Transport Canada to make your job better or easier?

Mr. Duchesneau: I can tell you that ever since I got there, they were more than supportive. I think the evidence of that is that the two people surrounding me today were two of the best employees of Transport Canada, and they were given to us. Ever since I got there, every time I asked for something, they were very supportive and helpful. I know, because I spoke with him, that the minister wants CATSA to be there and do the best job there is.

Senator Atkins: What about the airlines?

Mr. Duchesneau: I had a meeting with Air Canada yesterday. They are also very open. It is in their own interest. We want to show that it is safe to fly Canadian airlines. They are very helpful. The message is, "Help us help you." I think they got the message.

M. Duchesneau: J'aime cette question. Je suis un fervent partisan de la surveillance communautaire. La police n'a pas les outils ni le budget nécessaires pour s'assurer qu'aucun crime ne soit commis. C'est pourquoi nous demandons aux citoyens de participer à la surveillance policière. La situation est la même dans les aéroports. L'ACSTA ne peut pas assurer une surveillance efficace sans communiquer avec les autorités aéroportuaires, les compagnies aériennes et les employés d'aéroport. Ce sont en quelque sorte les yeux de l'aéroport et du système. Nous devons les sensibiliser et nous assurer que toutes les personnes participant à une procédure aéroportuaire veillent en même temps à ce que la sécurité atteigne son niveau maximal.

Le sénateur Cordy: Comment procéderiez-vous pour sensibiliser la population?

M. Duchesneau: Nous avons déjà mis en place un programme appelé «Prenez l'air averti». J'apprends à mesure que nous progressons. Nous avons déjà fait distribuer deux circulaires aux passagers pour qu'ils prennent l'avion en toute sécurité, grâce à des petits conseils et à des informations très utiles. En fait, nous le ferons dans tous les aéroports. Nous installerons des écrans aux endroits où les passagers attendent pour le contrôle préembarquement, qui leur signaleront ce qu'il faut faire pour passer plus rapidement le contrôle préembarquement et quels objets il est interdit d'amener à bord de l'appareil. Nous devons les informer et nous le ferons. En 2003, les relations publiques constitueront un poste important de notre programme. Nous devons informer les usagers.

Nous devons mettre un terme aux tracasseries. Nous devons être fermes tout en nous efforçant de supprimer toutes les tracasseries inutiles. Je pense qu'il faut informer les usagers et nous le ferons.

Le sénateur Atkins: Je vous remercie de votre participation. Votre président a eu un gros défi à relever depuis sa nomination. C'est un peu injuste de vous poser cette question maintenant, puisque vous n'occupez ce poste que depuis peu mais, depuis le 1er avril, a-t-on apporté des changements importants à votre mandat ou mis en place des règlements pour accroître votre efficacité ou vous rendre la tâche plus facile, par l'intermédiaire de Transports Canada?

M. Duchesneau: Depuis que j'occupe ce poste, le ministère nous a beaucoup soutenus. La preuve est que les deux personnes qui m'accompagnent aujourd'hui étaient deux des meilleurs employés de Transports Canada qui nous ont été confiés. Chaque fois que je me suis adressé au ministère ou que je lui ai demandé de l'aide, il m'a toujours appuyé ou apporté de l'aide. Je sais, pour en avoir parlé avec lui, que le ministre veut que l'ACSTA assure une présence et atteigne un niveau d'excellence.

Le sénateur Atkins: Et les compagnies aériennes?

M. Duchesneau: J'ai rencontré hier des représentants d'Air Canada. Ils sont aussi très réceptifs. C'est dans leur intérêt. Nous voulons démontrer que l'on peut voler en toute sécurité avec les compagnies aériennes canadiennes. Ils ont fait des commentaires très pertinents. Le message est qu'il faut s'entraider. Je crois qu'ils l'ont compris.

Senator Atkins: What about the local airport authorities — for example, Pearson?

Mr. Duchesneau: Very good. I spent the last two weeks with them, one week in Salt Lake City for an international conference and last week with ATAC in Calgary. I have good contacts, and I am starting to visit all major airports first and then all 89 airports to make sure that we reach out to the operators of these airports.

Senator Atkins: Does CATSA have any input into the development of the new construction of airport terminals?

Mr. Duncan: Certainly for the installation of the multi-level systems, we have worked with a major engineering firm that we have onboard to work with us, and we are working with the airports on those guidelines as they construct.

Senator Atkins: You are satisfied that the end product will be state of the art?

Mr. Duncan: State of the art. One of the issues, as was discussed earlier, is that we are also taking a look at the technology continuously, because we have to ensure that when an installation occurs, we are employing the best technology. We work closely with the United States. We are also working closely with the airports and the airlines.

Senator Atkins: You said that you have been working with the airlines. We had an airline flight attendant appear before us last week who made the case that the airline attendants' procedures have not changed since 9/11, and they are getting no training. She even admitted that she does not have the same comfort in going to work and getting on an aircraft as she used to have. Who is responsible for that? Is that Transport Canada or is that you? It is a security question.

Mr. Duchesneau: The best witness to answer that question would be Mr. Elliott when he comes here Wednesday. He is in charge of making those policies.

Senator Atkins: Do you believe that air marshals should be identified to the crews?

Mr. Duchesneau: No, not at all. It is a covert operation and it is good that it is like that.

Senator Atkins: If you talk to the people who are flying these aircraft —

Mr. Duchesneau: The captain knows. The captain is informed.

Senator Atkins: The captain is locked up front. He cannot do much if something happens in the cabin and the aircrew does not know what is going on. There is a clear conflict here, by the way, in terms of this issue.

Mr. Duchesneau: My opinion on that is the more we talk about it, the less effective it is.

Senator Atkins: That gets to your point on transparency.

Le sénateur Atkins: Et les autorités aéroportuaires locales, celles de l'aéroport Pearson, par exemple?

M. Duchesneau: Leur réaction est excellente. J'ai passé les deux dernières semaines avec les représentants, une à Salt Lake City, dans le cadre d'une conférence internationale, et la semaine dernière, avec l'ATAC, à Calgary. J'ai de bons contacts et j'entame une tournée des 29 aéroports canadiens, en commençant par les principaux, pour avoir des contacts avec les exploitants de ces aéroports.

Le sénateur Atkins: L'ACSTA a-t-elle son mot à dire dans les plans de construction de nouvelles aérogares?

M. Duncan: En ce qui concerne l'installation des systèmes à niveaux multiples, nous avons collaboré avec un bureau d'ingénieurs-conseils très connu et nous collaborons aussi avec les aéroports pour établir les lignes directrices en cours de travaux.

Le sénateur Atkins: Êtes-vous convaincus que le produit final sera à la fine pointe?

M. Duncan: Bien sûr! Comme je l'ai mentionné plus tôt, nous examinons continuellement les nouvelles technologies parce que nous devons employer la technologie la plus efficace quand on fait une installation. Nous travaillons en étroite collaboration avec les États-Unis, ainsi qu'avec les aéroports et les compagnies aériennes.

Le sénateur Atkins: Vous avez mentionné que vous avez collaboré avec les compagnies aériennes. Une agente de bord, qui a témoigné la semaine dernière, a dit que les procédures de sa compagnie en ce qui concerne les agents de bord n'avaient pas changé depuis le 11 septembre et qu'ils ne reçoivent pas de formation. Elle a même reconnu qu'elle était moins rassurée qu'avant en allant au travail et en embarquant dans un appareil. Qui est responsable de cette situation? Est-ce Transports Canada ou est-ce vous? C'est une question de sécurité.

M. Duchesneau: La personne la plus apte à répondre à cette question est M. Elliott, que vous verrez mercredi. Il est chargé d'établir ces politiques.

Le sénateur Atkins: Pensez-vous que l'identité des «policiers de l'air» devrait être révélée aux équipages?

M. Duchesneau: Non, pas du tout. C'est une opération secrète et il est bon qu'elle le reste.

Le sénateur Atkins: Quand on parle aux personnes qui pilotent ces appareils...

M. Duchesneau: Le capitaine est au courant. Il est informé.

Le sénateur Atkins: Le capitaine est enfermé dans le nez de l'appareil. Il est impuissant si un incident se produit dans la cabine et si l'équipage ignore ce qui se passe. C'est tout à fait illogique.

M. Duchesneau: Je pense que plus on en parle, moins le système est efficace.

Le sénateur Atkins: Cela a pourtant un rapport avec la transparence que vous avez évoquée.

Mr. Duchesneau: I do not have a problem being transparent. I can be transparent on the good things. There are things that we cannot tell.

I am tortured here today, because there are things that I would like to tell, but I cannot. I think I would not be fulfilling my mandate in talking about things that could harm the system.

Senator Forrestall: Do not tantalize us, please.

Mr. Duchesneau: No.

Senator Atkins: Who would be responsible for training airline flight attendants in the new world of security?

Mr. Duchesneau: Transport Canada can issue policies on that. It is the airline companies that train their own personnel.

Senator Atkins: Who will push them to do it, Transport Canada? They are not doing that.

Mr. Duchesneau: Well, once again, I am not the right witness to comment on that. I am just working within the mandate given by Parliament for CATSA. I would like to be back here in six months and tell you what we have done, and then you can criticize us. I do not have a problem being criticized, on the contrary.

If you criticize us, I think we are in the same boat together. The reason why we have such a committee is because you want to improve security. I get the message. I want to be part of the solution, not part of the problem.

The Chairman: The question had to do with your mandate. Your mandate includes the air marshal program. Am I correct?

Mr. Duchesneau: Yes, it does.

The Chairman: That is what the questioner is asking about. I think you are the right witness. You can proceed with your questions.

Senator Atkins: I only have one other question at this time — namely, do you believe pilots should have weapons?

Mr. Duchesneau: Not at all. If there is one thing I am convinced of, it is that. I used weapons for 30 years. I had to use weapons in very stressful situations. I am convinced that pilots should not be armed.

My job is to ensure that people who board planes do not come on with weapons and explosives. That is my job. I will have to respond to you and to the Canadian population about that.

If a pilot had to use a weapon inside his airplane, it is because I did not do my job properly. I will have to respond to that.

M. Duchesneau: Je n'ai aucune difficulté à être transparent. Je peux être transparent quand c'est utile. Nous ne pouvons toutefois pas divulguer certaines informations.

Je suis tourmenté parce que je voudrais vous donner certaines informations que je ne peux pas révéler. Je pense que je ne respecterais pas mon mandat en révélant des informations qui pourraient avoir des conséquences néfastes sur le système.

Le sénateur Forrestall: Ne nous donnez pas de faux espoirs, je vous prie.

M. Duchesneau: Non.

Le sénateur Atkins: Qui serait responsable de la formation des agents de bord dans le cadre du nouveau système de sécurité?

M. Duchesneau: Transports Canada peut établir des politiques à ce sujet. La formation du personnel est assurée par les compagnies aériennes.

Le sénateur Atkins: Qui va les pousser à donner cette formation? Est-ce Transports Canada? Les compagnies n'assurent pas cette formation.

M. Duchesneau: Je ne suis pas la personne apte à faire des commentaires à ce sujet. Je me contente de m'acquitter du mandat que le Parlement a confié à l'ACSTA. Je voudrais revenir dans six mois pour vous parler de nos réalisations. Vous pourrez alors nous critiquer. Je n'ai aucune objection à ce qu'on nous critique, bien au contraire.

Vous nous critiquez mais nous sommes dans le même bateau. Si l'on a créé votre comité, c'est parce qu'on veut améliorer la sécurité. Je comprends le message. Je tiens à contribuer à la recherche d'une solution mais je ne veux pas aggraver le problème.

Le président: Cette question concerne votre mandat. Votre mandat inclut le programme des «policiers de l'air». Est-ce bien cela?

M. Duchesneau: Oui.

Le président: C'est pourquoi mon collègue vous pose cette question. Je pense que vous êtes le témoin auquel il faut la poser. Vous pouvez continuer à poser des questions.

Le sénateur Atkins: Il ne me reste plus qu'une autre question pour l'instant: pensez-vous que les pilotes devraient être armés?

M. Duchesneau: Pas du tout. J'en suis absolument convaincu. J'ai utilisé des armes pendant 30 ans. J'ai dû m'en servir dans des situations très stressantes. Je suis convaincu que les pilotes ne devraient pas être armés.

Ma tâche consiste à m'assurer que les personnes qui embarquent dans un avion ne portent pas une arme ou n'aient pas des explosifs. C'est ma tâche. Je devrai en répondre devant vous et devant la population canadienne.

Si un pilote devait utiliser une arme dans l'avion, ce serait parce que je n'aurais pas bien fait mon travail. Je devrais donc en répondre.

Senator Atkins: One of the first directives that came down after 9/11 was to substitute plastic knives for metal knives. Someone mentioned they would confiscate nail clippers at security. What about forks, are they not a dangerous weapon? Where do you draw the line in all this?

Mr. Duchesneau: Once again, is the system perfect? Obviously, no. We need to improve. As we go along, we will improve. Part of our mandate is to inform Transport Canada if there are any problems. I will do that.

I am pretty sure if I come back before this committee six months from now, we will have improved the system. I am convinced of that. However, we are a new organization trying to do our best to ensure that we will protect Canadian citizens.

Senator Atkins: You have quite a challenge.

Mr. Duchesneau: I think we do.

Senator Smith: This has been helpful, sir. I do not wish to torture you at all. I realize you have not been on the job all that long.

However, I wish to ask several questions relating to some evidence we heard from a previous witness earlier this month on November 4, Mr. Chuck Wilmink. He is the former corporate security manager of Canadian Airlines. Did you have a chance to review his evidence?

Mr. Duchesneau: Yes, I did.

Senator Smith: He was fairly critical, not just of your organization, but also generally. I want to touch on a couple of things he said. In his opening comment he said:

The current status of airport security is not very good. I could take anyone in this room and in two minutes train that person on how to put a bomb on an airplane for any city in the world.

I will not go on to describe how he said to do it. I want to cover a couple of these things.

He then in his opening statement said:

CATSA took over command of the airport passenger screeners from the airlines. In my view, it is the airlines' responsibility to have proper security on their flights. Their business depends on security. Control of passenger screening, in my eyes, ultimately lies with them. They should be in charge of that.

I suppose that is a policy matter. You may not want to comment on it. I want to give you the chance to comment on that. Do you have a reaction to his statement there?

Le sénateur Atkins: Une des premières directives qui a été établie après le 11 septembre concerne le remplacement des couteaux de métal par des couteaux en plastique. Un collègue a mentionné que l'on confisquait les pinces à ongles lors du contrôle de sécurité. Et les fourchettes? Ne sont-elles pas une arme dangereuse? Quelle distinction faites-vous dans ce contexte?

M. Duchesneau: Le système n'est manifestement pas parfait. Il faut l'améliorer. C'est ce que nous ferons avec le temps. Notre mandat consiste notamment à informer Transports Canada des problèmes éventuels. C'est ce que je ferai.

Je suis certain que si je me présente à nouveau devant vous dans six mois, je pourrai confirmer que nous avons amélioré le système. J'en suis convaincu. Notre organisme vient d'être créé et nous faisons de notre mieux pour assurer la protection des Canadiens.

Le sénateur Atkins: C'est tout un défi à relever.

M. Duchesneau: Effectivement.

Le sénateur Smith: Cette discussion est très instructive, monsieur. Je ne tiens pas du tout à vous torturer. Je suis conscient que vous n'occupez ce poste que depuis peu.

Je voudrais cependant poser plusieurs questions liées à des commentaires qu'un autre témoin a faits au début du mois, le 4 novembre. Ce témoin est Chuck Wilmink. Il a été directeur de la sécurité à Canadian Airlines. Avez-vous eu l'occasion d'examiner les commentaires qu'il a faits à cette occasion?

M. Duchesneau: Oui.

Le sénateur Smith: Il a vivement critiqué le système, pas seulement votre organisme, mais le système en général. Je voudrais mentionner deux ou trois de ses commentaires. Au début de son exposé, il a dit ceci:

La sécurité des aéroports est très insatisfaisante. Je pourrais enseigner en deux minutes à n'importe laquelle des personnes ici présentes comment placer une bombe dans un avion à destination de n'importe quelle ville du monde.

Je ne décrirai pas la méthode que M. Wilmink emploierait. Je veux simplement examiner deux ou trois de ses commentaires.

Il a dit ensuite ceci dans son exposé:

L'ACSTA a pris en charge le commandement des agents de contrôle des passagers dans les aéroports alors qu'il relevait des compagnies aériennes. À mon avis, c'est la responsabilité des compagnies aériennes d'assurer une sécurité suffisante sur leurs vols. Dans leur secteur d'activité, tout repose sur la sécurité. Le contrôle des passagers est une question qui, à mon avis, relève d'elles en définitive. Elles devraient être en charge de ce contrôle.

Je suppose que c'est une question de politique. Vous ne tenez peut-être pas à faire des commentaires à ce sujet. Je voudrais toutefois vous en donner l'occasion. Quelle est votre réaction à ces commentaires?

Mr. Duchesneau: First, we did not take pre-screeners over yet. We will be doing that on December 31. Second, I think it is a good decision that the Canadian government took, to give that to a separate body to take care of security.

Security, no matter in which industry we are, will never be a profit centre. We need to ensure that we are protecting our citizens. We are there, and our raison d'être is security. It is not business. That is one aspect.

Also, we are specializing in security. Airline companies are not. We had that before. There are many reasons why this decision was taken. I fully support that decision.

Senator Smith: I suppose there are roles for both.

Mr. Duchesneau: Their job is to fly passengers. My job is to ensure that when passengers get onboard, they are safe. That job is a big task.

Senator Smith: Mr. Wilpink then spent a lot of time talking about these explosive vapour detection machines. He says that:

They have two machines in the Vancouver Airport right now that can handle 200 bags an hour. There are 1200 bags now going through the system, so they cannot check every bag. They are also very expensive, very hard to maintain and have a high false-positive rate. One out of every five bags comes back with, "yes, it has a weapon in it," and it has to be hand-searched. It is time-intensive, requires a lot of security screeners and is not effective. It is a security tool — but once you build it, people try to break it.

At one point later on, he talked about having dogs going up and down the line. To save time, I said to Mr. Wilpink that he started off by focusing on what he believes are the inadequacies of these vapour detection machines. Then I asked him if they are in operation anywhere in Canada. He replied that they have been deployed at Vancouver. He said:

That is the only one I can speak for, but there is a problem. They have two machines, and one is certified in Canada but not in the U.S., and the other machine is certified in the U.S. but not in Canada. Bags have to go through both machines, so there is a direct conflict right there.

I then asked him who would have ordered these machines and he said that it was CATSA. Was that done intentionally? Was there a slip-up? Why did they order two different machines? He replied:

M. Duchesneau: Premièrement, nous n'avons pas encore pris en charge les agents de contrôle préembarquement. Nous le ferons à partir du 31 décembre. Deuxièmement, je crois que le gouvernement du Canada a pris une décision judicieuse en confiant la responsabilité de la sécurité à un organisme distinct.

Quel que soit le secteur d'activité, la sécurité ne sera jamais une source de profits. Nous devons assurer la protection de nos citoyens. Nous sommes là pour assurer la sécurité. Ce n'est pas une activité commerciale. Ce n'en est qu'un aspect.

D'autre part, nous nous spécialisons dans la sécurité, mais pas les compagnies aériennes. Ce n'est pas la première fois que l'on prend une décision semblable. De nombreux motifs la justifient. Je l'appuie sans réserve.

Le sénateur Smith: Je suppose qu'il y a des fonctions que les deux doivent assumer.

M. Duchesneau: La tâche des compagnies aériennes consiste à assurer le transport aérien des passagers. La mienne consiste à veiller à ce que les passagers soient en sécurité dans les avions. Ce n'est pas une mince tâche.

Le sénateur Smith: M. Wilpink a fait de longs commentaires sur les machines de détection d'explosifs par analyse de vapeurs. Il a dit notamment:

On a installé à l'aéroport de Vancouver deux machines capables de contrôler 200 bagages à l'heure. On manipule actuellement 1 200 bagages dans cet aéroport et on ne peut par conséquent pas faire un contrôle systématique. Ces machines sont par ailleurs très coûteuses et d'entretien très difficile; elles ont en outre un taux de résultats faux positifs élevé. Elles signalent la présence d'une arme dans un bagage sur cinq et ces bagages doivent être fouillés manuellement. C'est long et cela nécessite un grand nombre d'agents de contrôle de sécurité. Ce n'est pas efficace. Il s'agit d'un outil de sécurité mais une fois qu'il est construit, tout est fait pour qu'il tombe en panne.

À un certain moment, il a mentionné la possibilité d'utiliser des chiens faisant des allées et venues le long des files de passagers. Pour gagner du temps, j'ai dit à M. Wilpink qu'il avait d'abord mis l'accent sur les faiblesses de ces machines de détection par analyse de vapeurs. Je lui ai demandé si on en avait installé dans des aéroports canadiens. Il a dit qu'on en avait déployé à Vancouver. Je le cite:

C'est le seul aéroport que je puisse mentionner, mais un problème se pose. On y a mis en place deux machines mais l'une est certifiée au Canada et pas aux États-Unis alors que l'autre est certifiée aux États-Unis mais pas au Canada. Les bagages doivent passer dans les deux machines, ce qui est illogique.

Je lui ai ensuite demandé qui avait pu commander ces machines et il a dit que c'était l'ACSTA. Cette décision a-t-elle été prise intentionnellement? S'agit-il d'une bavure? Pourquoi l'ACSTA a-t-elle commandé deux machines différentes? Voici sa réponse:

Those are great questions and I wish could I answer them, but I have no idea why that happened. They should have been addressed beforehand.

I want to be fair and give you or your associates a chance to respond to the criticism there.

Mr. Duchesneau: The expert for those machines is Mr. Duncan.

Mr. Duncan: The answer lies in the multi-level system that we have. We have different types of machines that are related to the traffic volume going through, and we do not want to discuss the combinations, but they are designed to do that. Obviously, different machines have different detection levels. You use them in a manner that is most appropriate to the level of traffic.

Senator Smith: What about the idea of using dogs? Do you have a comment on that?

Mr. Duchesneau: We talked about that just recently. It could be an option, so I am not discarding it.

Senator Smith: They are being given some consideration.

Mr. Duchesneau: Yes.

Mr. Duncan: Perhaps, to comment on that, at the major airports, as part of an emergency response mechanism and the police response, we always have that capability.

Senator Smith: He then went through seven recommendations. I do not want to deal with them all, but his first one was to regulate the responsibility for security. Any business in the airline industry, whether it is the airlines, catering or the airport authorities, should have the responsibility to do a proper security assessment. Are you satisfied that your mandate is clear enough, or is this an issue? How do you react to that criticism?

Mr. Duchesneau: Everyone should be concerned with security, not only CATSA, but, as I mentioned to Senator Cordy —

Senator Smith: I am talking about the clear delineation of who is responsible for what.

Mr. Duchesneau: CATSA, with the restricted area pass system, will be doing those checks and will be responsible for ensuring that the people working for those companies are safe and do not represent a threat to the airplanes and to the passengers.

Senator Smith: His next recommendation was about deploying police officers at the actual screening points. There was talk that it could be the RCMP. Do you have a comment on that?

Mr. Duchesneau: Police officers are present at major airports now.

Senator Smith: — at the screening points.

Ce sont d'excellentes questions et je voudrais être en mesure d'y répondre, mais je n'ai pas la moindre idée des raisons pour lesquelles il en est ainsi. Il aurait fallu y réfléchir plus tôt.

Je veux être juste et vous donner une chance, à vous ou à vos collègues, de répondre à ces critiques.

M. Duchesneau: L'expert en ce qui concerne ces machines est M. Duncan.

M. Duncan: La réponse est liée au système à niveaux multiples que nous avons adopté. Nous avons mis en place divers types de machines en fonction du volume de circulation et nous ne tenons pas à donner des informations précises sur les combinaisons mais c'est la raison. Les divers types de machines ont, bien entendu, des niveaux de détection différents. On les utilise de la façon la mieux adaptée au volume de circulation.

Le sénateur Smith: Avez-vous des commentaires à faire au sujet de la suggestion d'utiliser des chiens?

M. Duchesneau: Nous en avons discuté tout récemment. Ça pourrait être une option que je n'écarte donc pas d'emblée.

Le sénateur Smith: Vous étudiez la question.

M. Duchesneau: Oui.

M. Duncan: À ce propos, on peut encore avoir recours aux chiens dans les principaux aéroports dans le contexte d'un mécanisme de réponse d'urgence et d'intervention policière.

Le sénateur Smith: Ce témoin a ensuite fait sept recommandations. Je ne tiens pas à les passer systématiquement en revue, mais sa première recommandation portait sur une réglementation de la responsabilité en matière de sécurité. Toutes les entreprises du secteur du transport aérien, qu'il s'agisse des compagnies aériennes, des services de traiteur ou des autorités aéroportuaires, devraient avoir la responsabilité de faire une évaluation de sécurité adéquate. Pensez-vous que votre mandat soit suffisamment clair ou y a-t-il un problème à ce niveau? Comment réagissez-vous à cette critique?

M. Duchesneau: Tous les intervenants devraient se préoccuper de la sécurité, et pas seulement l'ACSTA mais, comme je l'ai mentionné au sénateur Cordy...

Le sénateur Smith: Je voudrais savoir si les responsabilités sont définies et réparties de façon très précise.

M. Duchesneau: L'ACSTA procédera à ces contrôles grâce au système des laissez-passer pour zones réglementées et elle devra s'assurer que les employés de ces entreprises sont en sécurité ou qu'ils ne représentent pas une menace pour les avions et les passagers.

Le sénateur Smith: Sa deuxième recommandation portait sur le déploiement d'agents de police aux postes de contrôle. Il a été notamment question d'agents de la GRC. Avez-vous des commentaires à faire à ce sujet?

M. Duchesneau: Des agents de police sont actuellement présents dans les principaux aéroports.

Le sénateur Smith: ... aux postes de contrôle.

Mr. Duchesneau: I do not see the sense in that. I will not get into the technical side of security measures, but there are ways to ensure that police officers are there within a short time if there is an alert.

Senator Smith: I could follow up on these responses, but I am trying to deal with most of these recommendations. His third one was with respect to increasing the efficiency of the passenger screening agents. He said that things could be done such as reducing the number of carry-on bags. Currently, passengers are allowed two carry-ons. Is that right? Perhaps they could reduce it to one bag per passenger.

He then talked about the amount of training the screening agents receive, which he thought was quite inadequate. Would you care to respond to those points?

Mr. Duchesneau: I am more than impressed with the quality of training. I was in Calgary last week where I met with pre-board screeners on training and with their teachers. This is state-of-the-art training, as far as I am concerned. I read through documents that were given to us, and I do not think they were up to date. He may have been talking about earlier versions of the screening program. The 3,000 screeners will be well trained by December 31. As I said, it will not end on December 31; we will continue with the training.

Senator Smith: His next recommendation, and probably his most important concern, is airline employee security.

Right now, the passengers, pilots and flight attendants go through an extensive check to pass through passenger screening. Meanwhile, the mechanics, cleaners and ramp loaders simply show their restricted area access pass, RAAP. That is just not good enough.

Do you have a comment on that?

Mr. Duchesneau: He is right, and that is why we have this new mandate. We will improve that after we engage in talks with the airport authorities and the airline companies.

Senator Smith: His last recommendation concerns cargo security.

That is the biggest hole right now — a weakness. I could go into the cargo building with a parcel for shipping to my grandmother and someone will say, “thanks” and put it on the bottom of the plane.

What is your reaction to that?

Mr. Duchesneau: This will be addressed, as we go along, in 2003.

Senator Smith: Can you tell us now?

M. Duchesneau: Je n'en vois pas l'utilité. Je n'aborderai pas les aspects techniques des mesures de sécurité, mais il est possible de s'assurer que des agents de police puissent se rendre sur les lieux dans de brefs délais en cas d'alerte.

Le sénateur Smith: Je pourrais poser d'autres questions à la suite de ces réponses, mais je m'efforce d'examiner la plupart de ces recommandations. Sa troisième recommandation est d'accroître l'efficacité des agents de contrôle des passagers. Ce témoin dit que l'on pourrait réduire le nombre de bagages à main. Actuellement, les passagers sont autorisés à avoir deux bagages à main. Est-ce bien cela? On pourrait peut-être n'autoriser qu'un seul bagage à main par passager.

M. Wilmink a également fait des commentaires sur le niveau de formation des agents de contrôle qu'il juge nettement insuffisant. Qu'en pensez-vous?

M. Duchesneau: Je suis très impressionné par la qualité de la formation. J'étais à Calgary la semaine dernière, où j'ai rencontré des agents de contrôle préembarquement en formation et leurs instructeurs. À mon avis, ils reçoivent une formation de tout premier plan. J'ai parcouru les documents qui nous ont été remis et je ne pense pas qu'ils étaient à jour. Ce témoin faisait peut-être allusion à des versions antérieures du programme de contrôle. Les 3 000 agents de contrôle auront reçu leur formation de base le 31 décembre. Comme je l'ai mentionné, leur formation ne s'arrêtera pas le 31 décembre, mais elle sera permanente.

Le sénateur Smith: La recommandation suivante qu'il a faite — et c'est probablement son principal sujet de préoccupation — concerne la sécurité des employés des compagnies aériennes.

Actuellement, les passagers, les pilotes et les agents de bord sont soumis à un contrôle très strict lorsqu'ils passent par le poste de contrôle des passagers. Par contre, les mécaniciens, les membres des équipes de nettoyage et ceux des équipes de chargement doivent seulement montrer leur laissez-passer pour zones réglementées. Ce n'est pas du tout suffisant.

Avez-vous des commentaires à faire à ce sujet?

M. Duchesneau: Il a raison et c'est pourquoi nous avons ce nouveau mandat. Nous améliorerons la situation dans ce domaine après avoir entamé des discussions avec les autorités aéroportuaires et les compagnies aériennes.

Le sénateur Smith: Sa dernière recommandation concerne la sécurité du fret.

C'est actuellement la plus grosse faiblesse du système. Je pourrais me présenter sans difficulté dans les bureaux du service de fret avec un colis destiné à ma grand-mère; on me remercierait et il serait placé dans la soute de l'avion.

Quelle est votre réaction à ce commentaire?

M. Duchesneau: Ce problème sera examiné dans le courant de 2003.

Le sénateur Smith: Ne pouvez-vous pas le régler immédiatement?

Mr. Duchesneau: In 2003 we will begin our discussions on that issue. Again, it is a matter of policy that Transport Canada is looking at, and we will be their advisers.

Senator Smith: Is this a priority for you?

Mr. Duchesneau: It is a priority for us.

Senator Smith: I could pursue all of those, but I want to be fair.

Senator Banks: I have a supplementary to Senator Smith's last question, about the package for the grandmother going in the bottom of the airplane. Tests can be done, which I understand are pretty quick, that have to do with compression, decompression, air pressure, et cetera, which will indicate the kind of fuse or triggering device most often used in devices of that kind. The test will determine if such a package exists. In some airports about which we know, all under-the-belly baggage is put through the tests to ensure that if anything is going to blow up, it blows up there and not on the airplane. Are there any such devices used in airports in Canada?

Mr. Duchesneau: I do not know. However, Transport Canada is looking at that. Mr. Bill Elliot is the right person to answer that question. As I said, I know that they are looking at that possibility.

Senator Banks: In respect of that, and the nature of some of the questions that you have heard this afternoon, I expect we will be asking you to return to speak to us again. However, you should be aware that many of us are extremely frustrated by the fact that, as Senator Smith said, it is difficult to find out who, exactly, is in charge. I will illustrate. Is CATSA in charge of security inside Canadian airports?

Mr. Duchesneau: No.

Senator Banks: Who is?

Mr. Duchesneau: We are responsible for pre-board screening. The airport has a group of people working on security and the police are also present. We are responsible only for a specific task.

Senator Banks: This is a worrisome thing to many Canadians, including me. Mr. Baker referred to this earlier. There is a line drawn. There are the incremental costs and the increased costs of policing. This kind of policing creates confusion over who is in charge. This is frustrating because we cannot get a handle on who is responsible. This is the Standing Senate Committee on National Security and Defence, and I cannot get an answer to the question of who is in charge. It turns out that if you are on one side of the door, someone else is in charge and someone else is paying for it — the money flows from a different source.

We will be pursuing that question assiduously.

M. Duchesneau: En 2003, nous entamerons des discussions à ce sujet. Je rappelle que c'est une question de politique qui relève de Transports Canada; nous jouerons le rôle de conseillers.

Le sénateur Smith: Est-ce pour vous une priorité?

M. Duchesneau: Bien sûr!

Le sénateur Smith: Je pourrais exiger des informations plus précises, mais je ferai preuve de compréhension.

Le sénateur Banks: Je voudrais poser une question qui se greffe à la dernière question du sénateur Smith concernant le chargement du colis destiné à la grand-mère dans l'appareil. On peut faire, si je ne m'abuse, des tests assez rapides qui sont liés à la compression, à la décompression, à la pression atmosphérique, et cetera, qui permettent de détecter les types de détonateurs ou de dispositifs de déclenchement utilisés le plus souvent dans des colis piégés. Ces tests permettent de détecter ce type de colis. Dans quelques aéroports que nous connaissons, tous les bagages de soute sont testés pour que, si l'un d'entre eux devait exploser, il le fasse au sol et pas dans l'avion. A-t-on mis en place des dispositifs analogues dans certains aéroports canadiens?

M. Duchesneau: Je l'ignore. Transports Canada examine toutefois la question. M. Bill Elliott est la personne apte à répondre à cette question. Comme je l'ai mentionné, je sais que nous examinons cette possibilité.

Le sénateur Banks: Je présume qu'on vous demandera de revenir témoigner dans quelque temps, compte tenu de la nature de certaines des questions qui ont été posées cet après-midi. Vous devez bien vous rendre compte que nous sommes pour la plupart extrêmement frustrés parce que, comme l'a mentionné le sénateur Smith, nous éprouvons de la difficulté à savoir exactement qui est responsable. Est-ce que l'ACSTA est en charge de la sécurité à l'intérieur des aéroports canadiens?

M. Duchesneau: Non.

Le sénateur Banks: Qui est en charge?

M. Duchesneau: Nous sommes responsables du contrôle préembarquement. L'aéroport a une équipe de sécurité et la police est présente également. Nous ne sommes responsables que d'une tâche précise.

Le sénateur Banks: C'est une question qui préoccupe bien des Canadiens, moi y compris. M. Baker a mentionné ceci tout à l'heure. Il y a une ligne de démarcation. Il faut tenir compte des coûts supplémentaires liés à la surveillance policière. Ce type de surveillance policière sème la confusion en ce qui concerne l'identité des responsables. C'est irritant parce qu'on n'arrive pas à savoir qui est responsable. Nous sommes au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense et pourtant, je n'arrive pas à savoir qui est en charge. Vous êtes d'un côté de la porte, mais c'est quelqu'un d'autre qui est en charge et quelqu'un d'autre qui paie — les fonds viennent d'une source différente.

Nous suivrons cela de très près.

This will be my last question. You mentioned the fact that there had been a 78 per cent increase in expenditures having to do with the incremental increases. Part of that is being spent on training 3,000 people to be better screeners than we now have. Is it the same 3,000 people who are now doing that job?

Mr. Duchesneau: No. Not all 3,000, but I would say about 75 per cent are previous screeners being trained, being assessed, and if they succeeded in the training, then they were hired. Then there were about 20 or 25 per cent new, compared to the United States, where they only kept 15 per cent. They are working with new personnel. We do not have that.

Senator Banks: Does that not indicate that their standard was higher?

Mr. Duchesneau: No, it says we are investing in training. Our jobs as managers is to make ordinary people extraordinary, or to improve the quality of training and quality of service we are giving.

Senator Banks: So far, I must say that the screeners are very nice, but they do not at the moment strike terror into the hearts of anyone. I hope you succeed in making sure that they do.

Thank you.

Senator Atkins: I am just curious; are these screeners being paid on an hourly basis?

Mr. Duchesneau: Yes, they are.

Senator Atkins: Is it a minimum wage position?

Mr. Duchesneau: No. Salary was raised in certain areas from \$6, \$7, to \$11 an hour, roughly. It depends on the location.

Senator Atkins: Does it also depend on experience?

Mr. Duchesneau: Experience, for sure. There are four or five levels of screener, depending on training and how they succeed when we assess them. You know, when they are better trained, they get a better salary.

Senator Atkins: If they were working in Fredericton, would they get a different salary than at Pearson?

Mr. Duchesneau: Yes, there are differences, geographical differences, but \$11 is the average.

Senator Forrestall: With respect to training, we have been assured that there will be no profile training. Could you comment on that?

Mr. Duchesneau: Profiling? No, we are not into profiling at all.

Voici ma dernière question. Vous avez mentionné que les dépenses avaient augmenté de 78 p. 100 en raison des augmentations progressives. Une partie de ces fonds est consacrée à la formation que reçoivent 3 000 agents de contrôle pour qu'ils soient plus qualifiés. S'agit-il des 3 000 personnes qui sont actuellement en poste?

M. Duchesneau: Non. Par les 3 000, mais environ 75 p. 100 d'entre eux étaient déjà agents de contrôle et ont été réengagés après avoir suivi une formation et un test d'évaluation, pour autant qu'ils aient réussi. Nous avons recruté de 20 à 25 p. 100 de ces 3 000 personnes alors qu'aux États-Unis, on n'a gardé qu'environ 15 p. 100 des anciens employés. On a engagé du nouveau personnel alors qu'ici, pas.

Le sénateur Banks: Cela signifie-t-il que la norme américaine est d'un niveau supérieur à la nôtre?

M. Duchesneau: Non. Ça signifie que nous investissons dans la formation. À titre de gestionnaires, notre tâche consiste à transformer des personnes ordinaires en personnes extrêmement qualifiées ou à améliorer la qualité de la formation et celle du service.

Le sénateur Banks: Je dois dire que les agents de contrôle que j'ai rencontrés jusqu'à présent étaient très aimables mais ils ne font peur à personne. J'espère que vous arriverez à ce qu'on les craigne.

Je vous remercie.

Le sénateur Atkins: Par pure curiosité, est-ce que les agents de contrôle sont rémunérés à l'heure?

M. Duchesneau: Oui.

Le sénateur Atkins: S'agit-il d'un poste rémunéré au salaire minimum?

M. Duchesneau: Non. Dans certaines régions, le salaire horaire est passé de 6 \$ ou 7 \$ à 11 \$. Tout dépend de la région.

Le sénateur Atkins: Le salaire est-il également proportionnel aux années d'expérience?

M. Duchesneau: Certainement. Il existe quatre ou cinq niveaux d'agents de contrôle, selon leur formation et les résultats de l'évaluation. Ceux qui ont une meilleure formation reçoivent un meilleur salaire.

Le sénateur Atkins: Le salaire d'un agent de contrôle de l'aéroport de Fredericton est-il différent de celui d'un agent de contrôle de l'aéroport Pearson?

M. Duchesneau: Oui, il varie selon les régions, mais le salaire moyen est de 11 \$ l'heure.

Le sénateur Forrestall: On nous a assuré qu'ils ne recevraient aucune formation axée sur des profils. Avez-vous des commentaires à faire à ce sujet?

M. Duchesneau: Sur l'établissement de profils? Non, nous n'établissons pas des profils.

Senator Forrestall: The last several times I have taken an Air Canada flight, the second officer stood at the doorway and he eyeballed everyone coming on that plane. Only when the inside door is closed does he close his door and go in. Why is that? Did you not know about that?

Mr. Duchesneau: No.

The Chairman: On behalf of the committee, I would like to thank you very much for appearing before us this evening. I can assure you that we will be inviting you back in the near future and we look forward to hearing your testimony on these subjects.

To those of you at home following our work, please visit our Web site by going to www.sen-sec.ca. We post witness testimony as well as confirmed hearing schedules. You may contact the clerk of the committee by calling 1-800-267-7362 for further information or assistance in contacting members of the committee.

Good evening, and welcome back to the Standing Senate Committee on National Security and Defence. Today, we continue our study on the need for a national security policy by looking at the issue of airport security.

Our next witness is Professor Peter St. John. Professor St. John has written extensively on the issues of airline and airport security in the face of modern terrorism.

(Peter St. John, sworn.)

The Chairman: Professor St. John, will you please qualify yourself for the committee?

Mr. Peter St. John, Professor (retired), International Relations, University of Manitoba: Just for brevity, if I may, I got very interested in this field of airport security because I lost my best student, my teaching assistant, on Air India 182. One moment he was alive, the next moment he was dead. Later, I was to understand about post-traumatic stress, but after 1985 and 1986 were very full of hijacks, I just found myself in the middle of a "cross-country check-up," wondering if I should check into a doctor or not. It was shortly after that, that I was asked to write a book on hijacks and airport security. I descended into the murky labyrinths of 1,200 hijacks, just distressing my family deeply with stories every day, and wrote a book about it, got it out of my system, but also got to know a lot about airports, airplanes, hijacks, terrorists and things like that. I am also a scholar of the Middle East anyway, so, of course, I have been very interested in these things all along.

The book *Air Piracy, Airport Security and International Terrorism* came out in 1991, and it is not badly out of date, even though it is 12 years actually "out of date," because the principles are the same. We saw the Islamic fundamentalist terrorists' emergence at that time.

Le sénateur Forrestall: Les dernières fois que j'ai pris un vol d'Air Canada, le second officier était à la porte et examinait attentivement toutes les personnes qui embarquaient. Ce n'est qu'après la fermeture de la porte intérieure qu'il fermait sa porte et rentrait. Pourquoi? Ne le savez-vous pas?

M. Duchesneau: Non.

Le président: Au nom de mes collègues, je tiens à vous remercier pour votre participation à nos audiences. Je vous promets que nous vous réinviterons d'ici quelque temps et nous nous en réjouissons d'avance.

Je recommande aux personnes qui suivent nos travaux de visiter notre site Web à www.sen-sec.ca. Il contient le compte rendu des témoignages et les horaires des audiences qui sont confirmées. Elles peuvent également communiquer avec la greffière du comité au 1-800-267-7362 pour obtenir de plus amples informations ou de l'aide pour entrer en contact avec des membres du comité.

Bonsoir. Je vous souhaite la bienvenue au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Nous poursuivons aujourd'hui notre étude sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité par l'examen de la question de la sécurité dans les aéroports.

Notre témoin suivant est M. Peter St. John. M. St. John a rédigé de nombreuses études sur la sûreté aérienne et sur la sécurité dans les aéroports dans le contexte du terrorisme contemporain.

(Peter St. John, assermenté.)

Le président: Monsieur St. John, pourriez-vous vous présenter?

M. Peter St. John, professeur à la retraite, Relations internationales, Université du Manitoba: Permettez-moi de signaler brièvement que je me suis intéressé de près à la sécurité dans les aéroports parce que j'ai perdu mon meilleur élève, en fait, mon assistant, dans le vol 182 d'Air India. Sa disparition a donc été très subite. Plus tard, j'ai compris ce qu'était le stress post-traumatique. De nombreux détournements d'avions ont eu lieu en 1985 et en 1986. Je participais à un «cross-country» et je me demandais si je ne devrais pas voir un médecin. C'est peu après cet événement que l'on m'a demandé d'écrire un livre sur les détournements d'avions et sur la sécurité des aéroports. J'ai examiné de près les cas de 1 200 détournements et j'ai profondément perturbé ma famille en en parlant sans cesse à la maison. J'ai donc écrit un livre à ce sujet mais j'ai aussi accumulé beaucoup d'informations sur les aéroports, les avions, les détournements, les terroristes et autres sujets semblables. Je suis aussi spécialisé dans le Moyen-Orient et je me suis donc évidemment intéressé de près à toutes ces questions.

Mon livre, qui a pour titre *Air Piracy, Airport Security and International Terrorism*, est paru en 1991, mais il n'est pas trop dépassé, même si 12 années se sont écoulées depuis sa publication, parce que les principes sont toujours les mêmes. C'est au cours de cette période que l'on a assisté à l'émergence des terroristes islamiques intégristes.

I have been teaching a course for 28 years called “Intelligence, Espionage and Terrorism” at the University of Manitoba, with 150 students in it. I have had many remarkable students doing remarkable papers and exploring airport security on their own.

In 1990, I assisted Air Canada in making two videos to train flight attendants. I can confirm your earlier statements that air flight attendants are fearful, untrained, do not even want to think about it at the moment, and that those videos have not been updated since 1990. They need it.

As director of the counter-terrorist study centre, in 1990, we had a conference on Islamic fundamentalist terrorism against North America. As a consequence of that conference, I forecast on *Good Morning America* that there would be an attack on New York City of the sort that happened. In other words, these things are predictable once you get inside the mind of the people who are trying to do that.

So for the last year, I have spoken 421 times on and around 9/11, particularly a lecture I give called — and it is not a lecture, it is an information session — “9/11 and the Islamic Fundamentalist Terrorist Mindset.” That is to try and teach people how the radical tradition has gone back in Islam, both in Suni and Shiite Islam, right back to the Prophet, that this is an old thing, and this is understandable, and we must get our heads around it and understand who is attacking us, not just act surprised, you know. That is who the enemy is. The other enemy is our own slothfulness, of course.

In 1998, I wrote a chapter in the book by Paul Wilkinson about the politics of aviation terrorism, and I was shocked to find how governments lie, or are caught out lying, or speak out of two sides of their mouth at the same time, saying different things. I found out a lot about the drug trade, and so on, as it pertains to aircraft. I found this very discouraging from the point of view of developing airport security.

So I have done a lot of talking. I am very frank. I am not going to promise to tell the whole truth, because I am a practicing Christian. I do not know the whole truth, but I will tell you as truthfully as I can what I think I know, which is the best I can do with the Bible in my hands.

Basically, I have interviewed a lot of flight attendants quietly, in the night, in flight on airplanes. I have interviewed directors of security. I am an independent person. I have absolutely nobody to report to. I can say exactly what I want to say. I try to say what I think is objectively true about this very difficult subject.

I have travelled extensively in Europe and, as you probably know, the European security system is way ahead of ours in North America. We really need to catch up.

J’ai donné pendant 28 ans un cours intitulé «Renseignement de sécurité, espionnage et terrorisme» à l’Université du Manitoba, qui a été suivi par 150 étudiants. Un grand nombre de mes étudiants ont rédigé des études remarquables et ont examiné personnellement la sécurité des aéroports.

En 1990, j’ai aidé Air Canada à réaliser deux vidéos pour la formation des agents de bord. Je suis en mesure de confirmer les commentaires qui ont été faits précédemment à leur sujet, à savoir qu’ils sont remplis de crainte, n’ont pas de formation et ne veulent même pas y penser actuellement. Ces vidéos n’ont pas été mis à jour depuis 1990 et pourtant, ce serait nécessaire.

En 1990, alors que j’étais directeur du centre d’études antiterroristes, nous avons organisé une conférence sur le terrorisme islamique intégriste contre l’Amérique du Nord. À la suite de cette conférence, j’ai prédit à l’émission *Good Morning America* qu’une attaque semblable à celle qui est survenue à New York aurait lieu. Autrement dit, ces événements sont prévisibles lorsqu’on arrive à se mettre dans la peau des personnes qui tentent de commettre de tels actes.

Au cours des 12 derniers mois, j’ai fait 421 exposés portant directement ou indirectement sur les événements du 11 septembre, plus particulièrement un exposé intitulé — il ne s’agissait pas d’une conférence mais d’une séance d’information — «Le 11 septembre et l’état d’esprit des terroristes islamiques intégristes». Le but de cet exposé était d’expliquer, en remontant jusqu’au Prophète, comment la tradition radicale avait été rétablie dans l’Islam, tant dans l’Islam suni que dans l’Islam chiite, que ses racines sont lointaines et que cette mentalité s’explique. Nous devons nous efforcer de comprendre l’état d’esprit de ceux qui nous attaquent au lieu de manifester uniquement de la surprise. C’est là qu’est l’ennemi. L’autre ennemi est, bien entendu, notre indolence.

En 1998, j’ai rédigé un chapitre de l’ouvrage de Paul Wilkinson portant sur les aspects politiques du terrorisme aérien et j’ai été choqué de constater à quel point les gouvernements mentent ou ménagent la chèvre et le chou et font des déclarations contradictoires. Je recueille beaucoup d’informations sur le trafic de stupéfiants et sur d’autres activités liées au transport aérien. J’en ai tiré des conclusions très pessimistes en ce qui concerne la sécurité des aéroports.

J’ai donc fait beaucoup d’exposés. Je suis très franc. Je ne vous promets pas de dire toute la vérité, parce que je suis chrétien pratiquant. Je ne connais pas toute la vérité, mais je vous dirai tout ce que je crois savoir; c’est la meilleure promesse que je puisse faire la Bible en main.

J’ai interviewé un grand nombre d’agents de bord dans le calme, de nuit, en cours de vol. J’ai interviewé des directeurs de la sécurité. Je suis indépendant. Je ne dois rendre de comptes à personne. Je peux donc m’exprimer en toute liberté. Aussi, je m’efforce de faire des commentaires objectifs sur cette question très complexe.

J’ai fait de nombreux voyages en Europe et, comme vous l’avez probablement déjà remarqué, le système de sécurité européen est très en avance sur le système nord-américain. Nous avons beaucoup de retard à rattraper.

May I bring to the committee's attention a remarkable journal that comes out called *Aviation Security*?

Perhaps I could lend you some of these for a few minutes to look at, at your leisure. This is a suicide baby bomber. You have probably heard about this in recent times. This is surface-to-air missiles, which have been and will be used against aircraft in the future. September 11, with which is an outstanding copy of airport security and then emerging technologies. I have had this for the last three years. It is a remarkably good thing. I recommend it to you. Perhaps the committee would care to use it sometime themselves. I think you should have a subscription to it. It has got such a propos material on what you are covering.

Briefly, you have a 12-page thing in front of you, and I do not want to belabour the point. I tried to point out in my talk, just in embryo, that the lethality of terrorist attacks against aircraft has steadily increased since the early, naïve terrorists of the late 1960s. In the 1970s, planes were being blown up in the air and plane loads of people were dying. Something like 110 planes have been exploded one way or another over the last 30 years. These statistics are in my book, but they are not to be found in most places because people do not really want to think about this.

The lethality has increased exponentially to the time now where 9/11 was carried out, under lax airport security, by 11 or 12 people with box cutters who destroyed the airplane, destroyed the World Trade Center and introduced or pushed this, perhaps, the furthest that it has gone. I want to tell you that it is always possible for a suicide bomber to blow up a plane travelling with his luggage in a plane. That is a variation on 9/11. This is a possibility, and it speaks to the kind of security that we should have in our airports. That is why I explained the upward curve of lethality.

The reasons behind September 11, I explained, are that al-Qaeda has a quarrel with the United States, and now, since Canada is deeply involved in the struggle against al-Qaeda, from Afghanistan to the Gulf to elsewhere, we have now been specifically singled out as attackable. In my mind, there is no shadow of doubt that we will be attacked in the end, because we are so closely aligned with American policy over this. The attack may not take place. It may be stymied, but we are in line for it and we should expect it to happen, and we should act as if we thought it was going to happen, because if the attack is not on us, it will be on us in order to attack the United States indirectly.

Having said that and having talked about al-Qaeda as an organization that has grown powerfully since the early 1990s, when Osama bin Laden deliberately went around the world sowing the seeds of Islamic fundamentalist terrorist movements and joining them into his larger organization, I think we have to see this as a serious development.

Permettez-moi de vous signaler une revue très intéressante appelée *Aviation Security*.

Je pourrais peut-être vous passer quelques-uns de ces documents pour quelques minutes afin de vous permettre de les examiner à loisir. Voici la photo d'un tout jeune enfant habillé en commando-suicide. Vous en avez probablement entendu parler dernièrement. Voici des missiles sol-air qui ont déjà été et seront à nouveau utilisés pour abattre des avions. J'ai ici un excellent numéro de la revue consacré au 11 septembre contenant un article sur la sécurité des aéroports et un autre sur les technologies émergentes. Je suis abonné à cette revue depuis trois ans. Elle est extrêmement intéressante. Je vous la recommande. Elle devrait vous être utile. Je pense que vous devriez vous y abonner. Elle contient des articles très pertinents sur les questions que vous examinez.

Vous avez devant vous un document de 12 pages sur ce sujet et je ne tiens pas à trop insister. J'y ai d'abord signalé que la létalité des attaques terroristes contre les avions n'a cessé d'augmenter depuis les premières attaques lancées par des terroristes naïfs, vers la fin des années 60. Au cours des années 70, on faisait exploser des appareils en plein vol et toutes les personnes à bord perdaient la vie. Au cours des 30 dernières années, on a fait exploser environ 110 avions en utilisant diverses méthodes. Ces statistiques sont dans mon livre mais elles ne sont pas dans la plupart des études, parce qu'on ne veut pas vraiment y penser.

La létalité a augmenté de façon exponentielle jusqu'au jour où l'attentat du 11 septembre a eu lieu, alors que la sécurité des aéroports laissait à désirer, par 11 ou 12 personnes armées de couteaux polyvalents qui ont détruit l'appareil, détruit le World Trade Center. Le terrorisme a peut-être atteint alors son paroxysme. Je signale qu'il est toujours possible pour un commando-suicide armé d'une bombe de faire exploser un appareil en embarquant avec ses bagages dans l'avion. C'est une variante du 11 septembre. C'est une possibilité et cela donne une idée du type de sécurité qu'il faudrait mettre en place dans nos aéroports. C'est pourquoi j'ai décrit la courbe ascendante de la létalité.

J'ai expliqué que les motifs de l'attentat du 11 septembre sont la querelle entre Al-Qaïda et les États-Unis. Depuis que le Canada participe activement à la lutte contre Al-Qaïda, de l'Afghanistan au Golfe, il est maintenant désigné comme cible d'attaques. Il n'y a pas le moindre doute dans mon esprit que nous serons un jour ou l'autre victimes d'une attaque parce que notre politique dans ce domaine est très alignée sur celle des États-Unis. L'attaque n'aura peut-être pas lieu. Elle sera peut-être déjouée, mais nous sommes devenus une cible et nous devons prévoir une attaque. Nous devons nous préparer en conséquence parce que, même si l'attaque n'est pas lancée directement contre nous, nous pourrions être la cible d'une attaque indirecte contre les États-Unis.

J'ai mentionné en outre qu'Al-Qaïda est une organisation qui est devenue très puissante depuis le début des années 90, période au cours de laquelle Oussama ben Laden a semé à travers le monde le ferment des mouvements terroristes islamiques intégristes et les a regroupés dans son organisation. J'estime par conséquent que nous devons considérer que la situation est grave.

I also pointed out in my report that U.S. security measures in airports have taken a huge jump forward. I think Canadian airport security was better before 9/11 than American airport security. I travelled regularly across the United States to lecture at the U.S. Special Operations School on insurgency, and I was able to observe it and even affect airport security to a degree.

Since then, however, the Americans have really slapped into gear. They are trying to put in place in 531 airports a system that really works. They are throwing a lot of money at it. They are doing a lot of training. They are not going to meet the time schedule that they would like to meet, and neither is Canada, but I think that airport security in the United States is a good deal better than it is in Canada at the present time. What worries me in Canada is that there is confusion over who is responsible for security. I think that is a question you have been asking tonight. After tonight, I am even more confused myself about who is responsible for security.

I was hoping to see CATSA have a czar in control, someone who would instill fear in people, who would throw his weight about, who will mandate there shall be security in this country, the same standards right across the country. I was told by a young security scanner in the Ottawa airport that this is the nation's capital, and you must take your camera out and have it looked at right now, so I did. When I got back to Winnipeg, or when I came from Winnipeg, they said, "We are not looking at cameras any more." It is not standardized. It is not the same standard. The same things do not happen in airports all across this country, and we only have nine international airports anyway.

Who controls airport security? I should like to know this.

The second point I made in my talk was that intelligence dissemination is absolutely key. Not only is there a history through the two Senate committees of the RCMP and CSIS not cooperating with one another, but also these people individually will not give timely intelligence warnings to rent-a-cops, to people who are paid — in Winnipeg it is \$7.60 an hour. It is not \$11 at all, and you cannot expect people to perform well on \$7.60 an hour. I know it. My daughters are waitresses sometimes at that price, and it is horrible.

Senator Banks: She gets tips.

Mr. St. John: Tips help. Intelligence dissemination for attacks has to go to airports in a timely fashion, but the trouble is that there are at least 12 agencies in Canada that are now linked to the process of national security in Canada. These 12 agencies cannot possibly share the kind of intelligence in one funnel that will come to a particular airport. There must be a mechanism to draw this intelligence together in the first place.

J'ai également mentionné dans mon rapport que les mesures de sécurité ont été considérablement renforcées dans les aéroports américains. Je pense qu'avant le 11 septembre, la sécurité des aéroports canadiens était supérieure à celle des aéroports américains. Je voyageais régulièrement aux États-Unis pour faire des exposés à la U.S. Special Operations School on Insurgency et j'ai eu l'occasion de constater le manque de sécurité des aéroports américains et même d'exercer une certaine influence à ce niveau.

Depuis lors cependant, les Américains ont vraiment mis les bouchées doubles. Ils s'efforcent de mettre en place dans leurs 531 aéroports un système extrêmement efficace. Ils investissent beaucoup dans la sécurité. Ils font beaucoup de formation. Ils ne respecteront pas l'échéance souhaitée, et le Canada non plus, mais je pense que la sécurité des aéroports aux États-Unis est actuellement très supérieure à celle des aéroports canadiens. Ce qui me préoccupe au Canada, c'est que l'on ne sache pas exactement qui est responsable de la sécurité. Je pense que c'est une question que vous avez posée aujourd'hui. Après cette discussion, je ne sais vraiment plus qui peut bien être responsable de la sécurité au Canada.

J'espérais que l'ACSTA était sous la direction d'une personne qui inspirerait de la crainte, qui aurait du pouvoir et qui aurait pour mandat de décider d'instaurer un système de sécurité efficace fondé sur les mêmes normes à l'échelle nationale. Un jeune agent de contrôle de sécurité à l'aéroport d'Ottawa m'a dit que je devais sortir mon appareil photographique du sac et le faire examiner immédiatement. J'ai donc obéi. Quand je suis rentré à Winnipeg, ou plutôt quand j'ai pris l'avion à Winnipeg, on m'a dit que l'on n'examinait plus les appareils photographiques. Le système n'est pas normalisé. On n'adopte pas les mêmes procédures dans tous les aéroports du pays et de toute façon, il n'y a que neuf aéroports internationaux au Canada.

Qui contrôle la sécurité des aéroports? J'aimerais le savoir.

Le deuxième point que j'ai abordé dans mon mémoire est que la diffusion des renseignements est absolument essentielle. Non seulement, comme nous avons pu le constater au cours des travaux de deux comités sénatoriaux, la GRC et le SCRS ne collaborent-ils pas, mais les agents de ces deux services ne communiqueront pas des avertissements et des renseignements pertinents à des agents qui ne gagnent que 7,60 \$ de l'heure, à Winnipeg. Ils ne gagnent pas 11 \$ de l'heure et on ne peut pas s'attendre à ce qu'une personne ne gagnant que 7,60 \$ de l'heure soit efficace. Je le sais. Mes filles travaillent parfois comme serveuses à ce tarif-là, et c'est terrible.

Le sénateur Banks: Elles touchent des pourboires.

M. St. John: Les pourboires aident. La diffusion aux aéroports des renseignements concernant d'éventuelles attaques doit être rapide mais le problème est qu'il y a actuellement au moins 12 organismes au Canada dont les activités sont liées au processus de la sécurité nationale. Ces 12 organismes n'ont donc pas la possibilité de communiquer simultanément les renseignements qui pourraient être diffusés à un aéroport précis. Il faut d'abord mettre en place un mécanisme permettant de centraliser ces renseignements.

Thirdly, security screening personnel: I have just advocated for so long that the rent-a-cop system will not work. We have got to have a federal security force using the same methods, the same standards, fully trained. I put before the committee the Malaysian experience, where they paid them such good salaries that the police deserted and came over to airport security and joined them. This is a good system and something we should consider in a small country like Canada, with a federal system.

Fourthly, passenger baggage reconciliation must take place. It is not very expensive. It is hugely costly, at \$200 a bag, to lose bags. It amounted in the United States in 1986 alone to \$400 million, but if you did it right, you would have saved all that money in the first place and you would have prevented Lockerbie and Air India.

In other words, passenger bag reconciliation is the heart of the system. The Europeans all do it. North Americans have not bothered. In the same way, full baggage screening is something that happens in Europe, but does not happen here. It is a question of getting the technologies that work. Technologies work in Europe. They have got specific technologies that work with a multi-layered system operating at the same time. It is very interesting. The first of those layered systems is just the machine that looks at it. The doubtful ones are pulled out, and then they have tests that are applied with a human element in the second lot, vapour tests and so on. When they have not gone through and you are still doubtful, you have people take them apart physically or a further series of tests. You have multi-layered security using technology and human security together.

We have to have those three things: security-screening personnel who are absolutely fabulous, passenger baggage reconciliation and full baggage screening. That is the price of peace of mind for Canadians travelling in the airport system, and for Americans and, indeed, for Europeans as well.

The other thing I mentioned was the on-ramp personnel. You have been hitting at that tonight. This is an important issue. It is a huge gap in the airport security system. These personnel are not properly vetted. We know that drugs go through there. We know that criminal elements are operating through these people. In speaking to police in airports in the last couple of weeks, I was told of a group that have "gone dirty." In other words, they are opening bags and stealing things. This happened to my wife in Latin America. This apparently can happen in Canada, too. There are people on the ramps doing this, and the police have to try to nail them.

This is a big issue. I will let you ask questions about that, but the system has to work better at Pearson, and everywhere else.

Le troisième point concerne le personnel chargé du contrôle de sécurité: j'affirme depuis longtemps que le système des policiers engagés par l'aéroport ne serait pas efficace. Il est nécessaire de mettre en place une force de sécurité fédérale qui utilise les mêmes méthodes, applique les mêmes normes et ait une formation complète. En Malaisie, par exemple, le salaire offert à ces agents de sécurité était tellement intéressant que des policiers ont quitté leur emploi pour se joindre aux forces de sécurité des aéroports. C'est un système efficace que l'on devrait envisager de mettre en place dans un petit pays comme le Canada, soumis à un régime fédéral.

Quatrièmement, le rapprochement entre les bagages des passagers et leur propriétaire est nécessaire. Ce n'est pas très coûteux. Le coût des bagages égarés est énorme, 200 \$ l'unité. Aux États-Unis, en 1986, ce coût s'est élevé à 400 millions de dollars. Il n'en aurait pas été ainsi si un système efficace avait été en place et les drames de Lockerbie et d'Air India auraient pu être évités.

Autrement dit, le rapprochement des bagages est au coeur du système. On le fait dans tous les pays d'Europe. En Amérique du Nord, on ne s'en est guère préoccupé. De même, le contrôle systématique des bagages est bien établi en Europe, mais pas ici. Il s'agit d'acquérir des technologies qui sont efficaces. En Europe, elles le sont. On utilise des technologies spéciales en même temps qu'un système à multiples niveaux. C'est très intéressant. Le premier niveau de ces systèmes est l'examen des bagages par une machine. Les bagages suspects sont retirés et sont soumis à des tests, des tests d'analyse de vapeurs par exemple, sous le contrôle d'agents. Si, après ces tests, les bagages en question sont toujours suspects, ils sont soumis à une fouille ou à une autre série de tests. Il s'agit donc d'un système de sécurité à multiples niveaux qui fait intervenir à la fois la technologie et le facteur humain.

Les trois étapes qui suivent sont nécessaires: l'examen par un personnel de contrôle de sécurité qui est extrêmement compétent, le rapprochement des bagages avec les passagers et le contrôle approfondi des bagages. C'est le prix à payer pour que les Canadiens, les Américains et les Européens puissent prendre l'avion en toute quiétude.

L'autre point que j'ai mentionné concerne le personnel de l'aire d'embarquement. Le sujet a été abordé ce soir. Il est important. C'est une énorme faille du système de sécurité des aéroports. Ces employés ne font pas l'objet d'un contrôle efficace. On sait qu'il y a infiltration de stupéfiants à ce niveau. On sait que des criminels opèrent à ce niveau. Au cours des deux dernières semaines, au cours des conversations que j'ai eues avec des agents de police d'aéroport, on m'a parlé d'un groupe d'employés qui avait «mal tourné», c'est-à-dire que ces employés ouvraient des bagages et volaient des objets. C'est arrivé à ma femme en Amérique latine. Cela peut apparemment arriver également au Canada. Certains employés de l'aire d'embarquement volent et la police doit essayer de les coincer.

C'est un problème de taille. Vous aurez l'occasion de poser des questions. Ce qui est certain, c'est qu'il faut accroître l'efficacité du système à Pearson et dans les autres aéroports.

Do I believe in security profiling? Yes I do, but the security profiling I believe in — and the American one is called CAPS — has got 42 variants to it.

By the time you use it, you are pretty sure you are getting your person.

Screening, I want to tell you, only deals with 2 per cent of the travelling public, at the maximum. You can bring it down to only 2 per cent, and 1 per cent if it is good.

Anything that will tell you about who a terrorist might be must be used, including so-called “racial profiling.” At one time, it was the Sikhs. At one time, it was the assassins in the eleventh or thirteenth centuries. They could be black, yellow, red — anybody. Race is not the issue. It is just that at this point, Islamic fundamentalist terrorists are all Arab and Muslim. I am sorry to be so anti-politically correct. We have to be realistic about this. This is not racial profiling; it is just the way it is at this point in history.

Concerning sky marshals and security officers, I think we should have security officers, and I will talk about those if you want me to. I think sky marshals are a bad association. Sky marshals should not go picking fights with terrorists without collaboration with the pilot. How that can be done through the flight attendants is another issue, and I will let you address that.

Cameras should be in planes so that pilots can tell what is happening back there, as well as the strengthening of doors. This is a very vital ingredient of how you would handle such a situation in the air without blowing the plane up, as in Pennsylvania on 9/11.

Finally, airlines, airport authorities and government, they will have to fight it out. They will have to take responsibility. One or other of these levels will try to make money and deny responsibility. They have to be made to work together to produce airport security, but the public is a vital part of this. What strikes me — and this is my final remark — is the incredible common sense and intelligence of the Canadian travelling public in airports. They see so many things, and they tell me so many things that I would not have seen. I think people are more intelligent and perceptive than we give them the benefit of the doubt for. I think they want a better security system in this country. I think they deserve to get it, too.

Senator Atkins: Welcome, Professor St. John. We looked forward to hearing from you a week ago when, unfortunately, you could not make it.

Were you here for the whole of the previous witnesses' testimony?

Mr. St. John: I was, yes.

Suis-je convaincu de l'efficacité du système d'établissement de profils de sécurité? Oui, mais je crois que ce système repose sur 42 profils différents — aux États-Unis, on l'appelle le CAPS.

Quand on applique ce système, on est pratiquement certain d'intercepter les suspects.

Je signale que le contrôle ne vise que 2 p. 100 des voyageurs au maximum, voire 1 p. 100 s'il est efficace.

Il faut utiliser toutes les méthodes susceptibles de permettre de détecter un terroriste, y compris celle des «profils raciaux». Au cours d'une certaine période, ce sont les sikhs qui étaient visés. Au 11^e ou au 13^e siècle, c'étaient les assassins. Ils pouvaient être noirs, jaunes, rouges, de n'importe quelle race. La criminalité n'est pas liée à la race. Cependant, les terroristes islamiques intégristes sont tous des Arabes ou des musulmans. Je suis désolé de ne pas être politiquement correct. Il faut toutefois être réaliste. Il ne s'agit pas d'un profil racial; c'est tout simplement un constat que l'on fait à l'époque actuelle.

En ce qui concerne les « policiers de l'air » et les agents de sécurité, je pense que les agents de sécurité sont nécessaires. Je ferai des commentaires à ce sujet si vous le désirez. Par contre, je trouve que les « policiers de l'air » ne devraient pas tenter de neutraliser les terroristes sans la collaboration du pilote. Quant à savoir s'il serait possible de faire intervenir les agents de bord dans ce genre de situation, c'est une autre question. Je vous laisserai le soin de l'examiner.

On devrait installer des caméras dans les avions pour que les pilotes sachent ce qui se passe dans l'avion. Il faudrait en outre renforcer les portes. C'est très important lorsqu'il s'agit de faire face à une telle situation en vol sans faire exploser l'avion, comme en Pennsylvanie le 11 septembre.

Enfin, les compagnies aériennes, les autorités aéroportuaires et le gouvernement devront régler le problème ensemble. Ils devront prendre des responsabilités. L'un ou l'autre de ces intervenants tentera de réaliser des profits et de nier toute responsabilité. Leur collaboration sera indispensable pour assurer la sécurité des aéroports, mais les voyageurs ont aussi un rôle essentiel à jouer dans ce domaine. Ce qui me semble évident, et ce sera mon dernier commentaire, c'est que les voyageurs canadiens font preuve de beaucoup de bon sens et d'intelligence. Ils remarquent beaucoup de faiblesses et certains m'ont signalé des choses que je n'aurais pas remarquées. Je crois que les voyageurs sont plus intelligents et plus perspicaces qu'on ne le pense. Je pense qu'ils veulent qu'un système de sécurité plus efficace soit mis en place au Canada et je pense qu'ils le méritent.

Le sénateur Atkins: Soyez le bienvenu, monsieur St. John. Nous attendions votre exposé avec impatience il y a une semaine mais vous avez malheureusement eu un empêchement.

Avez-vous suivi entièrement l'exposé du témoin précédent?

M. St. John: Oui.

Senator Atkins: You know, then, some of the things that are of interest to us. I gather that you also are pleased that this committee is examining this whole issue.

Mr. St. John: Very.

Senator Atkins: You say that the United States is way ahead of us in terms of screening and security at airports. They have 500-and-some different airports and we have, you say, nine. You touched on it, but can you be more specific on where the Americans are screening and we are not?

Mr. St. John: In 1988, during the Lockerbie thing, baggage reconciliation was mandated by the FAA. Because of cost-cutting measures, Pan American did not do it; they ignored the FAA mandate that had been set down. As a result of that, the Lockerbie shoot-down took place and there were millions of dollars, of course, in suing and legal fees and so on. The FAA still did not learn the lesson.

Senator Atkins: Did they not force the airlines to do this?

Mr. St. John: No, they did not, which is why 9/11 took place. They knew what the right thing to do was, but they put the making of profit and the difficulty of making airlines become profitable ahead of security, knowing full well that in the mid-1990s, the Europeans had developed the proper security system and had spent a lot of money. The Americans, in 1994, I think — I put it in my report — spent on all their airports \$142 million. Manchester airport alone spent £100 million. Senator Wyden of Oregon said, “Why?” The answer was that the Europeans were developing a proper security system.

However, I have not answered your question. When 9/11 happened, it traumatized the Americans. They suddenly realized that their airport security was not working. I thought they would take the FAA and put it under the Justice Department. I am not sure if they did that, but that is what I understood was to happen.

I understand now that the FAA is in charge of setting the standards and enforcing security standards throughout the United States.

Senator Atkins: Whose authority are they under?

Mr. St. John: I am not sure at this moment, whether they are under the Department of Justice or still under the FAA, whether the FAA has a unique mandate to do that.

Senator Atkins: Are they not under Governor Ridge?

Mr. St. John: I am not even sure about that. I do not think so. I think he would have overall responsibility for homeland defence. However, I do not think that includes airport security.

Le sénateur Atkins: Dans ce cas, vous êtes au courant de quelques-unes des questions qui nous intéressent. Je présume que vous êtes heureux que notre comité examine la question de la sécurité.

M. St. John: J'en suis très heureux.

Le sénateur Atkins: Vous affirmez que les États-Unis sont très en avance sur nous en ce qui concerne le contrôle et la sécurité dans les aéroports. Vous avez mentionné qu'il y avait un peu plus de 500 aéroports aux États-Unis alors qu'il n'y en a que neuf chez nous. Vous l'avez mentionné brièvement, mais pourriez-vous être un peu plus précis et indiquer quel type de contrôle font les Américains que nous, nous ne faisons pas.

M. St. John: En 1988, pendant le drame de Lockerbie, la FAA avait donné l'instruction de faire le rapprochement des bagages. Pan American n'a pas fait ce contrôle à cause de mesures de réduction des coûts; elle n'a pas tenu compte du mandat de la FAA. C'est à cause de cette négligence qu'a eu lieu le drame de Lockerbie qui a entraîné, bien entendu, des frais de plusieurs millions de dollars, notamment en frais de procès et d'avocats. La FAA n'a toujours pas tiré la leçon de cet événement.

Le sénateur Atkins: Ne forçait-elle pas les compagnies aériennes à faire ce contrôle?

M. St. John: Non, et c'est à cause de cela que les événements du 11 septembre ont eu lieu. Les autorités américaines savaient que ce contrôle était nécessaire mais on a fait passer l'appât du gain et les problèmes de rentabilité des compagnies aériennes avant la sécurité tout en sachant très bien qu'au milieu des années 90, les Européens avaient mis sur pied un système de sécurité efficace et y avaient investi des sommes importantes. En 1994 — et c'est mentionné dans mon rapport — les Américains ont dépensé au total 142 millions de dollars pour les aéroports. En Grande-Bretagne, on a dépensé 100 millions de livres rien que pour l'aéroport de Manchester. Le sénateur Wyden de l'Oregon s'est demandé pourquoi. C'est parce que les Européens mettaient en place un système de sécurité efficace.

Je n'ai toutefois pas répondu à votre question. Les événements du 11 septembre ont traumatisé les Américains. Ils ont pris conscience de façon brutale de l'inefficacité du système de sécurité des aéroports. Je croyais que la FAA serait placée sous le contrôle du département de la Justice. Je ne suis pas sûr que ce soit déjà fait, mais c'est ce qui était prévu, si j'ai bien compris.

La FAA est actuellement chargée de fixer les normes et de les faire appliquer à l'échelle nationale.

Le sénateur Atkins: De qui relèvent ces normes?

M. St. John: Je ne sais pas si elles relèvent actuellement du département de la Justice ou si elles relèvent toujours de la FAA; j'ignore si celle-ci a un mandat spécifique en ce qui les concerne.

Le sénateur Atkins: Ne relèvent-elles pas du gouverneur Ridge?

M. St. John: Je n'en suis pas certain. Je ne le pense pas. Je pense que celui-ci a la responsabilité en matière de défense intérieure. Je ne pense pas que cela inclue la sécurité des aéroports.

The other thing is that all the airport security personnel have been federalized. They realize that to produce enough people to reach the sort of standards they need, it will take much longer than they originally understood — 2004, maybe even later. The point is that they are determined to reach those standards and to implement them, to make people responsible for security.

Whatever it is, whether it is the FAA, or the FAA under the Justice Department, that is where the buck lands. They have to do that sort of security. They have appointed an undersecretary of transport for security. I would hope this person would really throw his weight around and insist on certain standards.

Senator Atkins: Did they increase the salaries of the people doing security?

Mr. St. John: It is my understanding that the salaries are being substantially increased; but in a smaller country like Canada you could increase them much more and still produce a superb security system without bankrupting us.

Senator Atkins: If you were to select a model, which would you select in terms of security processes?

Mr. St. John: Do you mean a country model?

Senator Atkins: Yes.

Mr. St. John: I quoted to you the Malaysian system of security, especially the security personnel in airports. I think that is a very good model, the one that attracted national police into the security system.

The heart of airport security takes place at the screening area. That is the absolute heart. All the standards are set there. That is what the terrorists are watching. They want to see how alert these people are. If you have people who are really on top of things, really looking for mistakes, really rotating, really well paid and, as I have suggested, if you have security officers who go through with a planeload from the ticket counter to the security place on to the ramp and then on to the airplane and sit on the airplane as sky marshals, you have a wonderful way of looking at and seeing how it will or will not work, and who is a suspicious person and who is not. This person has been with them, watching them all the way through the airport.

Am I getting off on a tangent here?

Senator Atkins: No.

Mr. St. John: I wandered away from your question, but I think that this kind of security officer is the way to go.

Senator Atkins: You talk about Israel and the way it is done with El Al. Is that a good model?

Mr. St. John: It is the best model in the world for airport security. I should have said that. I think the British are very good, too, but the Israelis are the best. They have a small airline. For the

Par ailleurs, tout le personnel de sécurité des aéroports a été fédéralisé. Les États-Unis sont conscients que pour donner à un nombre suffisant de personnes la formation nécessaire pour appliquer le type de normes qui s'imposent, il faudra beaucoup plus de temps que prévu initialement; l'objectif ne sera atteint qu'en 2004, voire plus tard. Les autorités américaines sont décidées à mettre ces normes en application et à désigner des responsables pour la sécurité.

Que la FAA soit autonome ou qu'elle relève du département de la Justice, l'objectif est le même. Il est d'établir ce niveau de sécurité. On a nommé un sous-secrétaire au transport pour la sécurité. J'espère que cette personne fera preuve de fermeté et qu'elle mettra l'accent sur certaines normes.

Le sénateur Atkins: A-t-on augmenté le salaire des agents de sécurité aux États-Unis?

M. St. John: J'ai cru comprendre que les salaires sont actuellement augmentés dans de fortes proportions; dans un plus petit pays comme le Canada, on pourrait les augmenter encore beaucoup plus et mettre en place un système de sécurité extrêmement efficace sans courir à la faillite.

Le sénateur Atkins: Si vous deviez choisir un modèle en matière de systèmes de sécurité, lequel adopteriez-vous?

M. St. John: Voulez-vous dire le système mis en place dans un pays en particulier?

Le sénateur Atkins: Oui.

M. St. John: J'ai mentionné le système de sécurité malaisien, surtout en ce qui concerne le personnel de sécurité dans les aéroports. Je pense que c'est un excellent modèle qui a permis d'attirer des agents des forces policières nationales dans les services de sécurité.

La zone de contrôle est le point central de la sécurité des aéroports. C'est le pilier de la sécurité. C'est là que toutes les normes sont établies. C'est là que les terroristes observent ce qui se passe pour voir si les employés sont alertes. Quand on a mis en place des personnes extrêmement compétentes, consciencieuses et bien rémunérées, qui sont à l'affût de la plus petite anomalie et que, comme je l'ai mentionné, des agents de sécurité accompagnent la cargaison de bagages du comptoir jusqu'à la zone de sécurité, puis jusqu'à la rampe d'embarquement, montent ensuite à bord pour remplir les fonctions de «policiers de l'air», ce sont là d'excellentes conditions pour évaluer l'efficacité des méthodes et pour détecter les vrais suspects, ces personnes ayant assuré la surveillance sur toute la ligne.

Est-ce que je m'écarte du sujet?

Le sénateur Atkins: Non.

M. St. John: J'ai fait une petite digression, mais c'est à mon avis sur ce type d'agent de sécurité qu'il faudrait compter.

Le sénateur Atkins: Vous avez mentionné Israël et comment procède El Al. Est-ce un bon modèle?

M. St. John: C'est le meilleur modèle au monde en ce qui concerne la sécurité aéroportuaire. J'aurais dû le mentionner. Je trouve que le système britannique est excellent, mais c'est en Israël

defence of Jews, there are no lengths to which they will not go to check on the security. It is superb security. I tried to do a chapter on it in my book and I did not get a quarter of it down; I just know that.

It is very intense security, which involves ringing up your relatives in North America to check on something you are saying in the Middle East, if necessary. It involves cross-questioning and holding you up for three hours. I spent three hours in Lod airport and it took me 25 minutes to fly to Cairo. That is the kind of third degree I went through.

I was happy about it, and Canadians are happy to have real, third-degree security in airports. I have never heard a Canadian complain to me about being held up for security reasons. Canadians have the common sense to know that they want to be inspected properly and come out alive at the end of their flight.

Senator Atkins: The bottom line, in terms of the security, is the training of the personnel.

Mr. St. John: It is the training of the personnel, which is the fundamental bedrock of the system, yes. The personnel must work with the technology to deal with luggage and baggage and stuff like that. It is both, and; not either, or. There is no technology that will be a substitute for human intelligence and savoir faire. It is very, very important.

Senator Atkins: You are noted as saying that there is a standoff at Pearson between the police and the ramp workers. Can you explain that?

Mr. St. John: You probably know more than I do about this at this point. I avoid Toronto like the plague. I came through Thunder Bay today, and I will go home tomorrow through Hamilton, just so I will not have to go through what I consider to be one of the most unsafe airports in the world for security. I think it has the fifth largest volume of traffic. I have compiled a list of airports throughout the world that are always bad. This is a disaster waiting to happen. Pearson has trouble building among the on-ramp people.

In 1986, when I was beginning to write my book, there was a standoff in the airport because the RCMP were not allowed to investigate the clear evidence of illegal immigrants working in the airport. There is a history of this now. If the Mob or criminal elements are at work in Toronto, the same system is in place. There is a mutual disdain between security, between the police, and the "ramp rats," as they are disparagingly called. These are ordinary people in our community. We should not denigrate them

qu'il est le plus efficace. Il s'agit d'une petite compagnie aérienne. En Israël, on est prêt à aller très loin en matière de sécurité pour assurer la protection des Juifs. Le système de sécurité est extraordinaire. J'ai tenté de le décrire dans un chapitre de mon ouvrage, mais je sais très bien qu'il aurait fallu lui consacrer quatre fois de pages.

Il s'agit d'un système de sécurité extrêmement élaboré; on fait même au besoin des appels à de la parenté qui vit en Amérique du Nord pour vérifier les déclarations d'un voyageur qui prend l'avion au Moyen-Orient. On fait des contre-interrogatoires qui peuvent durer jusqu'à trois heures. Lors de mon passage à l'aéroport de Lod, les contrôles de sécurité ont duré trois heures alors que le vol jusqu'au Caire n'a duré que 25 minutes. C'est le type de contrôle de sécurité au troisième degré dont j'ai fait l'expérience.

Je l'ai apprécié et les Canadiens apprécient un contrôle de sécurité au troisième degré dans les aéroports. Je n'ai jamais entendu un Canadien se plaindre d'avoir été retardé pour des raisons de sécurité. Les Canadiens ne sont pas inconscients et ils sont prêts à se soumettre à un contrôle efficace si c'est pour arriver sains et saufs à destination.

Le sénateur Atkins: En matière de sécurité, c'est en définitive la formation du personnel qui est capitale.

M. St. John: Oui, la formation est le fondement du système. Le personnel doit faire le contrôle des bagages manuellement et d'autres contrôles avec l'aide de la technologie. Les deux sont essentiels; ce n'est pas l'un ou l'autre. Aucune technologie ne peut remplacer l'intelligence et le savoir-faire humains. C'est un facteur extrêmement important.

Le sénateur Atkins: Vous avez mentionné l'existence d'une rivalité à Pearson entre la police et les employés d'aire d'embarquement. Pouvez-vous donner des informations plus précises à ce sujet?

M. St. John: Vous êtes probablement mieux informé que moi à ce sujet. J'évite Toronto comme la peste. Je suis venu par Thunder Bay aujourd'hui et je retournerai demain par Hamilton, uniquement pour ne pas devoir passer par un aéroport que je considère comme l'un des moins sécuritaires au monde. Je crois que c'est le cinquième plus gros aéroport à l'échelle mondiale, en ce qui concerne le volume de circulation. J'ai dressé une liste des aéroports canadiens et étrangers où la sécurité est toujours insuffisante et où l'on peut s'attendre à une catastrophe d'un moment à l'autre. L'aéroport Pearson a beaucoup de difficulté en ce qui concerne les employés des aires d'embarquement.

En 1986, lorsque j'ai entamé la rédaction de mon livre, des incidents se sont produits parce que la GRC n'était pas autorisée à examiner des cas manifestes d'immigrants illégaux travaillant à l'aéroport. Des rumeurs circulent actuellement à ce sujet. Si la pègre ou le crime organisé sont présents à Toronto, c'est toujours le même système qui est en place. Les agents de police et les agents de sécurité se méprisent mutuellement et il en est de même des employés que l'on appelle avec dédain «les rats d'aire

in any sense of the word. However, they look at each other as if they are foreign people. They eye each other in a suspicious manner.

Remember the RCMP and the Peel police both operate in Pearson, but there is mistrust between them. That is a bad sign to begin with. The on-ramp personnel have a huge turnover in Toronto, so it is impossible to keep up with finding out whether or not they are reliable. There is a vast amount of people working there. We just have not spent the time and the money to put a proper system into that airport. That is one of the huge weaknesses in our airport security system.

Your airport security is as strong as the weakest link. I have mentioned three or four weak links in my talk, but this is, perhaps, the weakest, because if you can put drugs into airplanes, and you can send all sorts of other things, illegal, criminal things through airplanes, the terrorists will not be far behind. You have to get to the bottom of this system and make it work.

Have I been in Toronto and seen this in place? No, I have just been a passenger going through Toronto airport. I have not been behind the scenes. I do not know if you have; but I do not know if you will. It is not a good situation. It is a bad situation.

If I were a terrorists, that is where I would go in Canada, just as I would have gone to the two airports that they went to to do 9/11, when they did it in 2001, September.

Senator Atkins: What is your view of transparency? You heard the previous panel on this issue talking about how much the public should know and how much they should not.

Mr. St. John: “Transparency” is a funny word. The information that you make known publicly has to be carefully selected. When you are threatened by terrorists in a country, when they are threatening the airport security system, you have to treat it somewhat as if it is in wartime; that is to say, that you will issue information that will reassure the public and which will greatly discourage the terrorists, if you possibly can. There will be a mix of truth and exaggeration in the things that you say.

If you say that systems of security are in place in your airport, they had better be working if you say that they are working.

The same issue of transparency comes up in bomb threats. There are hundreds of bomb threats a year. Do you tell the public about every one? No, you do not do that because everyone would be hopelessly panicked if you did. There is certain information that you need to know.

I said that the Canadian travelling public was a very intelligent public. You cannot pull the wool over their eyes. They do not have enough information. They do not know if the airport security system is working very well. They see a number of holes in it, and they are very concerned about it. I think you need to

d'embarquement». Ce sont des citoyens de la collectivité. On ne devrait pas les dénigrer du tout. Cependant, ils se considèrent mutuellement comme des étrangers. Ils se regardent avec méfiance.

Des agents de la GRC et des agents de la police de Peel travaillent à l'aéroport Pearson mais ils adoptent une attitude de méfiance réciproque. C'est très mauvais signe. Le roulement est très élevé parmi le personnel des aires d'embarquement à Toronto et il est donc impossible de vérifier en permanence si l'on peut faire confiance à ces employés. Le nombre d'employés est extrêmement élevé. On n'a pas le temps ni les fonds nécessaires pour mettre en place un système efficace à cet aéroport. C'est une des énormes faiblesses de notre système de sécurité des aéroports.

Le niveau de sécurité d'un aéroport est directement lié au maillon le plus faible du système. J'ai mentionné trois ou quatre failles, mais c'est peut-être au niveau de l'aire d'embarquement que la faille est la plus profonde parce que, quand on peut faire passer facilement à bord des stupéfiants et divers autres articles illégaux, alors les terroristes ne sont pas bien loin. Il faut agir à ce niveau du système et s'arranger pour qu'il soit efficace.

Je n'ai pas vu ce qui se passe dans les coulisses à Toronto. J'étais seulement de passage dans cet aéroport. Je n'ai pas vu ce qui se passait dans les coulisses. Je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de voir ce qui s'y passait. Je ne sais pas si vous irez vérifier. C'est une situation qui est très, très malsaine.

Si j'étais un terroriste, c'est l'aéroport que je choiserais pour passer au Canada tout comme les exécutants de l'attentat du 11 septembre 2001 ont choisi deux aéroports bien précis aux États-Unis.

Le sénateur Atkins: Quelle est votre opinion au sujet de la transparence? Vous avez entendu ce qu'a dit le groupe de témoins qui vous a précédé à ce sujet. Nous avons discuté des informations qui peuvent être révélées publiquement et du type d'information qu'il ne convient pas de divulguer.

M. St. John: Le terme «transparence» est un terme amusant. L'information que vous révélez publiquement doit être choisie avec beaucoup de prudence. Lorsqu'un pays est sous la menace des terroristes et lorsque le système de sécurité des aéroports est menacé, il faut agir comme si l'on était en guerre, c'est-à-dire qu'il faut publier une information susceptible de rassurer la population tout en dissuadant les terroristes, quand c'est possible. Il y a une part de vérité et d'exagération dans l'information que l'on diffuse.

Quand on annonce que des systèmes de sécurité sont en place dans un aéroport, il est préférable qu'ils soient efficaces.

La même question se pose en ce qui concerne les alertes à la bombe. Il y en a des centaines par an. La population est-elle toujours mise au courant? Non, parce que ce serait la panique générale. Le public doit cependant être au courant de certaines informations.

J'ai dit que les Canadiens qui voyagent sont très intelligents. On ne peut pas tout leur cacher. Ils ne sont pas suffisamment informés. Ils ignorent si le système de sécurité de l'aéroport est vraiment efficace. Ils remarquent toutefois un certain nombre de failles dans le système et cela les inquiète beaucoup. Je pense qu'il

give out enough information, unless you are not doing anything, to meet those criticisms and those expectations. I do not think they are being met. If they are not being met with the flight attendants, who are very concerned about an incident, most of them hope it will just go away and not happen to them, and that is a very bad way to go into an aircraft.

Senator Atkins: Let us be specific. Should flight attendants know about air marshals on their aircraft?

Mr. St. John: I think that there should be cooperative training among sky marshals — can I call them “security officers?” — security officers, flight attendants and pilots. I believe that doors should be strengthened so that they can withstand a bashing, if necessary. I believe that cameras should be available so that a pilot could see what is happening in a plane. I believe, also, as with El Al, a pilot should have another door to get out of the plane, which is not the one coming back into the main part of the plane.

There will be some delicate situations in the future that will make it necessary for these three groups of people to cooperate. Canadian pilots do not want guns. American pilots do want guns. I think Canadians would prefer security officers to sky marshals because of the sort of obviousness that took place when sky marshals were implemented in the early 1970s. They were so obvious that you could knock them over and steal their guns anyway. I am talking about a completely different breed of person. Someone you would never know was a security person. I am talking about a use of guns that would not destroy an airplane, but would destroy a terrorist. There are special guns. There has to be very, very good training to do this.

I think it is really sensible, anticipating another 9/11, and to bring the fears into the open to deal with them, to have flight attendants, pilots and security officers trained together. Go through scenarios of what they would do in a certain situation.

Often, one of the things that you will deal with is air rage. People are just out of control and they need to be subdued. Then you get Richard Reid trying to get his shoe to explode. There are a number of different things that happen in an airplane. There are just traditional-type hijacks that people try to do with knives.

Senator Atkins: Thank God for an attendant.

Mr. St. John: Thank God. Well, they are wonderful women.

Senator Banks: And men.

faut révéler suffisamment d'informations, à moins que vous ne preniez aucune mesure pour répondre à ces critiques et à ces attentes. Je ne pense pas qu'on y réponde. Si on n'y répond pas en ce qui concerne les agents de bord, qui sont très préoccupés au sujet d'un éventuel incident, ceux-ci se contentent d'espérer que leurs craintes se dissipent et qu'il ne leur arrivera rien. C'est très mauvais de monter dans un avion dans cet état d'esprit.

Le sénateur Atkins: Soyons précis. Est-ce que les agents de bord devraient être au courant de la présence de «policiers de l'air» dans l'avion?

M. St. John: Je crois que les «policiers de l'air» — permettez-moi de les appeler des «agents de sécurité» — donc, les agents de sécurité, les agents de bord et les pilotes devraient recevoir une formation axée sur la collaboration. Je pense que les portes devraient être renforcées pour pouvoir résister au besoin si quelqu'un tentait d'en forcer l'ouverture. Je pense qu'il faudrait installer des caméras pour que le pilote puisse suivre les allées et venues à bord. Je pense en outre qu'il faudrait prévoir une porte de secours qui donne directement sur l'extérieur pour le pilote, comme celles qui sont en place sur les appareils de la compagnie El Al.

On se trouvera certainement un jour dans des situations délicates qui nécessiteront la coopération de ces trois groupes d'employés. Les pilotes canadiens ne veulent pas être armés. Les pilotes américains veulent être armés. Je crois que les Canadiens préféreraient que les «policiers de l'air» soient remplacés par des agents de sécurité car les «policiers de l'air» étaient trop facilement reconnaissables lorsque le programme a été mis en place au début des années 70. Ils étaient tellement faciles à reconnaître qu'on pouvait les bousculer pour leur voler leur arme. Il faudrait utiliser un type d'agents de sécurité «invisibles». Je préconise l'emploi d'armes qui ne risquent pas de détruire l'appareil mais qui permettraient d'abattre un terroriste. Il s'agit d'un type d'arme particulier, dont l'usage nécessite une formation très particulière.

Je pense qu'il serait tout à fait raisonnable de prévoir la possibilité d'un autre attentat comme celui du 11 septembre, de révéler les craintes au grand jour et de prévoir une formation commune pour les agents de bord, les pilotes et les agents de sécurité. Il faudrait examiner les diverses possibilités d'intervention de leur part dans des conditions précises.

Un type d'incident fréquent est lié à la rage de l'air. Certains passagers deviennent incontrôlables et il faut les maîtriser. Il faut aussi faire face à des personnes telles que Richard Reid qui avait tenté de faire exploser sa chaussure. Divers incidents peuvent se produire à bord d'un avion. Il y a aussi les détournements classiques que certaines personnes tentent de provoquer sous la menace d'un couteau.

Le sénateur Atkins: Dieu merci pour les agents de bord.

M. St. John: Ce sont des femmes formidables.

Le sénateur Banks: Et des hommes aussi.

Senator Atkins: Are you surprised that we had witnesses last week who told us that there have been absolutely no changes in the training of air attendants?

Mr. St. John: No.

Senator Atkins: In several years, and none since 9/11.

Mr. St. John: I know the young woman who is in charge of training flight attendants for Air Canada. She is actually a former student of mine. She is extremely concerned.

The concern of the airlines at the moment — Air Canada is trying to swallow the remains, like a boa constrictor that swallowed a pig or whatever it is, of Canadian Airlines, and the flight attendants are warring with each other over seniority. They do not have time for security. That is the trouble, but they should have time for security because this is a big issue.

The woman on the tapes that we did was Uli Derickson, on TWA 847, who threw all the Jewish passports down the lavatory, got rid of them and negotiated the freedom of all the passengers one by one, and had to pay \$23,000 on her Visa card, which they were not going to pay back, for a gas fill-up in Algiers. A remarkable woman. That hijack destroyed her life.

She really suffers still from post-traumatic stress, but she did the right things and she saved people's lives by what she did. Flight attendants have been absolutely heroic. There is story after story of what they have done under pressure. However, the more you know about terrorism, and the more you know what a terrorist is trying to do and how he uses fear to manipulate you, the less you are going to be swayed by the terrorist's actions. The more you know, the better off you are. Therefore I want to see educated flight attendants, educated pilots and educated security people in Canadian airports — good, really careful security that watches, like the British do.

Senator Forrestall: Professor St. John, I appreciate your being here. I appreciate your candour. Let me ask you this: Why would anyone want to shoot down an airplane? That is tragic and nonsensical. Would they attack the aircraft because of what they might want to do with it once it was under their control? What is the motivation?

Mr. St. John: Airplanes are totally fascinating to terrorists. Terrorists are mesmerized by airplanes. They love airplanes; they just cannot keep away from them. It is the most exciting form of terrorism for them because it is so vulnerable, so high, so far above the earth, and all those people are so weak and so dependent on the power of the terrorists. I found, in account after account in my book, that this is the reason they do it. They are

Le sénateur Atkins: Êtes-vous étonné que certains témoins que nous avons reçus la semaine dernière nous aient affirmé que l'on n'avait pas apporté le moindre changement à la formation des agents de bord?

M. St. John: Non.

Le sénateur Atkins: Aucune modification n'a été apportée à leur formation depuis des années, même pas depuis le 11 septembre.

M. St. John: Je connais la jeune dame qui est chargée de la formation des agents de bord d'Air Canada. C'est une des mes anciennes élèves. Elle est très préoccupée à ce sujet.

La grosse préoccupation d'Air Canada est d'essayer de digérer les restes de Canadian Airlines, tel un boa constrictor qui vient d'avaler un porc ou un autre animal. Les agents de bord se battent pour des questions d'ancienneté. Ils n'ont pas le temps de se préoccuper de la sécurité. C'est bien là le problème. Ils devraient pourtant s'en préoccuper car c'est capital.

La femme que l'on peut voir sur les vidéos que nous avons réalisés est Uli Derickson. Au cours du vol 847 de la TWA, elle a pris l'initiative de jeter tous les passeports juifs dans les toilettes pour s'en débarrasser et a négocié la liberté de tous les passagers, un après l'autre. Elle a dû faire une avance de 23 000 \$ sur sa carte Visa pour faire le plein à Alger, que la compagnie ne veut pas lui rembourser. C'est une femme extraordinaire. Ce détournement d'avion a détruit sa vie.

Elle souffre encore beaucoup de stress post-traumatique mais elle a pris les initiatives qu'il fallait prendre et a pu sauver ainsi des vies. Plusieurs agents de bord ont fait preuve d'un grand héroïsme dans des situations semblables. On pourrait citer de nombreux exemples d'héroïsme dans des cas d'urgence. Cependant, plus on est informé sur le terrorisme, plus on est au courant des moyens que les terroristes emploient pour arriver à leurs fins et de leurs tentatives de manipulation par la terreur, et moins on risque de se laisser intimider par leurs menaces. Plus on est informé à leur sujet et plus on a de chances de bien réagir. Par conséquent, je voudrais que les agents de bord, les pilotes et les employés des services de sécurité reçoivent une formation spéciale pour instaurer un système de sécurité aussi efficace qu'en Grande-Bretagne.

Le sénateur Forrestall: Monsieur St. John, je suis heureux que vous soyez ici. J'apprécie votre franchise. Je voudrais vous poser la question suivante: qu'est-ce qui peut pousser quelqu'un à vouloir abattre un avion? C'est à la fois tragique et insensé. Les personnes qui attaquent un avion le font-elles pour pouvoir faire ce qu'elles veulent après en avoir pris le contrôle? Quelle est leur motivation?

M. St. John: Les avions fascinent les terroristes. Ils ont un pouvoir quasi hypnotique sur eux. Les terroristes les adorent. Ils ne peuvent pas s'empêcher de les attaquer. C'est pour eux la forme la plus exaltante de terrorisme parce qu'un avion est vulnérable, qu'il vole à très haute altitude et que les passagers sont sans défense et sont à leur merci. J'ai constaté, au cours des recherches que j'ai faites pour rédiger mon livre, que c'est pour

attracted to it like moths are to light, so we always are going to have these attacks on airliners. There is just no doubt about it.

To answer your question, in *The Atlantic Monthly* of November 2001, on the crash of EgyptAir 990 — and the safety board of the United States does not accept this account by Langewiesche, the man who wrote it — but it is perfectly clear, if you look at all the information around it, that this pilot was in deep, deep emotional and personal trouble. He was propositioning girls in his New York hotel, trying to sleep with anybody he could. He had huge debts, he was in deep trouble, and I believe he turned the engines off, put the stick down in the plane, and committed suicide along with the death of everyone else in that plane. I believe that 990 was a suicide, and I think that gave the idea to the 9/11 people, or it was close. It was being planned at that time.

On the other hand, the 9/11 people were mixed up. They were people from middle class to upper class families from Cairo, with very well-thought-of and well-known parents, sisters and brothers, who went for training in the West, like Mohammed Atta. He is a classical example. He loved the West, he loved the promiscuity and he loved the openness and freedom, but he felt a deep guilt in himself. These two parts of his personality came together when he ended up in a fundamentalist mosque, where he was told, “You can do something about this.” That made something break inside him. The Germans have a word for this. I am just trying to remember what it is. Like a snapping. Suddenly he decided he was going to have to join in this attack on the United States for the sake of posterity, and not claim anything from it, not make any explanation, nothing. This gets us back to the Islamic fundamentalist terrorist mind. These people are caught between cultures, but they have made a decision to hasten the “second coming,” as it were, by destroying Satan, the evil one, the United States. It just does not make any sense to us, but if you have lived and walked and moved around in the Middle East, as I have in Gaza, say, which is a hellhole for humans, you see how people can develop these theories.

Senator Forrestall: The fascination would seem to be the same with maritime vessels. They blow up destroyers and they have threatened to blow up ferries. It is a unique posturing.

Should we be upgrading our intelligence-gathering capacity, our analytical capacity, or should we be doing more to foster intelligence exchange? At the present, it would seem that Canada’s closest ally in this regard would be Australia, surprisingly, not the United States, not the United Kingdom, and not Germany.

cette raison qu’ils agissent ainsi. Ils sont irrésistiblement attirés par les avions, comme un insecte l’est par la lumière. Par conséquent, ce type d’attaque ne disparaîtra jamais complètement, c’est sûr et certain.

Pour répondre à votre question, je signale que d’après l’article paru dans le numéro de novembre 2001 de la revue *The Atlantic Monthly* au sujet de l’écrasement du vol 990 d’EgyptAir — et la commission de sécurité américaine n’a pas retenu la thèse de l’auteur de cet article, M. Langewiesche —, il est évident, si l’on tient compte de toutes les informations disponibles à ce sujet, que le pilote de cet appareil avait des troubles émotifs profonds et de gros problèmes personnels. Il faisait des avances aux filles dans son hôtel de New York et essayait d’aller coucher avec toutes celles qu’il pouvait séduire. Il était terriblement endetté et avait de gros problèmes. Je pense qu’il a coupé les moteurs, baissé le manche à balai et qu’il s’est suicidé en entraînant dans sa mort toutes les autres personnes présentes à bord. Je crois que la tragédie du vol 990 est due à un suicide et je pense aussi que les auteurs de l’attentat du 11 septembre se sont plus ou moins inspirés de cet exemple. C’est alors qu’ils ont préparé leur coup.

Les auteurs des attentats du 11 septembre avaient en quelque sorte une double personnalité. Ce sont des gens issus de familles de la classe moyenne ou de la classe supérieure dont les parents, les frères et les soeurs sont des personnes très respectables et connues. Ces jeunes sont allés suivre une formation dans des pays occidentaux, comme Mohammed Atta. Il représentait le type classique de terroriste. Il adorait l’Occident, adorait la promiscuité et la liberté de pensée et de mouvement mais il avait un sentiment de culpabilité profondément enraciné. Ces deux aspects de sa personnalité se sont confondus lorsqu’il s’est joint aux fidèles d’une mosquée intégriste où on lui a dit qu’il pouvait régler son problème. Cela a provoqué une rupture en lui. Les Allemands ont un terme pour désigner cela. J’essaie de m’en souvenir. C’est un terme qui veut dire quelque chose comme une cassure soudaine. Il a décidé subitement qu’il devrait participer à cette attaque contre les États-Unis pour le bien de la postérité, sans exiger quoi que ce soit en contrepartie ni la moindre explication. Ce genre d’attitude nous permet de comprendre l’état d’esprit des terroristes islamiques intégristes. Ces personnes sont prises entre deux cultures mais doivent prendre une décision pour hâter l’avènement d’un monde nouveau en détruisant Satan, le maléfique, c’est-à-dire les États-Unis. C’est entièrement insensé pour nous mais, si vous aviez vécu et voyagé au Moyen-Orient, comme je l’ai fait à Gaza, par exemple — qui est un bouge pour les humains — vous comprendriez pourquoi on peut échafauder des théories semblables.

Le sénateur Forrestall: Les terroristes semblent être également fascinés par les navires. Ils ont fait sauter des navires de guerre et ont menacé de faire sauter des traversiers. C’est une attitude bien particulière.

Faudrait-il améliorer notre capacité de collecte de renseignements, nos capacités d’analyse ou encourager l’échange de renseignements? Il semblerait qu’actuellement, le plus proche allié du Canada à cet égard soit l’Australie, ce qui est étonnant. Ce ne sont pas les États-Unis, le Royaume-Uni ni l’Allemagne.

Could we achieve more by bending our effort towards fostering improved relations with some of our closest allies and longstanding friends with respect to intelligence sharing, as opposed to the speeded-up development of a collection system of our own?

Mr. St. John: You open a huge can of worms here. I have a particular point of view after many years of teaching intelligence at the university level and watching what happens.

We are the only Western country in the world that acts in the field of security like a one-legged man. That is, all the other countries have positive intelligence, negative intelligence, counter-intelligence, a CIA and an FBI, an MI5 and MI6. In Canada we have an FBI — a CSIS — and no leg. I find it really hard to understand why we do not collect our own intelligence around the world, when our most famous days have been spent criticizing American foreign policy over the years.

I have taught Canadian foreign policy for 30 years too. Our greatest days were criticizing the Americans. We cannot rely on their intelligence; we should have our own intelligence sources, and Canadians, because of their international nature, because of the way they travel, because of the informed multicultural way in which they look upon the world — and I think Winnipeg, where I come from — but I was a British Columbian — is a real multicultural place and I believe it really works there — have an interest and a window on the world that other people do not have. Americans are not interested in other cultures. Canadians are.

I think we should, therefore, collect intelligence. How it will work is a whole other question. However, I feel that we should collect intelligence of our own. When I was in Lahr, in Germany — and I suddenly found my base commander from Lahr here in the audience, so he knows what I am talking about — there was a military intelligence-gathering section, a very good one there. You will not say yes or no to this, but a lot of good intelligence was collected about the terrorism in Europe at that post. Now that we are no longer in Europe, we do not get that intelligence, I suppose. It is really a pity but, again, we have to coordinate the intelligence that is in many agencies.

Senator Forrestall: Is it simply because we have not developed that capacity ourselves that we are not able to cooperate?

Mr. St. John: I believe that since 1945, the political culture diverged in two different directions. Diefenbaker and the civil rights people said, “No, you can’t trample on the rights of Canadians,” and the RCMP and others, said, “You have got to have national security, this is a Cold War, we are fighting a war, don’t you understand?” The two sides never understood each other, the two solitudes, to quote C.P. Snow of Great Britain,

Serait-il possible d’être plus efficaces en axant nos efforts sur l’amélioration des relations avec nos plus proches alliés et amis de longue date en ce qui concerne l’échange de renseignements de sécurité qu’en élaborant en toute hâte un système personnel de collecte?

M. St. John: C’est un énorme guêpier. J’ai une opinion bien précise après avoir donné pendant des années des cours de niveau universitaire sur le renseignement de sécurité et après avoir suivi certains événements.

Nous sommes le seul pays occidental au monde qui se comporte comme un unijambiste dans le domaine de la sécurité. Tous les autres pays ont des services de renseignement positif, des services de renseignement négatif, des services de contre-espionnage, comme la CIA ou le FBI ou comme le MI5 et le MI6. Au Canada, un service analogue au FBI a été mis en place, il s’agit du SCRS, mais rien d’autre. Je n’arrive pas à comprendre pourquoi nous ne recueillons pas des renseignements de sécurité à l’échelle mondiale alors que nous avons passé le plus clair de notre temps à critiquer la politique extérieure des États-Unis.

J’ai donné également pendant une trentaine d’années des cours sur la politique étrangère du Canada. Nous avons passé le plus clair de notre temps à critiquer les Américains. Nous ne pouvons pas compter sur leurs services secrets; nous voulons avoir nos propres sources de renseignements de sécurité et les Canadiens, parce qu’ils sont tournés vers l’étranger et parce qu’ils voyagent beaucoup, parce qu’ils ont une vision multiculturelle éclairée de l’univers — et je crois que Winnipeg, la ville où je vivais, alors que je suis né en Colombie-Britannique, est un milieu multiculturel dans lequel le multiculturalisme est bien vivant —, ont un intérêt et une ouverture sur le monde que d’autres peuples n’ont pas. Les Américains ne s’intéressent pas aux autres cultures alors que les Canadiens s’y intéressent.

Je pense par conséquent que nous devons faire la collecte de renseignements. Quant à savoir comment s’y prendre, c’est une tout autre question. Je pense toutefois que nous devrions avoir notre propre système de collecte de renseignements. Lorsque j’étais à Lahr, en Allemagne — je me suis trouvé brusquement nez à nez avec mon commandant de base de Lahr ici même et il sait donc de quoi je parle —, un excellent service de renseignement militaire était en place. Ce service a recueilli de nombreux renseignements militaires très utiles sur le terrorisme en Europe. Depuis que nous n’avons plus de base en Europe, nous ne faisons plus la collecte de ce type de renseignement, je présume. C’est très regrettable. J’insiste sur le fait qu’il faut coordonner les activités des services de renseignement de nombreux organismes.

Le sénateur Forrestall: Notre incapacité de collaborer est-elle due au fait que nous n’ayons pas développé nous-mêmes une capacité semblable?

M. St. John: Je pense que depuis 1945, la culture politique a emprunté deux voies différentes. Diefenbaker et les défenseurs des droits civiques prétendaient qu’on ne pouvait pas fouler aux pieds les droits des Canadiens alors qu’à la GRC et dans d’autres milieux, on estimait que la sécurité nationale était indispensable parce qu’on était en période de guerre froide. Les deux groupes — les deux solitudes, pour citer le Britannique

went off in different directions, and we have a split culture in Canada. Many people are saying, "Don't limit my rights," and the others are saying, "Don't you understand, we can be invaded?" We have never resolved this.

Senator Forrestall: Do you have a platform of some form or substance within the Canadian structure from which to launch such an organized effort? Would it be a military or a joint force, for example?

Mr. St. John: No, it cannot be police and it cannot be military, I think. It has to be civil service. I think that we were beginning to understand how to do it from the British, but then we stopped training with the British.

Now the British service remains one of the best intelligence services in the world, and the CIA is in one of the worst depths of gloom it has ever been in.

Senator Forrestall: Why did we stop doing that? Can you link that in time? Can you link it to our withdrawal from Europe?

Mr. St. John: Yes, I think it must have been that. Also, there was a very famous book, *For Services Rendered* by John Sawatsky. That book is brilliant. You should read that book cover to cover because it shows how the way of developing sources in MI5 was being introduced into the RCMP security service, but that the Mounties did not understand it. Mounties want a conviction; security services want to follow the leads to find out more, and ne'er the twain shall meet. You have to keep them separated in functional practice. You have to have some sort of system operating that will be completely new and set up in a separate way. I think it would be fun to house CSIS and a positive agency in the same building. It would be fascinating. It might work; it might not.

Senator Forrestall: I wish we had the two agencies housed in the same structure.

Senator Banks: Would you just expand a little, because I did not quite get it, on the other leg that we need besides CSIS? What needs to be done in what area that CSIS is not doing? Are you talking about foreign intelligence?

Mr. St. John: Yes, I am. I am sorry; I should have said "foreign intelligence."

Senator Banks: Thank you. This is again just anecdotal. I recall a little while ago having been made to get off an airplane because there was a piece of luggage on that airplane and the passenger did not show up. I think that was on a Canadian airplane. You said we did not do luggage and passenger reconciliation. Am I remembering wrongly, or was I in a different country?

Mr. St. John: Were you in Thompson or Tuktoyaktuk?

C.P. Snow — ont emprunté des voies différentes et c'est ainsi qu'un dédoublement de culture s'est produit au Canada. De nombreuses personnes refusent que l'on restreigne leurs droits alors que d'autres répliquent: «Ne comprenez-vous donc pas que nous pouvons être victimes d'une invasion?» La question n'a jamais été réglée.

Le sénateur Forrestall: Y a-t-il dans la structure canadienne une plate-forme intéressante d'où on pourrait lancer un effort concerté dans ce domaine? S'agirait-il d'une force militaire ou d'une force conjointe, par exemple?

M. St. John: Non. Je ne pense pas que cela puisse être une force policière ou une force miliaire. Il faut que ce soit un service civil. Je pense qu'on commence à comprendre comment il faut s'y prendre grâce aux Britanniques. On a toutefois cessé de faire de la formation avec les Britanniques.

Le service britannique reste un des meilleurs services de renseignement au monde et la CIA est un des pires services qui soient.

Le sénateur Forrestall: Pourquoi avons-nous mis un terme à cette collaboration? Pouvez-vous dire à partir de quand? Pouvez-vous établir un lien avec le retrait de nos troupes d'Europe?

M. St. John: Oui, je pense que c'est cela. On a publié un livre très connu intitulé *For Services Rendered* qui a été écrit par John Sawatsky. C'est un ouvrage brillant. Je vous recommande de le lire du début à la fin parce qu'il montre comment on a intégré au service de sécurité de la GRC diverses méthodes du MI5. La GRC n'a toutefois pas compris ces méthodes. La GRC veut trouver un coupable à condamner; les services de sécurité veulent suivre des indices pour recueillir des informations supplémentaires. Ces deux façons de procéder sont incompatibles. Elles ne peuvent être combinées dans la pratique. Il faudrait établir un système entièrement nouveau et distinct. Je pense que ce serait amusant d'installer le SCRS et un service de renseignement positif dans des locaux qui se trouvent dans le même édifice. Ce serait fascinant. Ça pourrait marcher, mais ce n'est pas certain.

Le sénateur Forrestall: Je voudrais que les deux organismes soient dans des locaux situés dans le même édifice.

Le sénateur Banks: Pourriez-vous donner des indications plus précises sur l'autre service qu'il faudrait établir, parce que je n'ai pas très bien compris? Dans quel autre domaine que ceux où le SCRS est actif faudrait-il mettre un système en place? Pensez-vous à un service de renseignement sur l'étranger?

M. St. John: Oui. Je m'excuse; j'aurais dû mentionner qu'il s'agissait d'un service de renseignement sur l'étranger.

Le sénateur Banks: Je vous remercie. C'est une simple anecdote mais il y a quelque temps, on m'a fait débarquer d'un avion parce qu'il y avait à bord un bagage dont le propriétaire n'était pas dans l'avion. Je pense qu'il s'agissait d'un avion canadien. Vous avez dit que nous ne faisons pas de rapprochement entre les bagages et les passagers. Est-ce que ma mémoire me jouerait des tours et était-ce peut-être dans un autre pays?

M. St. John: Étiez-vous à Thompson ou à Tuktoyaktuk?

Senator Banks: No. I have been to both Thompson and Tuktoyaktuk, but not recently. This was within the last year or so.

Mr. St. John: This has never happened to me. I wish it had.

Senator Banks: Perhaps I was in a different country.

Just so that we can hear you talk about this a little more — the difference between truth on the one hand and transparency on the other — we heard earlier from witnesses who are, to some degree, at least, responsible for airline security, to the effect that there was a lot that they think would be untoward and improper and counterproductive to tell us, and therefore the public, about how security is done and the extent to which it is done.

Do you agree that there are some things like that, that have to be closely guarded and that we cannot let the bad guys know what it is we are doing?

Mr. St. John: I think there are certain things that should not be shared in a public place in detail. Had I been in the place of the same individual, I would have been more candid, but I am a more candid individual, I suppose, so that is not really a fair answer.

I think you cannot defend turf. I think we have to create proper security in this country, and it means listening and it means talking and it means giving and taking and it means making mistakes and admitting to mistakes. We have not got a system that works. That is the trouble.

You were speaking to someone who has just come into this office, absolutely brand new, and I am not sure that he knew all the answers to what you were asking. He was a police chief. I am just hazarding a guess here. He has not been watching the whole system working for the last 15 years, as I have, looking at it, exploring, asking questions. I think part of his lack of candour was lack of knowledge. I think when he comes back and knows more, he will have some things to say to you.

Senator Banks: He did also say that he was being tortured because there were a lot of things he wished that he could say to us that he could not.

You referred in your book, as well as today, to the fact that virtually there is a war going on. I guess, just out of curiosity, you will have read *The Clash of Civilizations*.

Mr. St. John: Indeed.

Senator Banks: You subscribe to its basic premise?

Mr. St. John: I believe that *The Clash of Civilizations* has put a finger on something enormously important. I do not go the whole way with him, but I believe there are deep clashes within civilizations, as well as between civilizations of a transnational sort. Huntington is a very great figure in my field. You dare not criticize him. He knows so much.

Le sénateur Banks: Non. Je suis déjà allé à Thompson et à Tuktoyaktuk, mais pas dernièrement. Cela s'est passé dans le courant des 12 derniers mois.

M. St. John: Je n'ai jamais dû débarquer d'un avion pour cette raison. Pourtant, j'aurais aimé que ça m'arrive.

Le sénateur Banks: C'était peut-être dans un autre pays.

Nous aimerions entendre encore quelques commentaires au sujet de la différence entre la vérité et la transparence. Les témoins qui vous ont précédé et qui sont, dans une certaine mesure du moins, responsables de la sécurité pour une compagnie aérienne, ont déclaré qu'il ne serait pas indiqué de nous révéler, et par conséquent de révéler au public, certaines informations précises sur les méthodes employées pour assurer la sécurité et sur le degré d'utilisation de ces méthodes car cela risquerait d'en compromettre l'efficacité.

Êtes-vous également d'avis que certaines informations doivent être tenues jalousement secrètes et qu'il faut éviter de révéler nos méthodes à des malfaiteurs?

M. St. John: Je pense qu'il faut éviter de communiquer dans un lieu public certains types d'informations. Si j'avais été à la place de la personne à laquelle vous faites allusion, j'aurais répondu plus franchement, mais je présume que c'est parce que c'est dans ma nature. Ce n'est donc pas une réponse valable.

Je pense qu'on ne peut pas protéger ses arrières dans ce domaine. Je pense qu'il faut instaurer un système de sécurité efficace dans notre pays et pour cela, il faut écouter, il faut parler, il faut faire des concessions et il faut commettre des erreurs et les reconnaître. Notre système n'est pas efficace. C'est là le problème.

Vous avez interrogé un témoin qui a été nommé à ce poste tout récemment et je me demande s'il connaissait toutes les réponses aux questions que vous lui avez posées. Il a été chef de police. Je fais des suppositions. Il ne suit pas le système comme je l'ai fait depuis 15 ans. Il n'a pas eu l'occasion de l'observer, de l'analyser à fond et de poser des questions. Je pense que son manque de clarté est dû à un manque d'expérience. Je pense que lorsqu'il reviendra témoigner, il sera mieux informé et qu'il pourra donner certaines réponses.

Le sénateur Banks: Il a pourtant dit qu'il était tourmenté parce qu'il n'était pas autorisé à révéler bien des renseignements qu'il aurait souhaité pouvoir nous donner.

Dans votre ouvrage, et encore aujourd'hui, vous avez mentionné la rivalité entre les services. Vous avez probablement lu l'ouvrage intitulé *The Clash of Civilizations*.

M. St. John: Bien sûr!

Le sénateur Banks: Adhériez-vous à sa prémisse de base?

M. St. John: Je pense que l'auteur de cet ouvrage a fait un constat extrêmement important. Je n'approuve pas tous ses commentaires, mais je pense qu'il existe des incompatibilités profondes au sein des civilisations ainsi qu'entre des civilisations transnationales. Huntington est un spécialiste très renommé dans mon domaine. On n'ose pas le critiquer. Ses connaissances sont très étendues.

The Coming Anarchy by Robert Kaplan, I put a lot of stock in that article from *The Atlantic Monthly* in February 1994. It is coming true, chunk by chunk, in front of our eyes. It is a remarkable book and a remarkable 23-page article.

There is a clash, really, between the Muslim world and the Christian world at the moment, and it is being led by the fundamentalist people who are fed up with a number of very pointed and definite things. I wonder if this is the sort of answer you want. One of the ways of increasing airport security is to deal with the political issues that cause the attacks on airports in the first place.

In the article that I told you about in Paul Wilkinson's book, which I read, just for fun, I went through all the hijacks that had happened to see who had done the most hijacks over time, and I found that one ethnic group was responsible for 74 per cent of all hijacks to date. Do you know what that group is? The Palestinians and their related agencies and organizations. If you gave self-determination to the Palestinians, if you gave them a state, you would cut the ground out from underneath the fundamentalists. One of the main reasons for attacking the West would be gone, because that is what they are linking into the Intifada at the present time. It is just one of a number of ways of going at it, but there are political solutions, and there is deep resentment of American support of Israel, which is seen as partisan by Muslims around the world. I have had this many times with Muslims and Arabs.

Senator Banks: And the American military presence in Saudi Arabia.

Mr. St. John: The last words of the Prophet before he died were that infidels should not be allowed on the Arabian peninsula. Technically, that is absolutely true. Osama bin Laden has sort of geared it up into a philosophy to draw the people behind him to attack the United States.

Senator Bank: Would you comment, since there is, in your view, in some respects, a war, on Churchill's idea that in war, the truth is such a precious commodity that it must always be accompanied by a bodyguard of lies?

Mr. St. John: I use that text in my course, the bodyguard of lies.

Yes, as long as you do not think that Churchill allowed Coventry to be bombed. He did not, because he did not know it was going to happen that night. But yes, deception is what you are talking about. Deception is a part of war. Deception is a part of military strategy. Deception has always operated in every facet. Our man in Tehran, Taylor, practiced deception to get the Americans and Canadians out of Tehran. Of course you accept it. You cannot be morally indignant about that. It is part of diplomacy.

Je me suis beaucoup inspiré de l'ouvrage de Robert Kaplan intitulé *The Coming Anarchy* lorsque j'ai rédigé l'article paru dans le numéro de février 1994 de la revue *The Atlantic Monthly*. Ses prédictions se réalisent progressivement sous nos yeux. C'est un ouvrage remarquable et un article de 23 pages remarquable.

Un affrontement se produit actuellement entre le monde musulman et le monde chrétien. Il est mené par les intégristes qui sont imprégnés d'un certain nombre de croyances très spécifiques. Je me demande si c'est le genre de réponse qui vous plaira, mais une des options pour accroître la sécurité des aéroports serait de régler certains problèmes politiques qui sont à la source des attaques lancées contre les aéroports.

Dans l'article de l'ouvrage de Paul Wilkinson que j'ai mentionné, et que j'ai lu pour le plaisir, j'ai analysé tous les détournements qui se sont produits pour savoir quel groupe est responsable de la plupart d'entre eux et j'ai constaté qu'un groupe ethnique est responsable de 74 p. 100 des détournements qui ont eu lieu jusqu'à présent. Savez-vous lequel? Les Palestiniens et les groupes et organisations qui leur sont associés. Si l'on accordait l'autodétermination aux Palestiniens et si on leur donnait un État, on couperait l'herbe sous le pied aux intégristes. Une des principales raisons des attaques lancées contre l'Occident disparaîtrait parce que c'est ce qui se passe actuellement au sein de l'Intifada. C'est une des possibilités mais il ne faut pas négliger les solutions politiques. En effet, les Palestiniens en veulent à mort aux États-Unis parce qu'ils appuient Israël et que cet appui est considéré comme injuste par les musulmans du monde entier. C'est ce que m'ont dit de nombreux musulmans et de nombreux Arabes.

Le sénateur Banks: Et à cause de la présence militaire américaine en Arabie Saoudite.

M. St. John: Les dernières paroles que le Prophète a prononcées avant sa mort sont qu'il ne faut pas permettre aux infidèles de pénétrer dans la péninsule arabe. Techniquement, c'est rigoureusement exact. Oussama ben Laden en a fait en quelque sorte une doctrine pour se faire des alliés contre les États-Unis.

Le sénateur Banks: Pourriez-vous faire des commentaires, puisque vous considérez qu'il s'agit à certains égards d'une guerre, sur le principe qu'en temps de guerre, la vérité est une denrée si précieuse qu'elle doit toujours être accompagnée d'un rempart de mensonges, énoncé par Churchill?

M. St. John: J'utilise cette citation dans mon cours.

Oui, pour autant que l'on ne pense pas que Churchill a laissé bombarder la ville de Coventry. Il n'a pas laissé bombarder cette ville, parce qu'il ne savait pas ce qui allait se produire cette nuit-là. La duperie est effectivement indissociable de la guerre. Elle fait partie intégrante de la stratégie militaire. Elle a toujours été présente. Notre représentant à Téhéran, M. Taylor, a eu recours à cette tactique pour faire sortir les Américains et les Canadiens de Téhéran. On l'accepte, bien entendu. On ne peut pas s'en indigner moralement. Cela fait partie intégrante de la diplomatie.

Senator Banks: You have already answered the question. I just need to prod you a little more about it, and I am trying not to be gratuitous in this. Are we being morally duplicitous when we employ ethnic screening or when we do not?

Mr. St. John: Yes.

Senator Banks: In both cases?

Mr. St. John: Yes. I am uncomfortable with your saying “ethnic screening.” At the moment, the West is under attack by Islamic fundamentalist terrorists. Mostly they come from Saudi Arabia, Egypt, Yemen, Afghanistan, Pakistan — places like that. Pakistan is a culture. The Iranians are a culture. The Arabs are a different set of people. They are all Muslims. It so happens that our enemies who are attacking us are Muslims, and they may be Muslim Arabs and Muslim Persians and Muslim Turks — not many — but Muslim Yemenis, Arabs, and it is not wrong to call them “the enemy” at the moment.

On the other hand, we have very good relations with the Arab countries at the present time, most of them.

Senator Banks: Well, it is wrong to call them the enemy. It is right to say that some of them are the enemy.

Mr. St. John: There is a small group who have committed themselves to this philosophy. People who have this colour of skin are going to be under suspicion in our society.

You know what? I see very little discrimination in the circles in which I move, in university. I have many Islamic and Muslim students. I have actually given this talk on the Islamic fundamentalist mindset. I have had Islamic students in the lecture come up afterwards and say, “That is fair. That is okay. You treated us in the right way over that. Thank you. That was a useful talk.”

Senator Banks: Can we do that at the screening point? Can we treat people fairly if we identify them because they have red hair or wear brown belts or whatever?

Mr. St. John: Screening has to be far more sophisticated than just simply looking at the colour of skin. It involves a lot of factors.

You must understand that security screening starts with your credit card away back at home when you pick up the telephone. It depends on your credit rating. It depends on your place in society, where you live, and the frequency with which you fly, whether you pay cash or whether you use a Visa card. All these things are going into the mix of screening. One of those things at this time happens to be that way.

At one point not so long ago in our history, we were very suspicious of Sikhs, with their turbans. Now they walk around in their turbans and do all sorts of things. We do not feel suspicious

Le sénateur Banks: Vous avez déjà répondu à la question, mais je voudrais pousser l’interrogatoire un peu plus loin et je ne le fais pas gratuitement. Joue-t-on un double jeu quand on a recours à un contrôle ethnique?

M. St. John: Oui.

Le sénateur Banks: Dans les deux cas?

M. St. John: Oui. Je n’aime pas beaucoup les termes «contrôle ethnique». Actuellement, l’Occident est la cible des attaques des terroristes islamiques intégristes qui sont surtout originaires d’Arabie Saoudite, d’Égypte, du Yémen, de l’Afghanistan, du Pakistan et d’autres pays analogues. Le Pakistan est une culture. Les Iraniens représentent une autre culture. Les Arabes forment un groupe différent. Ce sont pourtant tous des musulmans. On constate que nos ennemis, c’est-à-dire les personnes qui nous attaquent, sont des musulmans. Il peut s’agir de musulmans arabes, de musulmans perses ou de musulmans turcs — il n’y en a pas beaucoup —, de musulmans du Yémen et on peut dire qu’ils représentent «l’ennemi» à l’heure actuelle.

Par contre, nous entretenons de très bonnes relations avec la plupart des pays arabes pour le moment.

Le sénateur Banks: Ce n’est pas juste de dire que ce sont nos ennemis. Il est exact de dire que certains d’entre eux sont nos ennemis.

M. St. John: Il s’agit d’un petit groupe qui adhère à cette doctrine. Dans notre société, les personnes qui ont la même couleur de peau sont automatiquement jugées suspectes.

Savez-vous quoi? On fait très peu de discrimination dans les milieux où j’évolue, c’est-à-dire dans les milieux universitaires. J’ai de nombreux étudiants islamiques et musulmans. J’ai tenu le même discours sur la mentalité islamique intégriste. Plusieurs étudiants islamiques m’ont dit après mon exposé que c’était juste et que je les avais traités comme il fallait à ce propos. Ils m’ont remercié en disant que c’était une discussion très utile.

Le sénateur Banks: Peut-on faire cela au point de contrôle? Peut-on être juste tout en ciblant certaines personnes parce qu’elles ont les cheveux roux ou parce qu’elles portent une ceinture brune?

M. St. John: Le contrôle doit être fondé sur des méthodes beaucoup plus sophistiquées que sur un simple examen de la couleur de la peau. De nombreux facteurs interviennent dans un contrôle.

Il faut savoir que l’on fait déjà un contrôle de sécurité lorsque vous faites une demande de carte de crédit. Avant de vous l’accorder, on vérifie votre cote de solvabilité, votre statut social, le lieu où vous vivez et la fréquence de vos voyages en avion. On vérifie si vous payez comptant ou si payez avec la carte Visa. Tous ces facteurs entrent en ligne de compte dans le contrôle. Actuellement, c’est un des facteurs.

Il n’y a pas si longtemps, les sikhs qui portaient le turban étaient jugés très suspects. Ils peuvent maintenant circuler partout et agir en toute liberté. Ils ne sont plus considérés comme suspects.

of Sikhs. Another time it is someone else, like Palestinians. This is just one small element of it.

Airport security is far more sophisticated than simply being an ethnic identifier. There is the behaviour of someone who is about to do something on an airplane, which is frequently visible in the physical habits and in the motions of their hands. That is why I said to you that a really well-trained security officer going right through with a planeload onto the plane has a good chance of seeing who will be a danger to that plane. It may have nothing to do with ethnicity.

Senator Banks: I know that the corollary question would be, can we afford not to do that, but that would mean that we would have to put security officers on 200,000 flights a year in Canada. Can we afford to do that?

Mr. St. John: This is the truth-and-error thing. You will never say how many security officers there are. You will never say on what flights they are. You are just truthfully going to say that there are security officers on enough flights that you had better not try it, because we have a really good system in place.

Airports actually have to develop a form of truthful propaganda, where they make it clear that they are watching for terrorists, that their defences are in place and you had better not try it here, buddy. You can do that. It is very doable. An airport security director in an airport who is really on the ball can give that airport a reputation that will reach the ears of terrorists.

Senator Banks: The last question, is the greatest impediment to that the lack of concentration of responsibility?

Mr. St. John: I think so.

The Chairman: Briefly, Professor St. John, in terms of transparency, can you think of any reason, from a security point of view, why this committee or the public should not be informed when security fails? In other words, when you are testing systems, should the tests be kept secret and, if so, why?

Mr. St. John: I do not think the tests should be kept secret. I gave you the results of a number of tests in my testimony. I could have given you a number of other tests as well that have been conducted. The tests are an illustration of where your security is. If you have a 30 per cent failure rate in your tests, you are not doing it. You are not producing proper security.

The Chairman: We have read reports in the United States of a 50 per cent failure rate in some airports. If Canadian authorities remain silent on this, should we conclude that they do so, not for security reasons, but rather for reasons of incompetence, or because they do not have security in place?

À un autre moment, c'est un autre groupe, comme les Palestiniens, qui est jugé suspect. Ce n'est qu'un petit facteur qui entre en ligne de compte.

La sécurité des aéroports est beaucoup trop complexe pour être fondée sur le seul facteur de l'identité ethnique. Le comportement d'une personne qui est sur le point de provoquer un incident dans un avion trahit souvent ses intentions. C'est souvent visible d'après ses attitudes physiques et ses mouvements de mains. C'est pourquoi j'ai dit qu'un agent de sécurité qui a reçu une très bonne formation a de bonnes chances de repérer les personnes qui pourraient mettre en danger la vie des passagers et de l'équipage. Ce n'est pas nécessairement lié au caractère ethnique.

Le sénateur Banks: On pourrait alors se poser tout naturellement la question suivante: A-t-on le choix? Pour cela, il faudrait mettre des agents de sécurité sur les 200 000 vols canadiens annuels. En avons-nous les moyens?

M. St. John: C'est comme le jeu de la vérité et de l'erreur. On ne révélera jamais le nombre exact d'agents de sécurité. On ne dira jamais sur quels vols ils sont. On fera simplement savoir qu'il y a des agents de sécurité sur un nombre suffisant de vols pour qu'il soit préférable de ne pas faire de tentative, parce que le système est très efficace.

Les aéroports doivent actuellement mettre au point une propagande qui n'est pas trompeuse et faire comprendre clairement qu'ils font de la surveillance pour repérer les terroristes, que des mesures de défense sont en place et qu'il est préférable de renoncer à toute tentative d'attentat. C'est possible. C'est très faisable. Un directeur de la sécurité d'un aéroport qui est vraiment dynamique peut très bien donner à cet aéroport une réputation qui arrivera aux oreilles des terroristes.

Le sénateur Banks: Voici ma dernière question: est-ce le principal obstacle auquel est dû ce manque de concentration des responsabilités?

M. St. John: Je le pense.

Le président: Monsieur St. John, en ce qui concerne la transparence, pourriez-vous citer brièvement un motif de ne pas nous informer ou de ne pas en informer les Canadiens lorsque le système de sécurité manque d'efficacité? Autrement dit, quand vous faites des tests sur les systèmes, les résultats devraient-ils être gardés secrets et pour quelles raisons?

M. St. John: Je ne pense pas que les résultats des tests doivent être gardés secrets. J'ai communiqué les résultats de plusieurs tests dans mon témoignage. Je pourrais mentionner également ceux d'un certain nombre d'autres tests qui ont été effectués. Les tests permettent de déterminer le degré de sécurité. Si le taux d'échec est de 30 p. 100, c'est que le système de sécurité n'est pas efficace. Ça veut dire que vous n'assurez pas une sécurité suffisante.

Le président: D'après certains articles, le taux d'échec atteint 50 p. 100 dans certains aéroports américains. Si les autorités canadiennes gardent le silence à ce sujet, faut-il en conclure que ce n'est pas pour des raisons de sécurité mais par incompetence ou parce qu'on n'a pas mis de système de sécurité efficace en place?

Mr. St. John: That is what the Canadian public is going to think. I think that is what the Canadian public thinks. I told you it is an intelligent public. It is a well-travelled public. They are right to think it if they are not given that information. They want to see concrete evidence that it is working. They see the evidence with their eyes. They want to know what the tests were, the test results when they came out. When those are down to 10 or 15 per cent, we will know we are getting a good system in place.

Senator Smith: Thank you, Mr. Chairman. Some of the areas I have noted have been touched on. Let me just touch on a few aspects that have already been raised.

Let us get this one out of the way: You heard the evidence from CATSA with regard to these vapour detection machines versus dogs. Do you have any particular knowledge about that that you think we should hear, or is that not your area of expertise?

Mr. St. John: It is not really my area of expertise. I just want to say to you that there are a number of very different technologies that are improving all the time, sniffer technologies and vapour technologies, and CAT scan technologies. It is a mix of these things that are racing to become foolproof. They are coming from different parts of the world, some in the United States in the private sector, some in Germany, some in Britain and elsewhere.

This has not settled down yet. It is not clear which machines are going to do the perfect job. However, a combination of layered security, as the gentleman before me said, with machines that really will work, or probably are going to work — the Europeans have got this in place — will give you good airport security for the moment. They will improve over time, especially with the use of Semtechs, you see, which can look like a woman's sweater. There are ways of cross-checking different types of security screening, so that if one system misses it, another picks it up.

Senator Smith: The technology, and this is more of a comment, is a bit like personal computers. Having three kids, it is very depressing for me to think of how many I have bought in the last 10 years that are now all obsolete. Okay. I think we have covered that.

In terms of spending priorities, we could blow our brains out, I suppose, doing everything under the sun. I know you focused a lot on training of personnel. Is there anything else you think we should hear when we are trying to get a sense of, and come to some conclusions on, spending priorities?

Mr. St. John: You mean are there other things that we should spend money on that have not been talked about?

Senator Smith: No. I like to keep it simple. We could get a wish list of a lot of things. However, in terms of prioritizing the resources that can be loosened up from those that control the

M. St. John: C'est ce que penseront les Canadiens. Je crois que c'est ce qu'ils pensent déjà. Je vous ait dit que les Canadiens étaient intelligents. Ils sont habitués à voyager. Ils ont raison de penser ainsi si on ne leur donne pas les informations pertinentes. Ils veulent des preuves concrètes que le système est efficace. Ils veulent pouvoir le constater *de visu*. Ils veulent savoir quels tests ont été effectués et en connaître les résultats. Lorsque le taux d'échec sera ramené à 10 ou 15 p. 100, nous saurons que le système en place est efficace.

Le sénateur Smith: Je vous remercie, monsieur le président. Même si certains points que j'ai notés ont déjà été abordés, je voudrais malgré tout poser quelques petites questions.

Je voudrais d'abord aborder la question suivante: les représentants de l'ACSTA ont fait des commentaires au sujet des machines de détection par analyse de vapeurs et de l'utilisation de chiens. Avez-vous des informations particulières à ce sujet qui, d'après vous, pourraient nous être utiles, à moins que cela ne fasse pas partie du domaine dans lequel vous êtes spécialisé?

M. St. John: Cela ne fait pas partie de mon domaine. Je signale qu'il existe quelques technologies très différentes qui s'améliorent constamment, notamment les technologies d'analyse des odeurs et les technologies d'analyse de vapeurs ainsi que les technologies de scanographie. C'est en ayant recours à ces trois technologies à la fois que l'on tente de rendre le système infaillible. Ces technologies viennent de divers pays; quelques-unes viennent des États-Unis, du secteur privé, d'autres de l'Allemagne ou de la Grande-Bretagne.

La question n'est pas encore réglée. On ignore encore quelles machines donneront des résultats parfaits. Cependant, comme l'a mentionné le témoin précédent, c'est en utilisant simultanément un système de sécurité à plusieurs paliers, avec l'aide de machines qui sont ou plutôt seront très performantes, qu'on atteindra ce but. Leur performance sera améliorée au fil des ans, surtout grâce à l'usage de Semtechs, qui peut ressembler à un gilet pour femmes. Il est possible de faire une contre-vérification de divers types de contrôle de sécurité pour que si un système ne détecte pas quelque chose de suspect, un autre prenne la relève.

Le sénateur Smith: Je voudrais plutôt faire un commentaire. La technologie ressemble un peu à celle des ordinateurs personnels. J'ai trois enfants et je suis très découragé quand je pense au nombre d'ordinateurs que j'ai achetés au cours des dix dernières années et qui sont maintenant dépassés. Bien. Je crois que cette question est réglée.

L'établissement des priorités en matière de dépenses est un casse-tête. Je sais que vous avez surtout mis l'accent sur une formation solide du personnel. Y a-t-il d'autres informations qui, d'après vous, pourraient nous aider à comprendre la situation et à tirer certaines conclusions en matière de priorités?

M. St. John: Parlez-vous de domaines qui n'ont pas été abordés où nous devrions faire des dépenses?

Le sénateur Smith: Non. Je veux que ce soit simple. On pourrait recevoir une liste contenant une multitude de suggestions. Cependant, parmi les priorités dans lesquelles on devrait investir

vault, I know you focused on training of all personnel. Are there any others that you would like to identify in terms of shortcomings, rather than the dream list, the wish list?

Mr. St. John: That is not in the list of 10 that I put there?

Senator Smith: Yes. Were your 10 prioritized?

Mr. St. John: No, they were not. They were just put together there as being what I think are the weak links in the system.

Senator Smith: Then I do not think I looked at them as closely as I should have. What would the top three be?

Mr. St. John: Passenger-baggage reconciliation, on-ramp personnel, security screening personnel and baggage screening.

Senator Smith: Would training not make it, personnel training?

Mr. St. John: That is what I meant, training, yes.

Senator Smith: Let us go back to this delicate issue of profiling. We all want to be fair.

Yes, the percentage of al-Qaeda-type fundamentalists, fanatics who are prepared to commit suicide, has to be miniscule. I realize that the job of security personnel is not to run human rights commissions; their job is to be strategic.

Do you have any thoughts about how to do this in such a way that will still show respect and fairness to the 99.99 per cent of Muslims for whom all of this is a complete anathema, and with which they do not identify at all?

Mr. St. John: Some of this can take place in the schools and in the universities. We live with Muslims and with people from the Arabian culture. In 35 years of travelling around the Middle East, I have never been physically assaulted or treated in any way that I would be upset about. I have found nothing but extraordinary kindness in the 12 or 15 Arab countries that I have visited. There was remarkable courtesy shown towards me. I was a white person, technically right out of the mould, and I did not belong there. Yet, people were extraordinarily good to me and I was impressed with that. It seems to me that we should show the same cultural sensitivity.

The Prime Minister gave quite a good lead on this by insisting that Muslims and people of Arab descent are full citizens of our country. We have to insist on this; it is an essential part of our multiculturalism. At the same time, I would like to see us encourage some of these people to find the weeds among them, if you know what I mean.

toutes les ressources que l'on peut obtenir des gardiens du coffre, je sais que vous avez mentionné principalement la formation systématique du personnel. Y a-t-il d'autres domaines à signaler où les ressources sont insuffisantes?

M. St. John: N'est-ce pas indiqué dans la liste des dix priorités que j'ai mentionnée dans mon mémoire?

Le sénateur Smith: Oui. Avez-vous établi cette liste en fonction d'un ordre de priorité?

M. St. John: Non. Il s'agit d'une simple liste des maillons du système que je trouve faibles.

Le sénateur Smith: Dans ce cas, je pense que je n'ai pas examiné la liste assez attentivement. Quelles seraient les trois priorités principales?

M. St. John: Le rapprochement des passagers et des bagages, le personnel des aires d'embarquement, le personnel des services de contrôle de sécurité et le contrôle des bagages.

Le sénateur Smith: La formation du personnel ne permettrait-elle pas de régler ces questions?

M. St. John: C'est précisément ce que je voulais dire.

Le sénateur Smith: Abordons à nouveau la question délicate de l'établissement de profils. Nous tenons à être justes.

Le pourcentage d'intégristes du type Al-Qaida, c'est-à-dire de fanatiques qui sont prêts à courir au suicide, est probablement infime. Je suis conscient que la tâche du personnel des services de sécurité n'est pas de faire le tour des commissions des droits de la personne; leur tâche est d'ordre stratégique.

Avez-vous une méthode à suggérer qui permettrait malgré tout de témoigner du respect et de faire preuve de justice envers les 99,99 p. 100 de musulmans pour lesquels ces actes sont absolument abominables et qui ne tiennent pas du tout à y être associés?

M. St. John: Cela peut se faire dans les écoles et les universités. Nous côtoyons des musulmans et des personnes de culture arabe. Je voyage depuis 35 ans au Moyen-Orient et je n'ai pas été une seule fois agressé physiquement ou traité d'une façon qui ait pu me choquer. Dans les 12 ou 15 pays arabes où j'ai voyagé, je n'ai rencontré que des personnes d'une extrême amabilité. Les personnes que j'ai rencontrées étaient d'une politesse remarquable à mon égard. J'étais un blanc et je n'appartenais pas à leur race. Pourtant, les personnes que j'y ai rencontrées se sont toujours montrées extrêmement aimables. Leur attitude m'a impressionné. Je pense que nous devrions faire preuve d'une délicatesse semblable à l'égard des membres d'autres groupes culturels.

Le premier ministre a donné l'exemple en mettant l'accent sur le fait que les musulmans et les personnes d'ascendance arabe sont des citoyens à part entière de notre pays. Nous devons insister sur ce point; c'est un aspect essentiel de notre multiculturalisme. Je voudrais toutefois que l'on encourage certaines de ces personnes à repérer les mauvais sujets dans leurs rangs, si vous voyez ce que je veux dire.

We now know that the Sikh assemblies were taken over by the radicals who wanted to create an independent Palestine. At some point in the Sikh assemblies, the moderates must have put their hands over their heads and said, "I do not want to go this way. This is not good. Something is going to happen." Three hundred and twenty-nine people died in the Air India crash. I guess they regret that, and so they are coming around as Canadians. Who can be more Canadian than Ian Hanomansing? It makes you feel good about Sikhs just seeing him on CBC television; he is as Canadian as apple pie.

Senator Smith: By coincidence, I was parking my car out by the airport to go to the bat mitzvah of Minister Caplan's daughter and I watched that Air India plane taxi by. I saw the faces of the passengers in the windows, and many of them were wearing turbans. The feeling that I had the next morning was something that I will never forget. I saw those faces not too far away.

Are you nervous when you fly? When you get on a plane, do you look for anything in particular that we should hear about, that may raise your comfort level?

Mr. St. John: Raise it or lower it?

Senator Smith: Well, if you do not see it, maybe it would raise it, but if you do see it, maybe you would get off the plane. What do you look for?

Mr. St. John: I am a fatalist. I travel a great deal by airplane and I give no thought to it. If I die, I die.

Senator Smith: What if you saw something?

Mr. St. John: I will certainly not stop flying because I am afraid I will die.

Senator Smith: If you saw something that troubled you, what would you do?

Mr. St. John: I would go to the lead flight attendant and insist that she speak to the pilot about it. I have seen things that have troubled me on transatlantic flights.

Senator Smith: Did you do that?

Mr. St. John: Yes. It usually involves drinking episodes, where people are getting out of control — air rage-related things. I think more authority should be given to flight attendants and captains should exercise their authority more at certain times. Enough of being nice, you know, I am captain of this flight.

One of my friends was in the Battle of Britain, and he was the only one to survive in his whole squadron. He felt guilty living because he felt he should have died like his friends. He never got over it. He received a note, delivered to him by a flight attendant, that said, "This is a hijacking. I want money." He looked at the note, walked down the airplane aisle and said, "Give me that gun." The terrorist gave him the gun, just like that, and the whole thing was finished in two seconds. I am not saying this happens

Nous savons maintenant que les éléments radicaux qui voulaient créer une Palestine indépendante avaient pris le contrôle des assemblées sikhs. Pourtant, à un moment donné, les modérés ont probablement dit qu'ils refusaient que l'on s'engage dans cette voie, que ce n'était pas bien et qu'un drame allait se produire. Trois cent vingt-neuf personnes ont perdu la vie au cours de l'écrasement de l'appareil d'Air India. Je présume qu'ils le déplorent et c'est probablement pour cela qu'ils se comportent de plus en plus comme des Canadiens. Peut-on être plus canadien que Ian Hanomansing? Quand je le vois au réseau télévisé anglais de la CBC, cela me rassure au sujet des sikhs. Il est aussi canadien que la tarte aux pommes.

Le sénateur Smith: À propos, alors que j'avais garé ma voiture à proximité de l'aéroport pour me rendre à la «bat mitzvah» de la fille de la ministre Caplan, j'ai regardé rouler un appareil d'Air India sur la piste. J'ai vu les visages des passagers aux fenêtres et la plupart d'entre eux portaient le turban. Je n'oublierai jamais comment je me sentais le lendemain matin. J'avais vu ces visages d'assez près.

Êtes-vous nerveux quand vous prenez l'avion? Quand vous montez dans l'avion, cherchez-vous des indices qui seraient susceptibles de vous rassurer?

M. St. John: De me rassurer ou d'aviver mes craintes?

Le sénateur Smith: Si vous ne les remarquez pas, cela vous rassure, mais si vous les remarquez, vous pourriez peut-être décider de débarquer. Quels types d'indices cherchez-vous?

M. St. John: Je suis fataliste. Je prends souvent l'avion et je n'y pense pas. Je suis vraiment fataliste face à la mort.

Le sénateur Smith: Et si vous remarquiez quelque chose?

M. St. John: Je ne cesserais certainement pas de prendre l'avion par crainte de perdre la vie.

Le sénateur Smith: Si vous remarquiez un comportement suspect, que feriez-vous?

M. St. John: J'irais trouver l'agent de bord en chef et je le prierais d'en parler au pilote. J'ai remarqué des comportements qui m'ont intrigué sur certains vols transatlantiques.

Le sénateur Smith: Est-ce que c'est ce que vous avez fait dans ces cas-là?

M. St. John: Oui. Il s'agit généralement de personnes qui avaient exagérément bu et qui devenaient incontrôlables. Il s'agit surtout de cas liés à la rage de l'air. Je pense qu'il faudrait donner davantage de pouvoirs aux agents de bord; en outre, les capitaines devraient davantage exercer leur autorité dans certains cas et dire: Ça suffit! Je suis le capitaine de ce vol.

Un de mes amis a participé à la bataille d'Angleterre. Il est le seul membre de son escadron qui ait survécu. Il fait de la culpabilité parce qu'il est resté en vie. Il a l'impression qu'il aurait dû perdre la vie comme ses amis. Il ne s'en est jamais remis. Un jour, un agent de bord lui a remis une note portant la mention suivante: «C'est un détournement. Je veux de l'argent». Il a lu la note, a traversé l'avion et a dit: «Donnez-moi cette arme». Le terroriste lui a remis son arme sans opposer la moindre résistance

every time, but there has been too much pandering, and drink and food. It is probably healthier that we are not having food on airplanes anymore — now they are just conveyances — because it has given rise to much trouble: drinking, smoking and eating.

Senator Cordy: It has been a fascinating discussion. In fact, when you said it was my turn, I was still in the listening mode.

One thing that concerns me is the issue of who is in charge. How do we solve it? My experience is such that if there is no one in charge, then no one takes charge. How do we solve that dilemma?

Mr. St. John: I believe the issue has to be resolved. I held the first airport security conference in Canada, in Winnipeg in 1986. Transport Canada had not organized it and so they actually tried to close it down. They told all the people in Air Canada not to come to this conference. The then head of Air Canada security rang everyone up and told them to attend, and so they did. That saved the conference. In the middle of the conference, there was a hostage situation in Winnipeg airport, which could have ended in the blowing up of the whole airport, over custody of children. Suddenly, the media were at this conference and the whole story came out. It was necessary to have this.

I have had such trouble with Transport Canada so many times, like when they say, “This is secret, and we cannot talk about it.” Or, “Yes, we are dealing with it but it is none of your business.” I just do not believe in Transport Canada. I simply think it is a bad agency to be in charge of airport security. They have devolved security onto the airlines and they gave up government responsibility for it. They hide behind excuses. There was an interview with Anna Maria Tremonti about air rage. It was a scary piece on television where the Transport Canada person simply sat there and said nothing. When asked, “Will you strengthen airport doors,” “I do not know,” was the reply. I want to see responsibility for airport security handed over, as it has been in the United States, to the Department of Justice, or to anyone who would be ready to whack a big stick with a clear line of authority to do it — someone who will take responsibility for airport security; who will implement it and make it work. If it does not work, heads will roll. That is the kind of agency I want and that is what I am looking for in CATSA. I want to see people who will instil fear in the people underneath them of not going along with the rules.

Senator Cordy: You are saying that if the mandate of CATSA were expanded, they could take responsibility.

et l’incident a été clos en deux secondes. Je ne dis pas que cela se passe toujours aussi bien; on s’est toutefois souvent montré trop tolérant et il y a trop de nourriture et de boisson à bord. Ce serait probablement plus sain de ne plus servir de repas sur les avions parce qu’on a eu trop de problèmes avec des personnes qui boivent, fument et mangent.

Le sénateur Cordy: Ce fut une discussion extrêmement intéressante. Lorsque vous avez dit que c’était mon tour, j’étais encore en train d’écouter.

Une des questions qui me préoccupe est celle de savoir qui est responsable. Comment régler ce problème? J’ai l’impression, d’après mon expérience, que lorsque personne n’est en charge, personne ne prend la responsabilité. Comment mettre fin à ce dilemme?

M. St. John: Je pense que le problème a été réglé. J’ai tenu la première conférence sur la sécurité des aéroports à Winnipeg, en 1986. Comme elle n’avait pas été organisée par Transports Canada, ce ministère a tenté de la saboter. Il a recommandé aux représentants d’Air Canada de ne pas y assister. Le dirigeant d’Air Canada a pourtant téléphoné à tous ses collaborateurs pour leur demander d’y assister et c’est ce qu’ils ont fait. C’est ce qui a sauvé la conférence. Au milieu de la conférence, il y a eu une prise d’otages à l’aéroport de Winnipeg qui aurait pu se terminer par une explosion qui aurait détruit tout l’aéroport. Les médias ont immédiatement manifesté leur présence à la conférence et la nouvelle s’est ébruitée. Cet incident a été nécessaire pour qu’ils s’y intéressent.

J’ai eu énormément de problèmes avec Transports Canada qui m’a dit à maintes reprises «C’est de l’information secrète et nous ne pouvons pas la communiquer» ou «Nous examinons le problème, mais ça ne vous regarde pas». Je n’ai aucune confiance dans Transports Canada. Je trouve que ce n’est pas le type d’organisme qui convienne pour assumer la responsabilité de la sécurité des aéroports. Ce ministère a confié cette responsabilité aux compagnies aériennes et s’est complètement déchargé de celle du gouvernement. Il invoque toutes sortes d’excuses. J’ai vu à la télévision une interview avec Anna Maria Tremonti au sujet de la rage de l’air. C’était un spectacle très troublant. Le représentant de Transports Canada est resté muet. Quand on lui a demandé si l’on renforcerait les portes des aéroports, il a répondu qu’il ne le savait pas. Je voudrais que la responsabilité de la sécurité des aéroports soit confiée, comme aux États-Unis, au ministère de la Justice ou à un organisme qui serait prêt à délimiter clairement les pouvoirs et à assumer la responsabilité de la sécurité des aéroports, un organisme décidé à mettre un système de sécurité en oeuvre et à faire le nécessaire pour qu’il soit efficace. Il faudrait un organisme qui soit prêt à faire tomber des têtes s’il n’est pas efficace. Voilà le type d’organisme que je voudrais que l’on mette en place et c’est le genre d’attitude que je voudrais de la part de l’ACSTA. Je voudrais que la responsabilité soit assumée par des personnes qui se font craindre de leurs subalternes pour que ceux-ci ne soient pas tentés de contourner les règlements.

Le sénateur Cordy: Vous avez mentionné que si le mandat de l’ACSTA était élargi, elle pourrait assumer cette responsabilité.

Mr. St. John: The current minister loves trains, not aircraft. I wonder about his competence, I am sorry, in the area of aircraft. It was on the CBC's Town Hall program with host Peter Mansbridge that some people told me that there is no airport security at northern airports, and so they wondered if the system is safe. The minister said, "Oh, well, you and everything else goes through security when you get to Winnipeg to go on to Toronto from Thompson." No, your luggage goes all the way through, and sometimes you can avoid going through security again, too. It is just not true. He needs to know his mandate. We need someone who really knows what is happening, who knows the difference between bad and good security, who implements the security and who terrorizes people until they do it. This is what Canadians want to see. I want to find an agency that wants to do that. If CATSA were to do it, it would have to get out from under the control of Transport Canada, because it has a terrible record.

Senator Cordy: You mentioned the Department of Justice. Could you see that department taking over responsibility for airport security?

Mr. St. John: I am desperate.

Senator Cordy: Anyone. Just someone take charge, is what you are saying?

Mr. St. John: Anybody who insist on standards. You see, the FAA got yanked around by the airlines. It was a political game. The airlines threatened them. "We will go bankrupt. We will do this." The FAA said, "Oh, okay, it's alright, you don't have to do these rules." That is what happened in Lockerbie, you see. You must not be jerked around by the airlines, because the airlines are going to say, "Look, we're going to go bankrupt." The airport managers are going to say, "Look, we're here to make money, and business is a very fine thing. You don't expect us to spend money." Yes, we do. Everyone will be after you and at you. You have to have rules and enforce them. You must have an agency that is really tough. That is why I would like to see someone like a director of homeland security in charge of airport security, because that and airport security are the two biggest threats to Canada at the present time. The thought of a nuclear weapon going through a container in a port is a very real danger, and it could happen quite easily.

Senator Cordy: To change ideas again, are we spending our security money wisely, or is it just that we do not have enough money to spend?

Mr. St. John: I think we have more than enough money to put good security in place. I think it is being badly spent, and I think that it is leaking like a sieve, because so many elements of the

M. St. John: Le ministre actuel adore les trains, mais pas les avions. Je suis désolé, mais je me pose des questions sur sa compétence dans le domaine aéronautique. C'est à l'émission Town Hall du réseau anglais de Radio-Canada, animée par Peter Mansbridge, que certaines personnes ont déclaré que la sécurité était inexistante dans les aéroports du Nord. Ces personnes se posaient donc des questions sur la sécurité. Le ministre leur a répondu qu'eux et tous leurs bagages devaient passer par le contrôle de sécurité à Winnipeg quand elles se rendent de Thompson à Toronto. Ce n'est pas vrai. Les bagages sont directement expédiés à Toronto et on peut parfois éviter également de passer à nouveau par le contrôle de sécurité. Ce n'est donc pas vrai. Il devrait être au courant de son mandat. Nous avons besoin de quelqu'un qui soit très bien informé, qui connaisse la différence entre un système de sécurité défaillant et un système efficace, qui mette le système de sécurité en oeuvre et terrorise les exécutants jusqu'à ce qu'ils l'appliquent. C'est ce que veulent les Canadiens. Je voudrais que l'on confie cette responsabilité à un organisme qui soit prêt à faire cela. Si l'on veut confier cette responsabilité à l'ACSTA, il faudrait qu'elle cesse d'être sous le contrôle de Transports Canada, parce que les antécédents de ce ministère sont épouvantables sur ce plan.

Le sénateur Cordy: Vous avez mentionné le ministère de la Justice. Aimeriez-vous que ce ministère prenne en charge la responsabilité de la sécurité des aéroports?

M. St. John: Je suis désespéré.

Le sénateur Cordy: Nous le sommes tous. Suggérez-vous qu'il faut absolument que quelqu'un assume cette responsabilité?

M. St. John: Quelqu'un qui mette l'accent sur le respect des normes. La FAA s'est laissée avoir par les compagnies aériennes. C'était un jeu politique. Les compagnies aériennes ont fait du chantage en disant qu'elles feraient faillite ou en faisant d'autres menaces. La FAA a donc renoncé à faire appliquer certains règlements de force. C'est ce qui est arrivé à Lockerbie. Il ne faut pas se laisser impressionner par ce que disent les compagnies aériennes car elles brandiront le spectre de la faillite. Les directeurs d'aéroports diront qu'ils sont là pour réaliser des profits et qu'il ne faut pas s'attendre à ce qu'ils investissent des fonds dans la sécurité. Si, on s'y attend. On vous demandera des comptes. Vous devez établir des règlements et les mettre en application. Vous devez créer un organisme qui ait de la poigne. C'est pourquoi je voudrais que l'on confie la responsabilité de la sécurité des aéroports à une personne comme un directeur de la sécurité intérieure par exemple, parce que ce sont les deux plus lourdes menaces qui pèsent actuellement sur le Canada. L'introduction clandestine d'une arme nucléaire dans un container dans un port est un risque très réel. Ce ne serait pas très difficile.

Le sénateur Cordy: Pour passer à un autre sujet, pensez-vous que les fonds destinés à la sécurité soient utilisés de façon judicieuse ou plutôt que nous n'ayons pas suffisamment de fonds à investir dans ce secteur?

M. St. John: Je pense que nous en avons plus que nous n'en avons besoin pour mettre en place un système de sécurité efficace. Je pense que les fonds sont dépensés de façon peu judicieuse et

security system are not in place. It is meant to be a seamless garment. Security must be a system. Remember the link in the chain? You must have the whole system working. You cannot have just little bits of it. A little bit of security here and a little bit of intelligence here and some pepper here, and here is our hamburger. No. The whole system must work properly.

We do not have a large country in terms of many airports. We have eight or nine international airports, and about 29 altogether. We could implement first-rate security here if we did not bumble from crisis to crisis to crisis, throwing money at it and reacting after the event, instead of putting first-class security in place on the first occasion. That is what I think we should do, even if it means starting all over again.

Senator Cordy: Thank you for your openness.

Senator Banks: Do you happen to know, off the top of your head, given that you have talked about the British system as being one that would be a good model for us, what the cost, give or take a nickel, would be of applying that system to our 29 airports? Have you thought about that?

Mr. St. John: Yes. The British have worked the system out. There was a famous experiment at Abbotsinch Airport in Scotland, where they poured in that 100 million pounds and then another 50 million pounds after it, and they worked out the technologies for full screening and developed passenger-baggage reconciliation, and they got it working so beautifully in there that they then spent that money in the next years doing Heathrow.

By the way, Heathrow No. 3 is designed as an airport to foil terrorists, with long passages where you cannot shoot people up and so on, and ways of looking at passengers on the way to the plane. Look at Heathrow 3 the next time you are there, at an airport that is designed for security. Do not go to Munich; it is a big shooting hall. Do not go to Rome or do not go to Vienna, however much fun it is.

Senator Forrestall: What about the Netherlands?

Mr. St. John: Good — Schipol is very good. Did I answer your question here?

Senator Banks: Would you have an approximate dollar figure for importing that?

Mr. St. John: The British have developed the technology, so it will be much cheaper. They have done all the pioneering, okay? The interesting thing is that the Department of Transport, DOT, in Britain was living in denial after Lockerbie for almost five years, and it was airport management that spent the money on the

que le système est troué comme une passoire parce que de nombreux éléments ne sont pas encore en place. Le système de sécurité doit être étanche. Vous vous souvenez de l'histoire du maillon de la chaîne? Tous les rouages du système doivent fonctionner à la perfection. On ne peut pas se contenter d'un fonctionnement partiel. Un peu de sécurité par-ci, un peu de renseignement secret par-là et un peu de poivre ici et notre hamburger est prêt. Non. Tous les rouages du système doivent bien fonctionner à la perfection.

Le nombre d'aéroports n'est pas très élevé au Canada. Il n'y a que huit ou neuf aéroports internationaux et environ 29 au total. On pourrait mettre en oeuvre un système de sécurité hors pair si l'on ne passait pas d'une crise à l'autre et si l'on ne tentait pas de résoudre les problèmes après coup, à coups de millions de dollars, au lieu de mettre en place à la première occasion un système de sécurité hors pair. Je crois que c'est ce qu'on devrait faire, même s'il fallait repartir à zéro.

Le sénateur Cordy: Je vous remercie pour votre franchise.

Le sénateur Banks: Étant donné que vous avez mentionné que le système britannique pourrait être un excellent modèle pour nous, pourriez-vous dire quel serait le coût approximatif de la mise en place d'un système analogue pour nos 29 aéroports? Avez-vous pensé à cet aspect?

M. St. John: Oui. Les Britanniques ont mis en place un système extrêmement efficace. On a fait une expérience qui a eu un gros retentissement à l'aéroport d'Abbotsinch, en Écosse, où l'on a investi 100 millions de livres, puis plus tard, 50 millions de livres pour mettre en place des technologies de contrôle total et un système de rapprochement des passagers et de leurs bagages. Les résultats ont été tellement concluants que les Britanniques ont fait un investissement analogue au cours des années suivantes à Heathrow.

À ce propos, l'aérogare n° 3 de Heathrow est conçue comme un abri antiterroriste, avec de long couloirs où l'on ne peut pas tirer sur les personnes qui embarquent et un système de surveillance des passagers qui se rendent à l'avion. La prochaine fois que vous irez à Heathrow, examinez l'aérogare n° 3 et vous verrez à quoi ressemble un aéroport conçu en fonction de la sécurité. N'allez pas à Munich; c'est un immense champ de tir. N'allez pas non plus à Rome ni à Vienne, même si ce sont des villes très agréables.

Le sénateur Forrestall: Que pensez-vous de la Hollande?

M. St. John: L'aéroport de Schipol est très sécuritaire. Est-ce la réponse que vous cherchiez?

Le sénateur Banks: Pourriez-vous dire combien cela coûterait approximativement pour importer ce système?

M. St. John: Ce sont les Britanniques qui ont mis la technologie au point et, par conséquent, ce serait beaucoup moins onéreux pour nous. Ce sont eux qui ont fait toute la recherche. Ce qui est intéressant, c'est qu'après l'incident de Lockerbie, le département britannique des Transports (DOT) a

technology that now works around the world, and they did it with the private sector. The savings were so huge that it paid for the cost of the security.

The Chairman: Professor St. John, I thank you on behalf of the committee for appearing before us. We found your testimony to be most interesting and useful. Could I ask you to be available to our committee secretariat to follow up on some of the comments you have made today? I think they would be most interested in getting the sources of some of the comments that you have made, which you made in the context of a narrative, but for the purpose of our report, I think we would find it useful if we could footnote and document them. That would be helpful.

To those of you at home following our work, please visit our Web site at www.sen-sec.ca. We post witness testimony as well as confirmed hearing schedules. Otherwise, you may contact the clerk of the committee by calling 1-800-267-7362 for further information or assistance in contacting members of the committee.

This portion of the meeting is adjourned. We will reconvene briefly *in camera* in the room to my left.

The committee continued *in camera*.

OTTAWA, Wednesday, November 27, 2002

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 12:03 p.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 afternoon. It is my pleasure to welcome you to the Standing Senate Committee on National Security and Defence. Today, we continue our study on the need for a national security policy by looking at the issue of airport security.

My name is Colin Kenny. I am a senator from Ontario and I chair the committee.

On my immediate right is our deputy chair, the distinguished senator from Nova Scotia. Senator Mike Forrestall had an early career as journalist with the Halifax *Chronicle-Herald* and as an airline executive. After that he entered politics and was first elected to the House of Commons in 1965. For more than 37 years he has served the constituents of Dartmouth, reminding us in particular of the importance of 12 Wing Shearwater.

nié la nécessité de la mise en place d'un tel système pendant près de cinq ans. C'est la direction de l'aéroport qui a investi dans la technologie qui est maintenant utilisée dans plusieurs pays. Elle a mis au point la technologie avec l'aide du secteur privé. Les économies réalisées grâce à ce système ont permis de couvrir le coût de la sécurité.

Le président: Monsieur St. John, je tiens à vous remercier au nom de tous mes collègues. Nous avons trouvé votre exposé extrêmement intéressant et très instructif. Puis-je vous demander de vous mettre à la disposition de notre secrétariat pour nous permettre de faire un suivi sur certains des commentaires que vous avez faits aujourd'hui? Je pense que le secrétariat serait très intéressé à connaître les sources de certains commentaires que vous avez faits dans le contexte de votre exposé car je crois qu'il serait intéressant que nous puissions citer ces sources en note dans notre rapport et les documenter. Ça nous aiderait beaucoup.

Je recommande aux personnes qui suivent nos travaux de visiter notre site Web à l'adresse www.sen-sec.ca. Il contient le compte rendu des témoignages et les horaires des audiences qui sont confirmées. Elles peuvent également communiquer avec la greffière au 1-800-267-7362 pour obtenir de plus amples informations ou de l'aide pour entrer en contact avec des membres du comité.

Ce volet de la séance est ajourné. Nous poursuivrons brièvement les audiences à huis clos dans la pièce qui se trouve à ma gauche.

La séance se poursuit à huis clos.

OTTAWA, le mercredi 27 novembre 2002

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 12 h 03 pour examiner la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada et pour ensuite faire rapport à ce sujet.

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

Le président: Bonjour. J'ai le plaisir de vous souhaiter la bienvenue au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Aujourd'hui nous poursuivons notre étude de la nécessité d'une politique nationale de la sécurité pour le Canada en examinant la question de la sécurité dans les aéroports.

Je m'appelle Colin Kenny. Je suis sénateur de l'Ontario et président du comité.

À ma droite immédiate se trouve notre vice-président, le distingué sénateur de la Nouvelle-Écosse. Au début de sa carrière, le sénateur Mike Forrestall travaillait comme journaliste au Halifax *Chronicle-Herald* avant d'occuper un poste de cadre pour une compagnie aérienne. Il s'est lancé en politique après et a été élu à la Chambre des communes pour la première fois en 1965. Par conséquent, il sert les électeurs de Dartmouth depuis 37 ans,

Throughout his parliamentary career he has followed defence matters, serving on various committees, as well as representing Canada at the NATO Parliamentary Assembly.

On my far right is Senator Norman Atkins from Ontario. He came to the Senate in 1986 with a strong background in the field of communications. He also served as an adviser to former Premier Davis of Ontario. A graduate of economics from Acadia University in Wolfville, Nova Scotia, he received an honorary doctorate in civil law in 2000 from his alma mater. During his time as a senator, he has concerned himself with a number of issues, including education and poverty. As well, he has championed the cause of the Canadian merchant navy veterans. Currently, he serves as Chair of the Senate Conservative caucus.

Beside him is Senator Jane Cordy from Nova Scotia. An accomplished educator, she also has an extensive record of community involvement. She has served as Vice-Chair of the Halifax-Dartmouth Port Development Authority and as Chair of the Board of Referees for the Halifax Region of Human Resources Development Canada. In addition to serving on our committee, she is also a member of the Standing Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology that recently released a landmark report on health care. She is an active participant in the NATO Parliamentary Assembly and has just returned from meetings in Istanbul.

On my extreme left is Senator Michael Meighen from Ontario. A graduate in law from Laval University, he also has a strong background in business, as well as extensive community interests. Appointed to the Senate in 1990, he was a member of the joint parliamentary committee that studied defence policy prior to the release of the 1994 White Paper on Defence. He is also Chancellor of the University of King's College in Halifax and a very active supporter of the Stratford Festival.

Beside him is Senator Banks from Alberta. Tommy Banks is well known to Canadians as one of our most accomplished and versatile entertainers. An international standard-bearer for Canadian culture, a Juno award-winning musician, Senator Banks has achieved national and international renown as a conductor or musical director for many signature events, such as the opening ceremonies for the 1988 Olympics. He was also a featured performer at the senators' dinner for land mines, as well as accompanist for the Senate chorus of which Senators Cordy and Day are members.

We also have been joined by Senator Day from New Brunswick. Joe Day holds a Bachelor of Electrical Engineer from the Royal Military College in Kingston, an LL.B from Queen's University, and Master of Laws from Osgoode Hall. Prior to his appointment to the Senate in 2001, he had a successful career in private practice as an attorney. His legal interests include patent and trademark law and intellectual property issues. In the

et nous rappelle en particulier l'importance du 12^e escadron de Shearwater. Pendant toute sa carrière parlementaire, il a suivi de près les questions touchant la défense, siégeant à plusieurs comités différents, en plus de représenter le Canada à l'Assemblée parlementaire de l'OTAN.

À mon extrême droite se trouve le sénateur Norman Atkins, de l'Ontario. Il est arrivé au Sénat en 1986 avec une grande expertise dans le domaine des communications. Il a également été conseiller auprès de l'ex-premier ministre de l'Ontario Davis. Diplômé en économie de l'Université Acadia à Wolfville, en Nouvelle-Écosse, il a reçu un doctorat honoraire en droit civil de son alma mater en 2000. Depuis qu'il est sénateur, il s'est intéressé à un grand nombre de questions, y compris l'éducation et la pauvreté. De plus, il a défendu avec passion la cause des anciens combattants de la marine marchande canadienne. Il est actuellement président du caucus conservateur du Sénat.

Assise à côté de lui se trouve le sénateur Jane Cordy, de la Nouvelle-Écosse. Éducatrice de grande expérience, elle est également connue pour sa participation à de nombreuses oeuvres communautaires. Elle a été vice-présidente de la Halifax-Dartmouth Port Development Authority et présidente du Conseil d'arbitrage de la région de Halifax de Développement des ressources humaines Canada. En plus d'être membre de notre comité, elle est membre du Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie qui a récemment déposé un rapport charnière sur les soins de santé. Elle participe activement à l'Assemblée parlementaire de l'OTAN et arrive justement de réunions tenues à Istanbul.

À mon extrême gauche se trouve le sénateur Michael Meighen, de l'Ontario. Diplômé de l'Université Laval, il a également une solide expérience des affaires et de nombreux intérêts communautaires. Nommé au Sénat en 1990, il a été membre du comité parlementaire mixte qui a étudié la politique de défense avant la publication en 1994 du livre blanc sur la politique de défense. Il est également chancelier de l'Université de King's College à Halifax et soutient activement le Stratford Festival.

À côté de lui se trouve le sénateur Banks, de l'Alberta. Tommy Banks, artiste doué de multiples talents, est bien connu des Canadiens. En tant que porte-drapeau international de la culture canadienne et musicien récipiendaire du prix Juno, le sénateur Banks a acquis un grand renom sur les scènes nationale et internationale en tant que chef d'orchestre ou directeur musical d'un grand nombre de manifestations clés, telles que les cérémonies d'ouverture des Jeux olympiques de 1988. C'était également l'artiste invité du dîner des sénateurs à l'occasion de la signature du Traité d'élimination des mines terrestres, de même que l'accompagnateur de la chorale du Sénat, dont les sénateurs Cordy et Day sont membres.

Le sénateur Day, du Nouveau-Brunswick, s'est également joint à nous. Joe Day est diplômé du Collège militaire royal de Kingston en génie électrique, un diplôme en droit de l'Université Queen's, et une maîtrise en droit d'Osgoode Hall. Avant d'être nommé au Sénat en 2001, il avait connu beaucoup de succès à titre d'avocat en exercice privé. Les domaines du droit qui l'intéressent tout particulièrement sont le droit des brevets et des

Senate, he has served on the Human Rights Committee and recently travelled to Costa Rica to study the operations of the Inter-American Court of Human Rights. He is also an active member of the NATO Parliamentary Assembly.

Our committee is the first permanent Senate committee with a mandate to examine the subjects of security and defence. Over the past 16 months, we have concluded a seven-month study of major issues facing Canada and we produced a report entitled "Canadian Security and Military Preparedness." We have also issued a report on coastal defence entitled "Defence of North America: a Canadian Responsibility." This past month our committee has released a report entitled "For an Extra \$130 Bucks... Update on Canada's Military Crisis: A View from the Bottom Up."

The Senate has now asked our committee to examine the need for a national security policy. Today, we focus on airport security. So far, our committee has visited airports in Montreal and Vancouver, and held hearings on the subject in Toronto in June and in Ottawa in August.

Our witness today is Mr. William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada.

Before I get Mr. Elliott to introduce the officials with him and describe their qualifications, I would like to consult the committee briefly. We have received a fairly extensive statement from Mr. Elliott. For a number of reasons beyond his control, it did not reach us until five o'clock last night. Our staff has not had an opportunity to review it thoroughly, and some senators may not have had an opportunity to reflect on it to the extent that they would have liked.

The customary procedure in this committee is to review these remarks in advance and to ask for a brief 10-minute summary. In this case, would the committee be agreeable to having Mr. Elliott read the remarks in their entirety? He has also indicated that he is available for further questioning this coming Monday, when we are sitting. In the event that we do not cover all of the points in the time allotted before the Senate sits, he would be prepared to return before us and deal with any other questions this committee might have.

Judging by the nodding heads I see around the table, I take it that honourable senators are agreeable to having us proceed to have Mr. Elliott read his remarks in their entirety and proceed further on Monday morning if needed.

Are you agreeable, deputy chair?

Senator Forrestall: Agreed.

The Chairman: Honourable senators?

marques de commerce et la propriété intellectuelle. Au Sénat, il a siégé au Comité des droits de la personne et a récemment visité le Costa Rica pour étudier les activités de la Cour interaméricaine des droits de l'homme. Il est également membre actif de l'Assemblée parlementaire de l'OTAN.

Notre comité est le premier comité sénatorial permanent à être mandaté pour examiner les questions de la sécurité et de la défense. Au cours des 16 derniers mois, nous avons conclu une étude qui a duré sept mois sur ces grands enjeux pour le Canada dans ce domaine, et nous avons élaboré un rapport intitulé «L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense». Nous avons également publié un rapport sur la défense côtière intitulé «La défense de l'Amérique du Nord: Une responsabilité canadienne». Ce dernier mois, notre comité a publié un rapport intitulé «Pour 130 \$ de plus... Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes, Une vue de bas en haut».

Le Sénat a maintenant demandé à notre comité d'examiner la nécessité de définir une politique de sécurité nationale. Aujourd'hui, nous allons surtout parler de la sécurité dans les aéroports. Jusqu'à présent, notre comité a visité les aéroports de Montréal et de Vancouver, et a tenu des audiences sur la question à Toronto en juin, et à Ottawa, en août.

Nous accueillons cet après-midi M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et de la sûreté, Transports Canada.

Avant de demander à M. Elliott de présenter les fonctionnaires qui l'accompagnent aujourd'hui et de nous décrire leurs qualifications, j'aimerais rapidement demander l'avis des membres du comité sur la question que voici: Nous avons reçu la longue déclaration de M. Elliott, mais pour des raisons indépendantes de sa volonté, elle ne nous est parvenue qu'à 17 heures hier soir. Notre personnel n'a donc pas eu l'occasion encore de l'examiner en détail, et certains sénateurs peuvent ne pas avoir eu l'occasion d'y réfléchir autant qu'ils l'auraient souhaité.

Or le comité a l'habitude d'examiner à l'avance les remarques liminaires des témoins et de leur demander ensuite de les résumer en 10 minutes. Cette fois-ci, le comité accepterait-il que M. Elliott lise la totalité de son discours liminaire? Il nous a également fait savoir qu'il serait prêt à revenir lundi prochain, jour où nous devons siéger, pour répondre à d'autres questions éventuellement. Par conséquent, si nous n'avons pas le temps de couvrir tous les points dans le délai prévu avant que le Sénat siège, il serait disposé à revenir par la suite pour répondre aux autres questions que les membres du comité voudraient éventuellement lui poser.

Si j'en juge d'après le nombre de personnes autour de la table qui hochent la tête, je dois supposer que les honorables sénateurs sont d'accord pour permettre à M. Elliott de lire la totalité de son discours liminaire et de revenir éventuellement lundi matin, s'il le faut.

Cela vous convient-il, monsieur le vice-président?

Le sénateur Forrestall: Oui, parfaitement.

Le président: Et aux honorables sénateurs?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Welcome, Mr. Elliott. We are pleased to have you here before us. If you could go back to the original text rather than the edited text, we would be most grateful. We assume that you in fact are available Monday morning should we require you further.

Mr. William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Department of Transport of Canada: That is correct.

Honourable senators, I would like to begin by apologizing to you, Mr. Chairman, and to members of the committee for providing you with my remarks late yesterday. I certainly welcome the opportunity that you are providing to me to present these remarks to you now.

[Translation]

I welcome the opportunity to appear before the Senate Committee today and would like to express my appreciation to the members of the Committee for their efforts to improve transportation security.

I would like to speak briefly about the significant progress that Transport Canada, working with our sister departments and agencies and with our stakeholders, has made since September 11, 2001 to enhance aviation security. No doubt much work remains to be done, but our accomplishments to date provide a solid foundation on which to build.

That foundation was not begun on September 11, 2001. Indeed, significant actions in aviation security date back a considerable period of time, and include measures adopted as a result of the Air India disaster in 1985.

[English]

More recently, the December 2001 budget allocated \$2.2 billion in support of aviation security initiatives. The Government of Canada established the new Canadian Air Transport Security Authority, known as CATSA, to provide pre-board screening of passengers and their belongings and a number of other key aviation security services. The creation of CATSA was undertaken to establish a more consistent and integrated air transport security system across Canada.

CATSA has been designed to provide the benefits of flexibility in delivery mechanisms and sensitivity to local needs. Through CATSA the government is purchasing and installing advanced explosives detection systems at airports. We have put more security inspectors on the ground at airports and implemented immediate improvements to airport screening practices. We have established the Canadian Air Carrier Protective Program, which places RCMP officers on board selected international and domestic flights. We have required that cockpit doors be locked for the duration of flights, and the government is funding

Honorables sénateurs: D'accord.

Le président: Bienvenue, monsieur Elliott. Nous sommes très heureux de vous accueillir devant le comité. Nous vous invitons donc à prononcer le texte de vos remarques liminaires originales, plutôt que la version abrégée. Nous tenons donc pour acquis que vous seriez en mesure de revenir lundi matin dans l'éventualité où nous aurions d'autres questions à vous poser.

M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté, ministère des Transports du Canada: C'est exact.

Honorables sénateurs, je voudrais commencer par présenter mes excuses à vous-même, monsieur le président, et à tous les membres du comité de vous avoir transmis le texte de mes remarques liminaires si tard hier après-midi. Je suis évidemment très heureux d'avoir l'occasion de prononcer aujourd'hui ce discours devant vous.

[Français]

Je suis heureux d'avoir l'occasion de prononcer ce discours devant le comité sénatorial aujourd'hui. J'aimerais exprimer mon appréciation aux membres du comité pour vos efforts axés sur l'amélioration de la sûreté des transports.

J'aimerais parler brièvement des importants progrès que Transports Canada, en collaboration avec les ministères et les organismes parents ainsi que les intervenants, ont accomplis depuis le 11 septembre 2001, pour renforcer la sûreté aérienne. Il ne fait aucun doute qu'il reste encore beaucoup à faire, mais les réalisations à ce jour, nous fournissent une base solide sur laquelle s'appuyer.

Cette base n'a pas commencé à être érigée au lendemain du 11 septembre 2001. En fait, les importantes actions axées sur la sûreté aérienne remontent assez loin, et elles englobent les mesures adoptées à la suite du désastre de Air India en 1985.

[Traduction]

Dernièrement, au budget de décembre 2001 étaient prévus 2,2 milliards de dollars pour soutenir les initiatives de sûreté aérienne. Le gouvernement du Canada a notamment pris les mesures suivantes: il a établi la nouvelle Administration canadienne de la sûreté aérienne (ACSTA), afin qu'elle assure le contrôle au préembarquement des passagers et de leurs effets personnels, ainsi qu'un certain nombre de services clés axés sur la sûreté du transport aérien. La mise sur pied de l'ACSTA a été entreprise afin d'établir un système de sûreté du transport aérien plus uniforme et intégré à l'échelle du Canada.

L'ACSTA a également été formée afin de mettre en place des mécanismes d'administration souples et de mieux saisir les besoins locaux. Grâce à l'ACSTA, le gouvernement a acheté et installé des systèmes avancés de détection des explosifs (SDE) aux aéroports. Le gouvernement a posté plus d'inspecteurs de sûreté au sol aux aéroports et a immédiatement apporté des améliorations aux pratiques de contrôle aux aéroports. Il a instauré le Programme de protection des transporteurs aériens canadiens qui prévoit la présence d'agents de la GRC à bord de certains vols internationaux et nationaux. Il a exigé que les portes du poste

modifications to existing aircraft to enhance cockpit security. We have provided funds supporting aviation security-related policing at major airports. Let me provide some further information concerning these initiatives.

The Canadian Air Carrier Protective Program was established initially to provide officers on board flights to Reagan International Airport in Washington, D.C. Having such a program in place was a condition of access to that airport being granted by U.S. authorities to air carriers. Following the December 2001 budget, the program was expanded to cover other selected domestic and international flights.

Transport Canada has in place security measures to provide the legal framework for the program. These include requirements for the notification of certain crew members — notably the pilot and chief flight attendant — whenever an aircraft protective officer is to be on board a specific flight. The RCMP, in cooperation with Transport Canada, has established a unit to coordinate risk assessments in support of the program. Transport Canada has assigned a liaison officer to work with the RCMP in that unit.

CATSA is responsible for contracting with the RCMP to provide aircraft protective officers while the RCMP operates the program. The RCMP continues to work with CATSA, Transport Canada and key stakeholders on implementing and expanding the program. In consultation with stakeholders, Transport Canada also defines the requirements for crew training.

Transport Canada's safety and security group is reviewing the current regulatory requirements and guidance material for crew-member security training. Both our civil aviation and security directorates are involved in the process for flight and cabin crew training. Security and Emergency Preparedness handles training in a number of areas, including hijacking, bomb threats and acts of sabotage, identification and dealing with weapons and explosive devices, unauthorized access to aircraft, and conducting visual inspections of aircraft to detect hazards to the security of a flight. Our Civil Aviation directorate handles training, including evacuation procedures, engine failures, fires on board and safety briefings.

Transport Canada's security is leading an internal working group dealing with cabin crew training. Both directorates are working closely to ensure that all issues are examined thoroughly and no element is overlooked. The Aviation Security Advisory Committee, of which I will be speaking a bit later, made recommendations associated with crew-member security training, which were approved by the Minister of Transport on June 21 of this year. They are currently being reviewed by an internal working group to determine the most appropriate mechanisms to implement these recommendations.

de pilotage soient verrouillées pendant toute la durée des vols et il finance les modifications aux aéronefs existants pour améliorer la sûreté du poste de pilotage. Enfin il a financé les services de police pour la sûreté aérienne aux principaux aéroports. Permettez-moi maintenant d'apporter quelques précisions sur ces initiatives.

Le Programme de protection des transporteurs aériens canadiens a été instauré à l'origine afin qu'il y ait des agents à bord des vols à destination de l'aéroport international Reagan à Washington. L'une des conditions pour que les autorités américaines accordent le droit d'accès aux transporteurs aériens à cet aéroport, était d'avoir en place un tel programme. Après le budget de décembre 2001, le programme s'est élargi pour englober plus de vols nationaux et internationaux désignés.

Transports Canada dispose de mesures de sûreté qui servent de cadre législatif pour le programme. Ces mesures exigent, entre autres, que certains membres de l'équipage, notamment le pilote et l'agent de bord en chef, reçoivent un avis lorsqu'un agent de la protection des aéronefs sera placé à bord de vols désignés. La GRC, en collaboration avec Transports Canada, a mis sur pied une unité chargée de coordonner les évaluations et risques qui viennent appuyer le programme. Transports Canada a désigné un agent de liaison qui doit travailler avec la GRC au sein de cette unité.

L'ACSTA est chargée de traiter avec la GRC pour placer des agents de protection des aéronefs à bord de vols désignés, tandis que la GRC applique le programme. La GRC continue de collaborer avec l'ACSTA, Transports Canada et les intervenants clés pour la mise en oeuvre et l'expansion du programme. En consultation avec les intervenants, Transports Canada définit également les besoins de formation des équipages.

Le Groupe sécurité et sûreté de Transports Canada est à étudier les besoins actuels sur le plan de la réglementation et du matériel d'orientation pour la formation de sûreté des membres d'équipage. Les directions générales de l'Aviation civile et de la Sûreté participent au processus de formation de l'équipage en vol et de l'équipage de cabine. Sûreté et Préparatifs d'urgence s'occupe de la formation sur le détournement d'aéronefs, les alertes à la bombe et les actes de sabotage; l'identification et la manipulation d'armes et de dispositifs explosifs; l'accès non autorisé à des aéronefs; et l'inspection visuelle d'aéronefs pour détecter les menaces à la sûreté d'un vol. Notre Direction de l'aviation civile se charge de la formation sur les procédures d'évacuation; la défaillance des moteurs; les incendies à bord; et les exposés sur les mesures de sécurité.

Des responsables de sûreté au sein de Transports Canada sont à la tête d'un groupe de travail interne qui s'occupe des questions de formation de l'équipage de cabine. Les deux directions générales collaborent étroitement pour que toutes les questions critiques soient minutieusement examinées et qu'aucun élément ne soit laissé au hasard. Approuvées par le ministre le 21 juin 2002, les recommandations du Comité consultatif sur la sûreté aérienne portant sur la formation de sûreté pour les membres d'équipage font actuellement l'objet d'un examen par un groupe de travail interne qui doit trouver le mécanisme idéal pour la mise en oeuvre de ces recommandations.

The internal working group is currently surveying the industry for input on approaches, as well as the development of terms of reference for a working group comprised of industry and government representatives, including unions. The target for implementation of enhanced crew training is the summer of 2003.

With respect to checked baggage, since 1986, following the Air India incident, Canada has required that all checked baggage be matched to passengers for all transborder and international flights. Canada also began using explosives, vapour detection systems at airports, in concert with x-ray equipment, sniffer dogs and manual search procedures. Since the tragic events of September 11, 2001, Transport Canada has also extended the requirement for checked baggage match to include all domestic flights.

Prior to September 11, 2001, Canada had recognized the need to expand the requirements for the screening of checked bags and had instituted a program to develop requirements for the implementation of advanced explosives detection systems at airports in Canada. This work was undertaken in consultation with other countries under the auspices of the International Civil Aviation Organization. After September 11, it was recognized that activity to implement explosive detection screening needed to be carried out at an accelerated rate.

In December 2001, in the budget, the Government of Canada committed more than \$1 billion over the next five years for the purchase, deployment and operation of explosives detection systems. This investment, which is now the responsibility of CATSA, will result in 100 per cent checked and carry-on screening on domestic transborder and other international flights at the 89 airports within CATSA's mandate. Those airports handle approximately 99 per cent of total passenger traffic in Canada.

Advanced explosives detection systems equipment is now being used to screen carry-on bags at airports that handle 96 per cent of passenger traffic. The deadline agreed to at ICAO for screening of checked bags for explosives is January 1, 2006, and we understand that CATSA is well on its way to meeting this deadline. We are encouraging CATSA to accelerate the deployment of EDS equipment as soon as possible.

The government has also proceeded with a number of legislative initiatives. In addition to the former Bill C-49, which established CATSA, and the former Bill C-44, which amended the Aeronautics Act to allow carriers, subject to regulation, to provide advanced passenger information to foreign authorities for international flights destined to those countries, amendments have also been proposed to strengthen authorities under the Aeronautics Act relating to aviation security.

Ce même groupe interne sonde présentement l'industrie pour recueillir des commentaires afin de déterminer quelle approche adopter et d'élaborer le mandat d'un groupe de travail qui sera composé de représentants de l'industrie et du gouvernement, y compris les syndicats. La mise en oeuvre de la formation des équipages est prévue pour l'été 2003.

En ce qui concerne les bagages enregistrés, depuis 1986, après la tragédie du vol d'Air India incident, le Canada exige que tous les bagages enregistrés soient appariés aux passagers pour tous les vols transfrontières et internationaux. Il a également commencé à utiliser des systèmes de détection des explosifs et des vapeurs aux aéroports, de concert avec l'équipement à rayons X, les chiens renifleurs, et les procédures de fouille manuelle. Depuis les événements tragiques du 11 septembre, Transports Canada exige maintenant que l'appariement des bagages enregistrés avec les passagers s'effectue pour tous les vols nationaux.

Avant le 11 septembre 2001, le Canada avait reconnu le besoin de rehausser les exigences pour englober le contrôle des bagages enregistrés et a donc instauré un programme pour définir les besoins en vue de l'installation de systèmes avancés de détection des explosifs aux aéroports du Canada. Ces activités ont été entreprises en consultation avec d'autres pays sous l'égide de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Après le 11 septembre 2001, on a convenu que la mise en oeuvre des systèmes de détection des explosifs devait se faire à un rythme accéléré.

Dans son budget de décembre 2001, le gouvernement du Canada a réservé plus de 1 milliard de dollars sur les cinq prochaines années pour l'achat, l'installation et l'exploitation de systèmes de détection des explosifs. Cet investissement, dont la responsabilité ne revient pas à l'ACSTA permettra que 100 p. 100 des bagages à main et des bagages enregistrés soient contrôlés pour les vols nationaux, transfrontières et autres vols internationaux aux 89 aéroports relevant du mandat de l'ACSTA. Ces aéroports accueillent 99 p. 100 de tout le trafic passagers au Canada.

L'équipement avancé des systèmes de détection des explosifs est actuellement utilisé pour contrôler les bagages à main aux aéroports, lesquels accueillent 96 p. 100 des passagers au Canada. L'échéancier convenu à l'OACI pour le contrôle des bagages enregistrés est le 1er janvier 2006, et nous croyons savoir que l'ACSTA progresse dans ses démarches et qu'elle respectera probablement son échéancier. Nous encourageons l'ACSTA à accélérer le plus possible l'installation de ces systèmes.

Le gouvernement a également pris un certain nombre de mesures législatives. En plus de l'ancien projet de loi C-49, portant création de l'ACSTA, et du projet de loi C-44 modifiant la Loi sur l'aéronautique, laquelle a permis aux transporteurs aériens, sous réserve de certains règlements, de fournir des renseignements avancés sur les passagers aux administrations étrangères relativement aux vols internationaux à destination de ces pays, d'autres modifications ont aussi été proposées pour augmenter les pouvoirs en vertu de la Loi sur l'aéronautique relativement à la sûreté aérienne.

These authorities will be the basis for further initiatives to reform and enhance existing orders, regulations and security measures, building on the changes that have already been introduced since September 11, 2001.

On December 31, 2002, CATSA will be taking over responsibility for screening at 89 airports. New regulations and security measures will be in place that reflect this transfer of responsibility from air carriers to CATSA.

On the subject of cargo and mail security, Transport Canada has established security requirements for cargo and mail that require safeguarding of cargo, training for persons accepting it for transport, searching of cargo in certain circumstances, provision of and verification of associated documentation, and conditions under which it may be accepted.

Transport Canada security measures include similar requirements regarding the conditions under which mail may be accepted by air carriers by Canada Post and how air carriers must provide for security of mail while it is in their custody.

Recently, Security and Emergency Preparedness officials conducted site visits of domestic and international cargo and shipping company facilities. Responsibility for mail security is shared by Canada Post, airport operators and air carriers. Transport Canada monitors compliance with aviation security requirements and takes enforcement action where necessary. Since September 11, many of these requirements have been enhanced, but it is recognized that further improvements are required.

Transport Canada intends to consult extensively with the industry on the development of enhanced security measures. The consultation process will include further consultations with a number of our key stakeholders.

Long before September 11, major international airports had arrangements in place with the police of local jurisdiction for police presence in their facilities. In addition, uniformed RCMP officers provide services in a number of key locations.

Since September 11, 2001, police have also been stationed in U.S. preclearance areas. Part of CATSA's mandate is provide funding support to airports that are required to have police on site, for costs related to aviation security policing, such as the police presence in U.S. preclearance.

To appropriately address aviation security policing requirements in the evolving security environment, there is a need to extend police presence beyond current arrangements. Canada's major international airports already have police on site. There are other Canadian airports where the requirement for police presence is being considered. Transport Canada is working with CATSA and the Canadian Airports Council to move forward on this issue. Any changes we implement will also

Ces pouvoirs formeront la base pour d'autres initiatives visant à réformer et à améliorer les arrêtés, les règlements et les mesures de sûreté en place, qui viennent s'ajouter aux modifications qui ont déjà été apportées depuis le 11 septembre 2001.

Le 31 décembre 2002, l'ACSTA prendra la relève du contrôle à 89 aéroports. De nouveaux règlements et de nouvelles mesures de sûreté seront mis en place pour tenir compte du transfert des responsabilités des transporteurs aériens à l'ACSTA.

En ce qui concerne la sûreté de la marchandise et du courrier, Transports Canada a défini les exigences en matière de sûreté de la marchandise et du courrier, soit la protection de la marchandise, la formation des personnes qui acceptent de les transporter, les fouilles de la marchandise dans certains cas, la remise et la vérification de documents connexes, et les conditions selon lesquelles elle peut être acceptée.

Les mesures de sûreté de Transports Canada comprennent des exigences semblables quant aux conditions selon lesquelles les transporteurs aériens acceptent le courrier de la Société canadienne des postes et à la façon dont ceux-ci doivent assurer la sûreté du courrier pendant qu'il est sous leur responsabilité.

Dernièrement, les fonctionnaires de Sûreté et Préparatifs d'urgence ont visité des sites d'entreposage de marchandises à destination nationale et internationale, ainsi que les installations d'entreprises d'expédition. La sûreté du courrier est une responsabilité que se partagent la Société canadienne des postes, les exploitants des aéroports et les transporteurs aériens. Transports Canada veille à ce que les exigences en matière de sûreté soient respectées et prend des mesures d'application, si nécessaire. Depuis le 11 septembre 2001, bon nombre de ces exigences se sont accrues, mais on convient que d'autres améliorations sont nécessaires.

Transports Canada entend mener de vastes consultations auprès de l'industrie sur l'élaboration de mesures de sûreté accrues. Ce processus prévoit d'autres consultations auprès des intervenants clés.

Bien avant le 11 septembre, les principaux aéroports internationaux avaient pris des dispositions avec la police locale pour qu'il y ait une présence policière à leurs installations. De plus, les agents de la GRC en uniforme ont fourni leurs services dans un certain nombre d'emplacements clés.

Depuis le 11 septembre 2001, des agents ont également été postés aux installations américaines de dédouanement. Une partie du mandat de l'ASCTA prévoit qu'elle assume les coûts liés à la police de la sûreté aérienne des aéroports qui doivent assurer cette présence policière sur les lieux, notamment aux installations américaines de dédouanement.

Afin de répondre convenablement aux besoins en matière de police de la sûreté aérienne dans un environnement de sûreté en constante évolution, il faut étendre la présence policière au-delà de ce qui est prévu à l'heure actuelle. Les principaux aéroports internationaux du Canada ont déjà des policiers sur place. D'autres aéroports canadiens font l'objet d'évaluations des besoins en matière de présence policière. Transports Canada travaille avec l'ACSTA et le Conseil des aéroports du Canada afin

involve consultations with potentially affected airports and other key stakeholders to ensure that there is a clear understanding from all viewpoints of the rationale for regulations and security measures.

Transport Canada has a long history of consulting with stakeholders to enhance the safety and security of the transportation system. We will continue to consult broadly with the aviation community so that Canada's air transportation system remains one of the safest and most secure in the world.

Following the events of September 11, 2001, we established the Aviation Security Advisory Committee to provide a forum to seek input from stakeholders and to develop recommendations on changes to enhance the safety and security of air travel. In November 2001, two working groups were formed to discuss specific issues pertaining to aviation security: the Aircraft Operations Security Working Group and the Airport Security Working Group. The Airport Security Working Group focused on issues such as pre-board screening of passengers and others and access to airport restricted areas. The Aircraft Operations Security Working Group examined issues such as the design features of aircraft to accommodate new security features, operational procedures and training, and flight deck access.

To ensure compatibility with international requirements, Transport Canada worked hand in hand with other jurisdictions, notably the Federal Aviation Administration in the United States, to develop new regulations mandating major modifications to aircraft to prevent forcible intrusions through the cockpit door. These matters have also been addressed at the recent G8 meeting in Kananaskis and at the International Civil Aviation Organization.

Canadian regulations are now in place that require modifications to be completed by April 9, 2003. These modifications include the retrofit of flight deck doors with fortified lockable doors that can be locked or unlocked by the pilots without having to leave their seats.

In the December 2001 federal budget, \$35 million was allocated to assist Canadian operators with these security related modifications. The actual number of Canadian aircraft to be modified is 544. Twenty-eight Canadian operators have applied for funding, and Transport Canada is currently finalizing agreements with them.

On the subject of restricted area passes, on November 5, 2002, the Minister of Transport announced plans for a national restricted area pass system. This announcement responds to one

d'y donner suite. La mise en oeuvre d'éventuels changements nécessitera également la tenue de consultations auprès des aéroports risquant d'être touchés et d'autres intervenants clés, pour faire en sorte que tous comprennent clairement, de tous les points de vue, ce qui motive l'instauration de règlements et de mesures de sûreté.

Depuis longtemps, Transports Canada consulte les intervenants dans le but de renforcer la sécurité et la sûreté du réseau de transport. Nous continuerons de mener de vastes consultations dans le milieu de l'aéronautique, de sorte que le réseau canadien de transport aérien demeure un des plus sécuritaires et sûrs au monde.

À la suite des événements du 11 septembre 2001, Transports Canada a formé un Comité consultatif sur la sûreté aérienne (CCSA) qui sert de tribune pour recueillir les commentaires des intervenants et recommander des changements pour renforcer la sécurité et la sûreté du transport aérien. En novembre 2001, deux groupes de travail ont été formés pour discuter de questions particulières liées à la sûreté aérienne: le Groupe de travail sur la sûreté des aéronefs et le Groupe de travail sur la sûreté des aéroports. Le Groupe de travail sur la sûreté des aéroports se concentre sur des questions telles que le contrôle au préembarquement des passagers et autres et l'accès aux zones réglementées des aéroports. Le Groupe de travail sur la sûreté des aéronefs doit examiner notamment les caractéristiques de conception des aéronefs pour tenir compte des nouveaux aspects de sûreté, des procédures opérationnelles, de la formation et de l'accès au poste de pilotage.

Afin d'assurer la compatibilité avec les exigences internationales, Transports Canada a travaillé en étroite collaboration avec d'autres administrations, notamment la FAA aux États-Unis, pour l'élaboration d'un nouveau règlement exigeant que les aéronefs subissent des modifications importantes pour prévenir les intrusions par la force dans le poste de pilotage. Ces questions ont été traitées lors du récent Sommet du G-8 à Kananaskis et à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Le Règlement canadien est maintenant en vigueur et exige que les modifications prévues soient apportées d'ici le 9 avril 2003, à savoir l'installation de portes fortifiées qui peuvent être verrouillées ou déverrouillées par les pilotes sans qu'ils aient à quitter leur siège.

En décembre 2001, le budget fédéral accordait 35 millions de dollars pour aider les exploitants canadiens à apporter des modifications pour renforcer la sûreté des aéronefs. Le nombre réel d'appareils canadiens devant être modifiés s'élève à 544. Vingt-huit exploitants canadiens ont déposé une demande de financement, et Transports Canada est actuellement en train de mettre la dernière main aux accords qui seront conclus avec ceux-ci.

Pour ce qui est du système de laissez-passer de zone réglementée, le 5 novembre 2002, le ministre des Transports annonçait des plans pour la création d'un système national de

of the recommendations identified by the Airport Security Working Group.

Canada already has a very effective system in place for the establishment and security of restricted areas at airports. The enhancement of the system, including the use of biometrics, will enable Canada to remain among world leaders in this area. Transport Canada and CATSA will work in partnership with airport authorities to develop this enhanced pass system for non-passengers who require access to restricted areas at airports. It is anticipated that the system will include the use of centralized data banks supporting the issuance, verification, cancellation and tracking of restricted area passes.

Since 1986, Transport Canada has been conducting comprehensive background checks with the support of the RCMP and CSIS of those requiring restricted area passes. Airline pilots, crew, airport employees and everyone who requires unsupervised access to restricted areas at an airport is required to apply for a security clearance from the Minister of Transport.

Transport Canada is working with other departments and agencies to identify and implement ways to improve background checks. The departments and agencies involved in the screening process include the Royal Canadian Mounted Police and CSIS.

With respect to the screening of non-passengers, again, a recently announced initiative responded to the recommendations of the working group on airport security. On November 5, 2002, the minister asked CATSA to take on responsibility for an expanded program of screening of non-passengers who enter restricted areas at airports. Such individuals include airport and airline employees and others who work within the restricted areas of airports. CATSA will work with Transport Canada and industry stakeholders, including labour, to develop this enhanced program that will build on existing security requirements for people who have access to restricted areas at airports.

We recognize the importance of involving aviation stakeholders in the development of our regulations. We have a long history of consulting with stakeholders, including airlines and airport operators, labour unions, industry associations, public interest groups, law enforcement agencies, other government departments and other governments.

We have in place a formalized consultation mechanism, the Canadian Aviation Regulation Advisory Committee, CARAC, which provides a consultation forum for the Civil Aviation Regulatory Program, which is designed to increase public access and participation in the rule-making process. CARAC is

laissez-passer de zone réglementée. Cette annonce répond à une des recommandations du Groupe de travail sur la sûreté des aéroports.

Le Canada possède déjà un système très efficace pour l'établissement et la sûreté des zones réglementées aux aéroports. L'amélioration du système, y compris l'utilisation de données biométriques, lui permettra de rester parmi les chefs de file mondiaux à ce chapitre. Transports Canada et l'ACSTA collaboreront avec les administrations aéroportuaires pour concevoir ce système amélioré de laissez-passer pour les non-passagers qui doivent avoir accès à des zones réglementées aux aéroports. On s'attend à ce que ce système permette notamment l'utilisation de banques de données centralisées pour la délivrance, la vérification, l'annulation et le suivi des laissez-passer de zone réglementée.

Depuis 1986, Transports Canada, avec l'aide de la GRC et du SCRS, a fait des vérifications poussées des antécédents des personnes ayant besoin de laissez-passer de ce genre. Les pilotes et les équipages des compagnies aériennes et les employés des aéroports — en fait, toute personne qui doit avoir accès sans supervision à des zones réglementées à un aéroport, doit demander une autorisation de sûreté auprès du ministre des Transports.

Transports Canada collabore avec d'autres ministères et organismes pour trouver différentes façons d'améliorer la vérification des antécédents et de les mettre en pratique. Les ministères et organismes qui participent au processus de contrôle comprennent la Gendarmerie royale du Canada et le SCRS.

En ce qui concerne le contrôle des non-passagers, encore une fois, une initiative récemment annoncée à cet égard répondait à une recommandation du Groupe de travail sur la sûreté des aéroports. En effet, le 5 novembre 2002, le ministre demandait à l'ACSTA de s'occuper d'un programme élargi de contrôle des non-passagers qui entrent dans des zones réglementées aux aéroports. Parmi ces personnes, on compte les employés des aéroports, des compagnies aériennes et d'autres qui travaillent à l'intérieur des zones réglementées aux aéroports. L'ACSTA collaborera avec Transports Canada et des intervenants clés de l'industrie, y compris les syndicats, pour mettre sur pied ce programme amélioré. Cette mesure viendra s'ajouter aux exigences de sûreté applicables aux personnes ayant accès aux zones réglementées des aéroports.

Transports Canada reconnaît l'importance de faire participer les intervenants du transport aérien à l'élaboration des règlements. Le ministère a d'ailleurs une longue histoire de consultation auprès des intervenants, y compris les compagnies aériennes et les administrations aéroportuaires, les syndicats, les associations industrielles, les groupes de défense de l'intérêt public, les autorités policières, les autres ministères et les autres gouvernements.

Nous possédons à présent un mécanisme de consultation officiel, soit le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) qui nous sert de tribune de consultation pour le Programme de réglementation de l'aviation civile et qui a été formé pour accroître l'accès et la participation du public à

composed representatives from the aviation community, the Transport Canada Civil Aviation directorate and other interested parties.

Given the sensitivity surrounding security, a less formal process has been followed for amendments to aviation security regulations and requirements. Any amendments to aviation security regulations are developed in accordance with federal regulatory policy and follow the formal government consultation process, which includes publication in the *Canada Gazette*. For the development of or amendments to security measures, stakeholders who are directly affected and have a need for information in order to implement those measures are extensively consulted. They can include air carriers, airport operators, labour unions and law enforcement agencies.

The Airport Security Working Group has recommended that Transport Canada establish a more formal consultation mechanism for amendments to aviation security regulatory requirements, similar in nature to CARAC. Transport Canada agrees that a more formal consultation process is required. We will work directly with stakeholders in developing such an enhanced consultation mechanism. Key factors in developing an enhanced mechanism will be to increase stakeholder involvement in identifying and prioritizing regulatory issues and to provide a more structured forum for developing and implementing recommendations and proposals. We will, however, need to maintain the ability to move immediately to respond to threats in the aviation environment where such action is warranted.

CATSA has been given a significant role relating to the training of screeners. CATSA and Transport Canada are taking steps to revise those requirements for screeners and those who train them. This includes the use of modern techniques such as computer-based training. CATSA will be delivering consistent multi-level training courses to screeners on a national basis and has already made progress on improving training for screeners as well as instructors.

As the committee may already know, CATSA is in the process of rolling out the upgrade training for approximately 3,000 screening officers at airports across the country. The training focuses on three main areas of study: security, people skills and technology.

Once screening officers successfully create the level 3 upgrade training, they will be certified by CATSA. The training will be completed before December 31, 2002.

As part of Transport Canada's oversight role, the department will continue to develop regulatory standards and to monitor compliance against those standards.

l'établissement des règles. Le CCRAC est composé de représentants du milieu aéronautique, de l'Aviation civile de Transports Canada et d'autres parties intéressées.

Étant donné la nature délicate des questions de sûreté, un processus moins officiel est suivi pour les modifications aux exigences en matière de sûreté aérienne. Les modifications au Règlement canadien sur la sûreté aérienne sont élaborées conformément à la politique fédérale de réglementation et suivent le processus officiel de consultation du gouvernement, qui comprend la publication dans la *Gazette du Canada*. En ce qui a trait à l'élaboration ou aux modifications des mesures de sûreté, on mène d'importantes consultations auprès des intervenants qui sont directement touchés et qui doivent avoir accès à de l'information afin d'appliquer les mesures de sûreté. Les consultations peuvent se faire notamment auprès des compagnies aériennes, des exploitants d'aéroports, des syndicats, et des autorités policières et organismes d'application de la loi.

Le Groupe de travail sur la sûreté des aéroports a recommandé que Transports Canada mette sur pied un mécanisme de consultation plus officiel pour les modifications aux exigences réglementaires en matière de sûreté aérienne, qui serait semblable au CCRAC. Transports Canada convient qu'il doit se doter d'un processus de consultation plus officiel. Ainsi nous travaillerons directement avec les intervenants à l'élaboration d'un mécanisme amélioré de consultation. Parmi les facteurs clés pour la création d'un tel mécanisme, on compte la participation accrue des intervenants pour définir et prioriser les questions de réglementation et la mise en place d'une tribune mieux structurée pour élaborer les recommandations et les propositions. Il nous faudra toutefois conserver notre capacité d'intervenir immédiatement en cas de menaces à l'aviation, dans les milieux où de telles mesures sont justifiées.

L'ACSTA s'est vu confier un rôle important relativement à la formation des agents de sûreté. L'ACSTA et Transports Canada sont actuellement en train de revoir les besoins touchant les agents de sûreté et les personnes qui forment de tels agents. Parmi ces besoins, on compte également l'utilisation de techniques modernes, comme la formation assistée par ordinateur. L'ACSTA, qui a déjà bien amélioré son programme de formation des agents de sûreté et des instructeurs, offrira à l'échelle nationale des cours uniformes de formation comptant plusieurs niveaux à l'intention des agents de sûreté.

Comme le comité le sait probablement déjà, l'ACSTA est en train de mettre en oeuvre la formation de mise à niveau pour les quelque 3 000 agents de contrôle aux aéroports du pays. La formation porte sur trois principaux secteurs d'étude: la sûreté, les compétences en relations humaines, et la technologie.

Une fois que les agents de contrôle auront réussi le troisième échelon de la formation de mise à niveau, ils recevront une attestation de l'ACSTA. La formation sera terminée avant le 31 décembre 2002.

À titre d'organisme de contrôle, Transports Canada continuera d'élaborer des normes d'application de la réglementation et de veiller à ce qu'elles soient respectées.

To appropriately respond to the significant increase in demands on Transport Canada related to transportation security, Transport Canada is in the process of expanding its Security and Emergency Preparedness directorate. The organization is in the process of doubling in size to approximately 260 employees. Since September 11, we have hired an additional 46 inspectors to address significant workload requirements. The department is in the process of hiring another 55 inspectors for aviation security. This will result in the pre-September 11 security workforce being increased by 254 per cent.

Security inspectors monitor compliance with Transport Canada security measures. This includes verifying that appropriate access controls are in place for restricted areas, proper screening procedures are followed and response to alarms at pre-board screening points are within requirements.

The legal framework for aviation security includes a number of instruments. The Aeronautics Act provides authority for the making of regulations, orders and security measures. The CATSA Act sets out CATSA's responsibility. The security screening order specifies screening requirements. The aerodrome security measures and the air carrier security measures specify security requirements for airports and airlines.

Acts and regulations are, of course, available to the public. Access to security measures, however, is limited to those who are required to implement those measures.

Parliament has specifically recognized the need to keep some information confidential. Subsection 4.8(1) of the Aeronautics Act requires that some portions of the aviation security program not be disclosed to the public. Parliament has included similar provisions in other legislation, such as section 32 of the CATSA Act, which recognizes that certain information must be kept confidential in the interests of air transport or public security.

We are committed to provide the public with information concerning safety and security. In 1997, a joint industry-government committee, the Canadian Aviation Security Awareness Advisory Committee, was established to promote good security practices to aviation sector workers and members of the travelling public. Transport Canada recognizes the importance of security awareness and has already taken major steps following September 11 of last year in this regard. Examples include the pre-board screening awareness program for airline passenger service agents; over 1 million copies of the pamphlet "Do you really need to take it with you?" were distributed to airlines and travel agencies; the "Fly Smart, Fly Secure" campaign reached the public through posters, brochures and radio spots; and aviation security announcements have been featured on the Weather Network and Météomédia. Additional announcements are scheduled between December and March.

Afin de répondre convenablement à l'augmentation importante des demandes faites auprès de Transports Canada pour des renseignements en matière de sûreté des transports, Transports Canada est en train d'augmenter l'effectif de sa Direction générale chargée de la sûreté et des préparatifs d'urgence. L'effectif de cette organisation doublera, puisque cette dernière comptera désormais près de 260 employés. Depuis le 11 septembre, nous avons embauché 46 autres inspecteurs pour répondre à notre importante charge de travail. Le ministère doit recruter encore 55 inspecteurs pour la sûreté aérienne. L'effectif responsable de la sûreté aura donc augmenté de 254 p. 100, par rapport à ce qu'il était avant cette date fatidique.

Les inspecteurs de sûreté veillent à ce que les mesures de sûreté de Transports Canada soient appliquées. Pour ce faire, ils vérifient que les contrôles d'accès appropriés sont en place pour les zones réglementées, s'assurent que les bonnes procédures de contrôle sont appliquées et que les interventions lors d'alertes aux points de contrôle au préembarquement se font dans les règles.

Plusieurs instruments sont nécessaires afin de bien définir le cadre de la sûreté aérienne. La Loi sur l'aéronautique confère les pouvoirs nécessaires pour l'établissement de règlements, d'arrêtés et de mesures de sûreté. La Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien définit les responsabilités de l'ACSTA. Les arrêtés sur les contrôles de sûreté précisent les exigences en matière de contrôle, et les mesures de sûreté aux aérodromes et mesures de sûreté des transporteurs aériens indiquent les exigences de sûreté pour les aéroports et les compagnies aériennes.

Les lois et les règlements sont bien entendu mis à la disposition du public. L'accès aux mesures de sûreté se limite toutefois à ceux qui doivent les appliquer.

Le Parlement a particulièrement reconnu le besoin de garder confidentiels certains renseignements. Le paragraphe 4.8(1) de la Loi sur l'aéronautique stipule que certaines parties du Programme de sûreté aérienne ne doivent pas être rendues publiques. Le Parlement a pris des dispositions semblables dans d'autres lois, notamment à l'article 32 de la Loi sur l'ACSTA, qui prévoit que certains renseignements doivent rester confidentiels dans l'intérêt du transport aérien ou de la sûreté publique.

Transports Canada s'est engagé à communiquer des renseignements au public sur la sécurité et la sûreté. En 1997, un comité mixte formé de membres de l'industrie et du gouvernement, à savoir le Comité consultatif sur la sensibilisation à la sûreté aérienne canadienne (CCSSAC), a vu le jour pour promouvoir les bonnes pratiques de sûreté auprès des voyageurs en général et des travailleurs du secteur aéronautique. Transports Canada reconnaît l'importance de la sensibilisation à la sûreté et a déjà pris d'importantes mesures à cet égard à la suite du 11 septembre 2001. Voici quelques exemples: le Programme de sensibilisation du contrôle au préembarquement, à l'intention des agents des compagnies aériennes responsables des services aux passagers; plus d'un million d'exemplaires du dépliant «En avez-vous vraiment besoin?» ont été distribués aux compagnies aériennes et aux agences de voyages; la campagne «La sécurité en vol, ça commence au sol» qui a permis de rejoindre le public au

Transport Canada recognizes that improving transportation security must be done in partnership with other government departments and agencies, other governments, stakeholders and the public. We need to continue to work to identify and make improvements on an ongoing basis, and we are committed to do so.

In closing, let me again thank the members of the committee for your interest in aviation security and for providing me with the opportunity to be with you here today. My colleagues and I would be happy to try to answer your questions.

Senator Day: I have two areas of questioning. The first area I would like to discuss is the secrecy issue that you touched on at the end of your presentation, Mr. Elliott; the other area will be the screening of passengers and employees and airside security.

First, with respect to the issue of secrecy, we have a mandate on behalf of the Senate of Canada to look into this issue of security. We have come up against a wall on a number of occasions in dealing with witnesses such as yourselves. You seem to have touched on a number of the points. The suggestion I would take from that is that you recognize that we have been disappointed in some of our previous hearings, and you are trying to deal with some of the issues and answer some of the questions that we have been asking.

As you indicated, we did not have a chance to study your document in detail. However, in your presentation, I did notice that you touched on some of the points.

From a general public policy point of view, we are still finding out from various witnesses that the interpretation of the Aeronautics Act and section 32 of the act to create the Canadian Air Transport Security Authority overly favours the secrecy side. I would like you to discuss with me a bit about what the public interest is and why you would think that, for example, some of the testing that you are doing can not be made public; that is to say, perhaps you could not tell us so that the public could be reassured in relation to the infiltration tests that you may be conducting to see whether the system is working. How is the public interest served in refusing to let us know some of the results of these audits that you are conducting?

Mr. Elliott: There certainly is a balance to be struck, on the one hand, with respect to providing information to give you and others a sense that money is being wisely invested and that reasonable measures are in place.

moyen d'affiches, de brochures et de publicité à la radio; et des publicités sur la sûreté aérienne qui ont été diffusées sur le Réseau de prévisions météorologiques et à Météomédia. D'autres publicités doivent paraître entre décembre 2002 et mars 2003.

Transports Canada reconnaît que l'amélioration de la sûreté du transport doit se faire en partenariat avec les autres ministères et organismes, les autres gouvernements, les intervenants clés et le public. Nous devons poursuivre notre travail afin que nous puissions sans cesse nous améliorer, et Transports Canada s'est engagé à le faire.

Pour terminer, j'aimerais remercier les membres du comité pour l'intérêt qu'ils portent à la sûreté aérienne. Merci également de m'avoir donné l'occasion de me joindre à vous aujourd'hui. Mes collègues et moi nous ferons un plaisir d'essayer de répondre à vos questions.

Le sénateur Day: Mes questions concernent deux volets en particulier. Premièrement, je voudrais discuter avec vous de la question du secret ou de la confidentialité et de l'information, points que vous avez abordés à la fin de votre exposé, monsieur Elliott; l'autre volet qui m'intéresse est celui du contrôle des passagers et des employés et la sécurité du côté piste.

D'abord, en ce qui concerne la confidentialité, je précise que le Sénat du Canada nous a confié le mandat d'étudier la question de la sécurité. Or nous nous sommes vus à maintes reprises dans l'impossibilité d'obtenir de l'information au moment d'interroger des témoins comme vous-même. D'ailleurs, vous sembliez répondre à un certain nombre de nos préoccupations. J'en conclus que vous reconnaissez que nous avons été déçus par les résultats d'audiences antérieures, et que vous essayez de vous attaquer directement à ces questions et donc de répondre aux questions que nous posons depuis un moment.

Comme vous l'avez indiqué, nous n'avons pas eu l'occasion d'examiner votre document en détail. J'ai remarqué, cependant, que vous y avez abordé un certain nombre des points qui nous tiennent à coeur.

En ce qui concerne l'intérêt général du public, l'information que nous avons recueillie auprès de divers témoins nous incite à conclure que l'interprétation actuelle de la Loi sur l'aéronautique et de l'article 32 de la Loi portant création de l'Administration canadienne de la sûreté aérienne met trop l'accent sur la confidentialité. J'aimerais donc que vous m'indiquiez ce en quoi consiste, à votre avis, l'intérêt public et pourquoi vous pourriez croire que les résultats de certains des tests que vous effectuez ne peuvent pas être divulgués au public; autrement dit, peut-être n'êtes-vous pas en mesure de nous divulguer cette information parce que vous voulez rassurer le public quant aux tests d'infiltration que vous effectuez actuellement et qui visent à évaluer l'efficacité du système. En quoi peut-on estimer que c'est dans l'intérêt du public que vous refusiez de nous divulguer les résultats de certaines des vérifications que vous effectuez actuellement?

M. Elliott: Il va sans dire qu'il faut établir le bon équilibre entre, d'une part, votre besoin d'information et, d'autre part, la nécessité de convaincre la population que les deniers publics sont bien investis et que des mesures raisonnables sont en place.

As I indicated in my remarks, the legislation that I referred to, and certainly the view of the Minister of Transport, is that fulsome information may in fact serve other ends and may indicate weaknesses in the current system that could be exploited.

Certainly, there is a requirement for Transport Canada and others to be held accountable with respect to the utilization of our resources. I note that the Auditor General has been appointed as the auditor for the Canadian Air Transport Security Authority. I note as well that the Auditor General has a broad mandate, granted by Parliament, to provide value-for-money audits. As the committee has already heard, the Auditor General has already embarked on that audit of expenditures post-September 11, 2001, in the security area.

In addition to the provisions of the Aeronautics Act that apply to other participants in air transport security, I am here on behalf of the Minister of Transport to provide you with information that the minister has authorized me to provide you. I can only provide you with information that the minister has authorized me to provide you. If there is additional information that you believe should be made available to you, that is a matter that you may wish to take up with the minister when he appears before you next week.

Senator Day: Can I take it from that last comment, Mr. Elliott, that you have sat down with the minister and other advisers to determine your interpretation of the Aeronautics Act and what you can reveal to us and what you should not reveal to us, and that this presentation today has been screened through that interpretation?

Mr. Elliott: I have had discussions with the minister and others, including the Department of Justice, with respect to the provision of the Aeronautics Act with respect to keeping things confidential. I have had discussions with the minister with respect to my appearance.

The Chairman: On that subject, I notice that you did not mention the Parliament of Canada Act, which trumps the Aeronautics Act in terms of your obligation to speak truthfully to committees and answer all of their questions.

Leaving the legalities aside, because we can have our lawyers argue with your lawyers until the cows come home, the fundamental question that Senator Day is trying to get to is this: Is the public interest really well-served without you providing adequate information so that they know that their money is being well spent?

Everyone in this room understands clearly that certain pieces of information must be kept from us. Let us take the example of a code to get through a door. No one on this committee wants to know the code that you have to punch in to get through the door. However, we do want to know that there is a lock on the door.

Comme je l'ai indiqué dans mes remarques liminaires, la loi dont je vous parlais — et il ne fait aucun doute que de l'avis du ministre des Transports, le fait de fournir trop d'information peut servir les fins d'autres personnes en leur indiquant les faiblesses du système actuel, faiblesses qu'il serait possible d'exploiter.

Il va sans dire que Transports Canada et d'autres doivent être forcés de rendre des comptes à propos de l'utilisation de nos ressources. Je constate que la vérificatrice générale a été nommée vérificatrice de l'Administration canadienne de la sûreté aérienne. Je constate également que le Parlement a confié à la vérificatrice générale un mandat large en ce qui concerne les vérifications d'optimisation des ressources. Comme le comité le sait déjà, la vérificatrice générale a lancé un programme de vérification des dépenses engagées depuis le 11 septembre 2001 pour la sécurité.

En plus des dispositions de la Loi sur l'aéronautique qui vise les autres participants au système de sécurité des transports aériens, je suis chargé par le ministre des Transports de vous fournir les renseignements que le ministre m'a autorisé à vous fournir. Je ne peux vous transmettre que les renseignements que le ministre m'a autorisé à vous transmettre. Si vous estimez que vous devriez avoir accès à d'autres informations, vous devrez en parler avec le ministre lorsqu'il comparaitra devant le comité la semaine prochaine.

Le sénateur Day: Votre dernière remarque doit-elle m'amener à conclure, monsieur Elliott, que vous vous êtes assis avec le ministre et d'autres conseillers pour déterminer votre interprétation de la Loi sur l'aéronautique et les éléments d'information que vous êtes en mesure de nous divulguer ou de ne pas nous divulguer, et que votre exposé aujourd'hui a été évalué en fonction de ces critères-là?

M. Elliott: J'ai effectivement eu des discussions avec le ministre et d'autres personnes, y compris les responsables du ministère de la Justice, concernant la disposition de la Loi sur l'aéronautique qui prévoit que l'information reste confidentielle. J'ai également discuté avec le ministre de ma comparution devant le comité.

Le président: À ce sujet, je constate que vous n'avez pas parlé de la Loi sur le Parlement du Canada, qui l'emporte sur la Loi sur l'aéronautique, en ce qui concerne votre obligation de communiquer la vérité aux comités et de répondre à toutes leurs questions.

En dehors des éléments juridiques, étant donné que nous pouvons laisser le soin à nos avocats de débattre de la question avec les vôtres jusqu'à ce que mort s'ensuive, la question fondamentale que soulève le sénateur Day est celle-ci: Peut-on dire que l'intérêt du public est bien défendu si vous ne nous fournissez pas des renseignements suffisants, de sorte qu'ils puissent avoir la certitude que leurs deniers publics sont bien utilisés?

Chaque personne dans cette salle comprend très bien qu'il est normal que certains renseignements ne nous soient pas communiqués. Prenons l'exemple d'un code d'accès qui permet d'ouvrir une porte. Aucun membre de ce comité ne souhaite connaître le code qu'il faut entrer pour faire ouvrir cette porte.

The same would apply with the example that Senator Day gave you earlier that had to do with the testing of airport security systems.

None of us here want to know how your testers managed to slip weapons through the system. We all know that they have done that, but we do not want to know how they did it. Rather, we want to know their success rate because we would like to know whether the money is being well spent and whether some airports are safer than others. We believe that only public knowledge of these matters will cause improvements to take place.

We would like you to consider it in that context. If you do not have the confidence to answer that question, we respect that because you have to report to your boss. We would like you to convey that message to whomever you have to. We would like a broader consideration from the department on these issues because we intend to persist with these issues as long as we have to until we get satisfactory answers.

Senator Day: Mr. Elliott, just to expand on that a little more, our purpose for testing the security measures is to determine whether the public is being properly served. If the department decided that it could do more if it had more money, we would like to know about that.

If we think the failure rates are unacceptably high in your testing, once you tell us what they are, then we would urge that more funds be made available to create an acceptable situation. If we do not know and we cannot test, then we cannot make recommendations. That is the public interest we are trying to serve.

We are being told by many witnesses that because of the interpretation of the statutes we have talked about — the Aeronautics Act and section 32 of the Canadian Air Transport Security Authority, CATSA — certain information cannot be made available but “trust us that everything is fine.” Well, the Parliament of Canada and the Senate of Canada want to go behind the notion “trust us that everything is fine” and reassure the public that everything is fine.

That is all that I will ask with respect to the secrecy issue. However, I did want it on the record. I am sure you will take the message back to the minister that that is our concern and our mandate.

Par contre, nous tenons à savoir que cette porte est verrouillée. Il en va de même pour l'exemple cité tout à l'heure par le sénateur Day, qui concernait les effets effectués sur les systèmes de sécurité des aéroports.

Cela n'intéresse personne ici de savoir comment les administrateurs de vos tests ont réussi à faire passer des armes à feu. Nous savons tous très bien qu'ils ont réussi à le faire, mais nous ne voulons pas savoir comment cela a été possible. Nous souhaitons plutôt connaître leur taux de succès, car nous voulons avoir la certitude que les deniers publics sont bien utilisés et savoir dans quelle mesure certains aéroports sont plus sécuritaires que d'autres. À mon avis, il n'y aura des améliorations que si le public est mis au courant des problèmes qui existent.

Nous vous demandons donc de voir nos interrogations dans cette optique-là. Si vous ne vous sentez pas suffisamment à l'aise pour répondre à cette question, ne vous en faites pas: nous respecterons votre décision, étant donné que vous avez des comptes à rendre à votre patron. Par contre, nous vous demandons de transmettre notre message aux personnes appropriées. Nous souhaitons que le ministère soit plus souple à cet égard parce que nous comptons continuer à soulever ces questions tant que nous n'aurons pas reçu des réponses satisfaisantes.

Le sénateur Day: Monsieur Elliott, dans le même ordre d'idées, permettez-moi de préciser que si nous voulons mettre à l'épreuve les nouvelles mesures de sécurité, c'est pour déterminer dans quelle mesure le public est bien servi par ces mesures. Si le ministère décidait qu'il pourrait faire davantage s'il disposait de plus de ressources financières, nous aimerions évidemment le savoir.

Si nous jugeons que les taux d'échec sont trop élevés selon les résultats de vos essais, une fois que vous nous les communiquerez, nous demanderons aux autorités de faire en sorte que vous disposiez de plus de crédits pour rectifier la situation. Si nous n'en savons rien et nous n'avons aucun moyen de mettre à l'épreuve votre nouveau système, nous ne pourrions pas faire de recommandations. C'est dans ce contexte qu'intervient l'intérêt du public, qui nous tient d'ailleurs à cœur.

De nombreux témoins nous ont fait savoir qu'en raison de l'interprétation des lois dont nous avons déjà discuté — la Loi sur l'aéronautique et l'article 32 de la Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté aérienne, l'ACSTA — bien que certains renseignements ne puissent pas nous être communiqués, nous devons «vous faire confiance et supposer que tout va bien». Eh bien, le Parlement du Canada et le Sénat du Canada veulent aller au-delà de l'idée qu'il faut «vous faire confiance et supposer que tout va bien»; nous voulons vraiment rassurer le public qu'effectivement, tout va très bien.

C'est tout ce que je veux vous dire au sujet de la question de confidentialité. Je tenais cependant à ce que mes propos soient consignés au compte rendu. Je suis sûr que vous allez faire savoir au ministre que notre inquiétude concerne cette question-là et que notre mandat même nous amène à accorder à cette question la plus haute importance.

Mr. Elliott, I would like to talk to you about a screening area that came to light from CATSA witnesses who appeared before the committee; that is, the increased mandate from the minister with respect to screening individuals other than passengers, who are screened 100 per cent. However, the increased authority to CATSA to screen those who have need to be airside, to be on the aircraft or to service the aircraft or to work with baggage on the airport side of the aircraft, has been just recently given. We were told the other day that that is a random sampling, whereas the documentation that I have read on the mandate for increased authority and obligation does not mention "random." Who made the decision that the screening of employees would be random, whereas the passenger screening is 100 per cent?

Mr. Elliott: The short answer to the senator's question is the cabinet and the Minister of Transport.

I would like to comment on the term "random" because that makes it sound as though screening is simply done based on a random sampling. It is fair to anticipate that the screening of non-passengers will be done in a number of circumstances. Certainly, if there were particular information relating to risk at a specific airport or with respect to specific categories of individuals or for specific time periods, screening would be targeted.

I would also mention that it is pretty early days with respect to this program. The announcement was made on November 5, and we are in the process of working with CATSA and airports to implement this program.

The Chairman: Mr. Elliott, we have a concern with these issues because of statements that we have heard from the Greater Toronto Airport Authority. For example, on the subject of airside workers, they have stated publicly that all airside workers are screened before they go to work. That means that the employees are put through a CSIS and a CPIC check. The CPIC check is done to know whether they have a criminal record, and the CSIS check is done to know whether they are on a CSIS list and whether they are persons of interest to CSIS.

This committee is of the view that that is not a thorough check. It is a minimal, negative check, and one is not left with a good understanding, other than that certain employees have not come to the attention of the authorities, so far. However, the implication given to the public when the statement was made by the GTAA — that every airside worker was screened before they went to work — gave the impression that employees were thoroughly checked and searched just like passengers are checked and searched. We have arrived at a point where we

Monsieur Elliott, j'aimerais vous parler d'une question de contrôle dont nous avons été mis au courant par les témoins de l'ACSTA, qui ont comparu devant le comité; c'est-à-dire, le mandat élargi confié par le ministre en ce qui concerne le contrôle des personnes autres que les passagers, qui sont contrôlés à 100 p. 100. Seulement, les pouvoirs accrus accordés à l'ACSTA pour contrôler les personnes qui doivent avoir accès au côté piste, monter à bord des avions, les entretenir, ou manutentionner les bagages qui sont chargés du côté piste, sont tout récents. On nous a dit l'autre jour que l'on procède à des échantillonnages au hasard, alors que la documentation que j'ai lue au sujet des pouvoirs et des obligations accrus des autorités ne parle aucunement d'échantillonnage «au hasard». Qui a donc pris la décision de procéder à des contrôles «au hasard» des employés, alors que 100 p. 100 des passagers font l'objet de contrôles?

M. Elliott: En un mot, ce sont le Cabinet et le ministre des Transports qui ont pris cette décision.

J'aimerais cependant vous expliquer un peu ce terme «au hasard», parce qu'il donne l'impression que les contrôles sont effectués en fonction d'un échantillonnage au hasard. On peut supposer que le contrôle des non-passagers se fera dans des circonstances bien précises. Évidemment, si nous disposons de renseignements particuliers concernant un risque quelconque touchant un aéroport spécifique ou des catégories spécifiques de personnes, ou encore une période précise, les contrôles seraient effectués en fonction de cette information-là.

Je me permets également de préciser que nous sommes au tout début de ce programme. L'annonce a été faite le 5 novembre, et nous sommes en train de régler tous les détails de la mise en oeuvre du programme avec les responsables de l'ACSTA et des aéroports.

Le président: Monsieur Elliott, si ces questions nous préoccupent, c'est à cause des déclarations faites par les responsables de l'Administration aéroportuaire du Grand Toronto. Par exemple, en ce qui concerne les personnes qui travaillent au côté piste, ils ont déclaré publiquement que tous les travailleurs au côté piste sont contrôlés avant d'aller travailler. Cela signifie donc que ces employés ne font pas l'objet d'une vérification du SCRS ou du CIPC. Le contrôle du CIPC est effectué pour savoir si les intéressés ont un casier judiciaire, alors que celui du SCRS permet de savoir si leurs noms se trouvent sur une liste du SCRS ou s'ils peuvent éventuellement intéresser le SCRS.

Le comité estime que cette vérification n'est pas assez exhaustive. Il s'agit d'une vérification négative minime, et elle ne permet pas de bien comprendre la situation, si ce n'est que certains employés n'ont pas encore réussi à attirer l'attention des autorités. Mais au moment où les responsables de l'Administration aéroportuaire du Grand Toronto ont fait cette déclaration — à savoir que chaque travailleur au côté piste était contrôlé avant d'aller travailler — le public avait l'impression que les employés faisaient l'objet d'une vérification exhaustive et qu'ils

find ourselves looking at statements carefully to see what precisely is meant by those statements.

We have reached the point that we are not always certain what people mean. It sounds awfully good when someone says, “Well, CSIS has checked these people out and CPIC has checked these people out.” Suddenly you are invoking the Scarlet Tunic and the cloak and dagger guys. It sounds like it is a terrific check, but the reality is that it is not a terrific check. It is the bottom, bare minimum level check that you can provide. As a consequence, we have some concerns.

Mr. Elliott: I would agree that the term “screened” or “screening” is a confusing and unfortunate term. We do use the word “screening” with respect to the security check carried out under the requirements of the Aeronautics Act and regulations for background checks as a precondition to an airport granting a Restricted Area Pass. We also use screening in the context of searching. If I may, for the purposes of our discussion today, I will talk about the searching of passengers and the background checking of airport workers.

With respect to the background checks for airport workers, I would agree with the suggestion that doing background checks is not, in and of itself, sufficient to provide for security. The fact is, however, I believe that the program established following the Air India disaster is a good one; it is one layer of security. The background check that is conducted is multi-faceted. There is a criminal records check and, as you indicated, CSIS is involved with respect to its activities. There is also verification of employment, residence and a credit history.

You are completely right, Mr. Chairman, to indicate that a good record is not necessarily indicative of good behaviour in the future. However, I believe that the background of an individual is relevant with respect to an assessment of the risk that he or she may pose. It certainly is not a foolproof system, and we are looking at improving it. The system is, in my understanding, looked upon with some jealousy by authorities in other jurisdictions, including our neighbours to the south who are in the process of establishing a system similar to the one that we have in place.

As you have heard from other witnesses, we believe that the proper approach to security is to one that is multi-levelled. I believe that is why the minister has announced a program for the screening of people who have the Restricted Area Pass.

étaient fouillés un peu comme les passagers sont vérifiés et fouillés. Nous sommes au point où nous devons examiner de près les déclarations qui sont faites pour essayer de comprendre leur signification précise.

Nous sommes au point où nous ne savons plus très ce que veulent dire les gens par moment. C’est toujours impressionnant lorsque quelqu’un vous dit: «Eh bien, ces personnes ont fait l’objet de contrôles par le SCRS et le CIPC». Tout d’un coup vous voyez les gens en tunique rouge et des histoires de cape et d’épée. On dirait que les gens font l’objet d’une vérification absolument parfaite, mais ce n’est pas du tout le cas en réalité. Il s’agit au fond de la vérification minimum à laquelle on pourrait s’attendre. Par conséquent, nous avons certaines inquiétudes à cet égard.

M. Elliott: Je suis d’accord pour dire que le terme «contrôlé» ou «contrôle» entraîne de la confusion et ne sont pas des termes tout à fait appropriés. Nous utilisons bien le terme «contrôle» pour désigner les contrôles de sécurité qui sont effectués conformément aux exigences de la Loi sur l’aéronautique et du règlement d’application, et ce pour vérifier les antécédents des intéressés avant — et il s’agit d’une condition préalable — de leur accorder un laissez-passer de zone réglementée. Nous avons également recours aux contrôles dans le contexte de fouilles. Si vous me permettez, pour les besoins de la discussion de cet après-midi, je voudrais vous parler des fouilles effectuées sur les passagers et de la vérification des antécédents des travailleurs des aéroports.

En ce qui concerne la vérification des antécédents des travailleurs des aéroports, je suis d’accord pour dire que le fait d’effectuer de telles vérifications n’est pas suffisant pour garantir la sécurité. Cependant, le programme mis en place à la suite de l’écrasement de l’avion d’Air India est un bon programme à mon avis, qui correspond à une couche de sécurité. La vérification des antécédents comporte plusieurs volets. L’existence ou non d’un casier judiciaire est vérifiée et, comme vous l’avez indiqué, le SCRS joue un rôle, puisqu’il a la responsabilité de certaines activités. De plus, l’emploi, la résidence et la cote de solvabilité sont également vérifiés.

Vous avez tout à fait raison, monsieur le président, de préciser qu’un bon bilan n’est pas nécessairement une indication de bonne conduite à l’avenir. Par contre, il est approprié selon moi de se renseigner sur les antécédents d’une personne pour évaluer le risque qu’elle pourrait éventuellement présenter. Ce n’est pas un système à toute épreuve, et nous cherchons évidemment à l’améliorer. Mais d’après ce qu’on m’a donné à entendre, notre système est convoité par les autorités d’autres pays, y compris par nos voisins au Sud, qui sont en train d’instaurer un système semblable à celui qui existe chez nous.

Comme d’autres témoins vous l’ont fait savoir, à notre avis, l’approche qu’il convient d’adopter en matière de sécurité en est une qui comporte de multiples volets. Je pense que c’est pour cela que le ministre a annoncé un programme de contrôle des personnes qui sont titulaires d’un laissez-passer de zone réglementée.

The Chairman: More to the point, we heard sworn testimony in June from officials who work in your department. They advised us that, with respect to screening and searching — background checks and searching — your department was not doing a regular search, any search for that matter, or at least infrequent searches, of airside workers because the department was endeavouring to build a relationship of trust with those workers. That was the message given by one of your officials to explain the inadequate searching that was being done of airside workers.

Mr. Elliott: The introduction of the searching of people who hold restricted area passes has certainly been a controversial issue. I mentioned the creation of the Aviation Security Advisory Committee. We heard very strongly from some pilots and the pilots' unions, for example, that they took any move to search their members as an indication of a lack of trust on the part of the Government of Canada.

The Chairman: This was not in the context of pilots or flight attendants; this was in the context of people who are working on the ground: groomers, fuelers, baggage handlers and caterers. These are the folks who are wandering through the gates without anyone saying hello to them or looking at their badges and who have testified here under oath that they find the guards asleep at the gate on occasion.

Mr. Elliott: In response to a question posed earlier, I am not here to tell you today that everything is okay with respect to aviation security in Canada. I believe that if it was the government's view that everything was okay with aviation security in Canada, the Minister of Finance would not have allocated \$2.2 billion for improvements to the system. There are improvements that need to be made, including access controls to restricted areas in airports. There are provisions in place with respect to access. We are aware that the system has flaws.

We believe that the introduction of passes incorporating biometrics, the introduction of computer technology in support of the issuance, cancellation and tracking of those passes, and the searching of airport workers will improve the current status quo.

The Chairman: Given that the RCMP and retired metro police officers have testified under oath before this committee that there are organized criminal gangs functioning at the Greater Toronto Airport Authority — they have listed the gangs for us — is it still the policy of your department to deal with the ground workers with the view to developing an atmosphere of trust with them, or will you start checking them?

Le président: Ce qu'il faut surtout savoir, c'est que nous avons reçu en juin les témoignages sous serment de fonctionnaires qui travaillent dans votre ministère. Ils nous ont dit qu'en ce qui concerne les contrôles et les fouilles qui sont effectués — c'est-à-dire la vérification des antécédents et les fouilles — votre ministère ne procédait pas à des fouilles de façon régulière, et n'en faisait pour ainsi dire pas du tout, ou du moins très rarement, de personnes travaillant au côté piste parce que le ministère cherchait à établir une relation de confiance avec ces travailleurs-là. Voilà le message que m'a communiqué l'un des fonctionnaires de votre ministère pour expliquer le caractère insuffisant des fouilles de personnes travaillant au côté piste.

M. Elliott: La décision de fouiller les personnes détenant un laissez-passer de zone réglementée a certainement suscité des controverses. J'ai parlé de la création du Comité consultatif sur la sûreté aérienne. À cet égard, certains pilotes et les syndicats qui représentent les pilotes, par exemple, nous ont fait comprendre en termes très énergiques qu'à leur avis, toute tentative pour instituer des fouilles de leurs membres serait considérée comme un manque de confiance en eux de la part du gouvernement du Canada.

Le président: Mais le contexte à ce moment-là n'était pas celui des pilotes ou du personnel de bord; nous parlions des personnes qui travaillent au sol: les préposés au nettoyage d'avions, les préposés à l'avitaillement, les bagagistes et les traiteurs. Ce sont justement ces personnes qui passent les portes d'accès sans qu'on leur dise bonjour ou qu'on regarde leur carte d'identité, et qui nous ont déclaré sous serment qu'ils constatent de temps en temps que les gardes sont endormis à la porte d'accès.

M. Elliott: En réponse à une question posée plus tôt, je me permets d'insister sur le fait que je ne suis pas là aujourd'hui pour vous dire que tout va bien en ce qui concerne la sûreté aérienne au Canada. À mon avis, si le gouvernement était convaincu que tout va bien au niveau de la sûreté aérienne au Canada, le ministre des Finances n'aurait pas prévu 2,2 milliards de dollars pour apporter des améliorations au système. En effet, certaines améliorations s'imposent, y compris des mesures visant à contrôler l'accès aux zones réglementées aux aéroports. Des mécanismes sont déjà en place en ce qui concerne l'accès. Mais nous savons que le système a encore un certain nombre de lacunes.

À notre avis, l'introduction de laissez-passer comportant des identificateurs biométriques, de technologies informatiques qui viendraient appuyer la délivrance, l'annulation et le suivi de ces laissez-passer, et les fouilles des travailleurs d'aéroports permettront d'améliorer le système actuel.

Le président: Étant donné que la GRC et des agents retraités de services de police métropolitains nous ont fait savoir, lors de leur témoignage sous serment devant le comité, que des bandes de criminels organisées ont déjà infiltré l'Administration aéroportuaire du Grand Toronto — ils nous ont même énuméré les bandes — la politique de votre ministère consiste-t-elle toujours à établir de bons rapports avec les travailleurs au sol en vue de créer un climat de confiance, ou comptez-vous commencer à les vérifier et à les fouiller?

Mr. Elliott: Our desire would be to build an atmosphere of trust with all involved in aviation security. As I mentioned earlier, everyone who works in restricted areas at airports is subject to the current program with respect to background checks. Everyone who works in restricted areas at airports will be the subject of the screening program that the minister announced on November 5.

I think there is, frankly, a challenge with respect to background checks. As I have said, the absence of a criminal record, for example, is not a guarantee of good behaviour. However, with respect to the denying of a clearance, for example, there does have to be reasonable criteria reasonably applied on which to make a decision to either grant or not grant a clearance. The granting or not granting of a security clearance by the Minister of Transport is reviewable by the Federal Court and by the committee — the name of which escapes me — that reviews the operations of the RCMP.

If there was information with respect to a particular individual or group of individuals that raised concerns about their security, then, as I mentioned earlier, I believe that the screening program for those individuals at airports would react to those concerns.

The Chairman: And the searching program?

Mr. Elliott: I am sorry. I meant the searching program.

Senator Day: Mr. Elliott, can you confirm for us whether the background checks are being done quickly and that there are no potential employees at the airports working on aircraft who are there on a temporary pass until a background check is done?

Mr. Elliott: There is a provision for people working at airports to be in the restricted areas prior to background checks being completed. The requirement is that an individual who has a completed background check escort them. There are requirements with respect to that person's responsibility for the individual that he or she is supervising.

We are implementing measures to speed up the conducting of background checks. Transport Canada has invested considerable resources with respect to automatic fingerprint identification systems, which will allow the verification of criminal records in a matter of minutes as opposed to a matter of weeks.

Senator Day: Mr. Elliott, in your comments, you stated that:

Canada already has a very effective system in place for the establishment and security of restricted areas at airports.

M. Elliott: Nous aimerions créer un climat de confiance vis-à-vis de tous ceux qui travaillent dans le domaine de la sûreté aérienne. Comme je vous l'expliquais tout à l'heure, tous ceux qui travaillent dans les zones réglementées aux aéroports sont visés par le programme actuel en ce qui concerne la vérification des antécédents. Ceux et celles qui travaillent dans les zones réglementées des aéroports seront visés par le programme de contrôle annoncé par le ministre le 5 novembre.

Mais en ce qui me concerne, la vérification des antécédents présente tout de même un défi important. Comme je vous l'ai déjà dit, l'absence d'un casier judiciaire, par exemple, n'est pas une garantie de bonne conduite. Par contre, en ce qui concerne le refus d'une cote de sécurité, par exemple, il faut appliquer des critères raisonnables pour prendre la décision d'accorder ou non une habilitation de sécurité. La délivrance ou non d'une habilitation de sécurité par le ministre des Transports peut être examinée par la Cour fédérale et par le comité — dont le nom m'échappe pour l'instant — chargé d'examiner les opérations de la GRC.

Si certaines informations à l'égard d'une personne ou d'un groupe de personnes suscitaient des préoccupations en matière de sécurité, eh bien, comme je vous l'expliquais tout à l'heure, le programme de contrôle prévu pour ceux qui travaillent aux aéroports permettrait de répondre à ces préoccupations.

Le président: Et le programme des fouilles?

M. Elliott: Excusez-moi; je voulais parler du programme des fouilles.

Le sénateur Day: Monsieur Elliott, êtes-vous en mesure de nous confirmer que les vérifications d'antécédents sont effectuées rapidement et qu'il n'y a pas d'employés dans les aéroports qui travaillent à bord des avions à qui l'on aurait attribué un laissez-passer provisoire en attendant que la vérification des antécédents soit effectuée?

M. Elliott: Notre système permet aux personnes travaillant aux aéroports d'accéder aux zones réglementées avant que la vérification des antécédents ne soit terminée. Mais nous exigeons qu'une personne dont les antécédents ont déjà été vérifiés leur serve d'escorte. Il y a aussi des exigences en ce qui concerne les responsabilités qu'exercent ces personnes vis-à-vis de ceux ou celles qu'elles supervisent.

Nous prenons actuellement des mesures pour accélérer le processus de vérification des antécédents. Transports Canada a investi des ressources considérables dans des systèmes d'identification dactyloscopique automatiques, qui permettront justement de vérifier le casier judiciaire en quelques minutes, plutôt que d'avoir à attendre plusieurs semaines.

Le sénateur Day: Monsieur Elliott, dans vos remarques liminaires, vous avez dit ceci:

Le Canada possède déjà un système très efficace pour l'établissement et la sûreté des zones réglementées aux aéroports.

Then you go on to talk about introducing biometrics.

We learned, while we were in Vancouver, that when one of the airlines went bankrupt, there were a lot of passes floating around that were never collected. Is that part of the “very effective system” that was in place? What steps have you taken to correct that sort of situation until you get the biometrics in place?

Mr. Elliott: As I indicated, there certainly is a need for improvement and the system is certainly less than perfect. However, with respect to a bankrupt airline, the current pass would indicate the employer of an individual holding a pass. If someone presented a pass issued in his or her capacity as an employee for a defunct entity, that certainly should cause the person supervising the access point to deny entry.

There are also requirements under our current rules with respect to the verification of passes and the identity of individuals. That system currently is cumbersome. It is cumbersome because it is paper-based. An individual at an access door has to go through a list of pass numbers to check whether the pass being presented by an individual has been revoked or not. Certainly, the use of biometrics and databases, we believe, will significantly improve the ability to revoke and track passes. Frankly, that will make it even less relevant whether a pass is physically returned. There are provisions now in the regulations that require passes to be returned. We do investigate and take enforcement action, but the current system is cumbersome.

The Chairman: On the point that you have raised, Mr. Elliott, it seems bizarre to the members of the committee that you would have a system of checking passes that have been revoked. The committee has heard sworn testimony that it is possible to counterfeit the passes, that anyone can go to Kinko's and reproduce those passes. Passes of that nature will never be on a revoked list because they were never on your active list. Why do you not check active passes instead of revoked passes?

Mr. Elliott: I suspect the short answer to that question is that it has to do with the number of passes.

I certainly agree that the current system is inadequate and needs to be improved, which is what we are in the process of doing.

Senator Banks: That is not exactly what you said in your presentation. You said that it was very effective, and you just now said that it is not very effective.

Vous poursuivez en parlant de l'introduction de systèmes de données biométriques.

Pendant que nous étions à Vancouver, nous avons appris que lorsqu'une compagnie aérienne a fait faillite, il y avait énormément de laissez-passer qui traînaient ici et là et qui n'ont jamais été repris. Est-ce que cela fait partie du «système très efficace» que vous avez mis en place? Quelles mesures avez-vous prises pour rectifier ce genre de problème en attendant l'instauration d'un système d'utilisation de données biométriques?

M. Elliott: Comme je vous l'ai déjà dit, des améliorations s'imposent puisque le système actuel n'est certainement pas parfait. Par contre, s'agissant d'une compagnie aérienne qui a fait faillite, le laissez-passer indiquerait forcément le nom de l'employeur de la personne qui en était le titulaire. Si quelqu'un présentait un laissez-passer en sa qualité d'employé pour une compagnie qui n'existe plus, on peut supposer que le responsable du point d'accès lui refuserait l'entrée.

Les règles actuelles imposent également un certain nombre d'exigences en ce qui concerne la vérification des laissez-passer et de l'identité des personnes. Ce système est actuellement assez lourd étant donné que tout est axé sur la documentation. Lorsqu'une personne se présente à une porte d'accès, le préposé doit examiner une liste de numéros de laissez-passer pour déterminer si le laissez-passer en question a été révoqué ou non. Il ne fait aucun doute à notre avis que l'utilisation de données biométriques et de bases de données améliorera grandement notre capacité de révoquer les laissez-passer et d'en faire le suivi. À ce moment-là, qu'un laissez-passer ait été remis en mains propres aux autorités sera encore moins important. Certaines dispositions du règlement prévoient que les laissez-passer soient remis aux autorités. Il est évident que nous faisons des enquêtes et que nous prenons des mesures pour faire respecter le règlement, mais il reste que ce dernier est difficile à appliquer dans le cadre du système actuel.

Le président: Concernant le point que vous venez de soulever, monsieur Elliott, les membres du comité trouvent étrange que vous ayez mis en place un système qui consiste à vérifier les numéros des laissez-passer qui ont été révoqués. Selon les témoignages reçus sous serment par le comité, il est possible de falsifier les laissez-passer — c'est-à-dire qu'il suffit d'aller chez Kinko pour faire reproduire un laissez-passer de ce genre. Et des laissez-passer produits de cette façon ne seront jamais sur la liste des laissez-passer révoqués, puisqu'ils n'auront jamais été sur votre liste de laissez-passer actifs. Pourquoi ne pas vérifier les laissez-passer actifs, plutôt que ceux qui ont été révoqués?

M. Elliott: En un mot, c'est certainement à cause du nombre de laissez-passer qui sont émis.

Mais je suis tout à fait d'accord pour dire que le système actuel est insuffisant et a besoin d'être amélioré, et c'est justement ce que nous sommes en train de faire.

Le sénateur Banks: Ce n'est pas tout à fait ça que vous nous avez dit dans votre exposé liminaire. Vous avez dit qu'il était très efficace, alors que vous venez de déclarer qu'il n'est pas très efficace.

I would like to get colloquial for a moment because we are concerned about whether the money involved is being well spent in ensuring Canadians that their interests in terms of safety are being looked after. We are also concerned about doing the best we can to make Canadian air travel safe.

In the course of our study of safety at airports, which has been going on for many months, we have heard testimony from all the stakeholders about whom you spoke. We have visited airports and been in the areas in which these things operate.

I have come to the conclusion that there are many fingers in the pie, many cooks, many interests being served and many bailiwicks being protected. There is an old French vaudeville act, the rolling punch line of which is "After you Alphonse; no after you Gaston." We are getting an awful lot of that.

There does not seem to be a direct answer to the following question: Who exactly is in charge here? To let you know where my questions are coming from, I think that Canadians travellers would like someone to stand up and say, "I am responsible for security at airports and on airplanes in this country, and I will address the problem, ensure that these things are fixed, and break down all of these walls of bailiwick protection and lack of communication."

This morning, you talked about following groups having to do with airline and airport security Transport Canada: CARAC, CATSA, CAC, ASAC, the AS Working Group, the Security and Emergency Preparedness directorate and CASAAC. We have yet to talk about the various police agencies that have to deal with the question.

We are having a hard time finding out the answer to the question: Who is in charge here? That is the background of my question.

Specifically, I would like you to pretend that we are making a Disney-type documentary and I am a piece of luggage that gets checked in. We meet someone at an airplane and give him or her a piece of checked luggage. All of us who travel know what happens with our carry-on luggage. It is searched, and most of us are happy that it is searched thoroughly. None of us mind standing in those lineups any more.

What happens to the bag I give to the check-in attendant? I am asked if I have left the bag unattended, whether I packed it myself, and if anyone asked me to carry anything. I have my boarding pass, and I am gone.

J'aimerais être un peu plus direct avec vous pendant quelques instants, car nous sommes effectivement préoccupés par la question de savoir si les deniers publics sont bien utilisés pour ce qui est de garantir aux Canadiens que leur sécurité est protégée. Nous tenons aussi à ce que toutes les mesures nécessaires soient prises pour que le transport aérien au Canada soit sécuritaire.

Dans le cadre de notre étude de la sécurité aux aéroports, qui se déroule depuis de nombreux mois, nous avons reçu les témoignages de tous les intervenants clés dont vous nous avez parlé tout à l'heure. Nous avons visité les aéroports et nous avons observé les activités dans les zones où ce système est en place.

Ce que j'ai observé m'a amené à conclure qu'il y a beaucoup de groupes et de personnes qui sont mêlés à ça, qu'il y a trop d'intervenants, trop d'intérêts particuliers à défendre et trop de petits territoires à protéger. Vous connaissez certainement ce vieux sketch de vaudeville où deux personnages se cèdent mutuellement le passage en disant: «Après vous, Alphonse; non, après vous, Gaston.» Voilà le thème que ressort de nos discussions.

De plus, il ne semble pas y avoir de réponse directe à la question de savoir qui a l'ultime responsabilité de tout ça? Pour que vous compreniez pourquoi je vous pose toutes ces questions, je me permets d'expliquer qu'à mon avis, les voyageurs canadiens aimeraient bien que quelqu'un leur dise clairement: «Voilà. Je suis responsable de la sécurité aux aéroports et à bord des avions au Canada, et je vais m'attaquer au problème, m'assurer que les mesures correctives nécessaires sont prises, et éliminer tous ces obstacles à la communication et ces rivalités de clocher.»

Ce matin, vous nous avez expliqué que les groupes suivants ont tous un rôle à jouer en ce qui concerne la sûreté des aéroports dans le cadre des activités de Transports Canada: le CCRAC, l'ACSTA, le CAC, le CCSA, le Groupe de travail sur la sûreté des aéronefs, la Direction générale sur la sûreté et les préparatifs d'urgence, et le CCSSAC. Et nous n'avons pas encore parlé des divers organismes policiers qui ont également des responsabilités dans ce domaine.

Vous comprendrez donc que nous avons beaucoup de mal à obtenir une réponse à la question de savoir qui est vraiment responsable de ce dossier. Voilà donc le contexte de ma question.

Je voudrais donc vous demander d'imaginer que nous sommes en train de faire un documentaire du genre Disney et que je suis une valise qu'on va enregistrer. Nous rencontrons quelqu'un devant l'avion et nous lui donnons un bagage enregistré. Tous ceux d'entre nous qui prennent l'avion savons très bien ce qui arrive à nos bagages à main. Ils font l'objet de fouilles, et la plupart d'entre nous sommes bien contents que ces fouilles soient aussi exhaustives que possible. Ça ne nous dérange plus de faire la queue pour passer au contrôle.

Mais qu'arrive-t-il aux bagages que je donne au préposé? On me demande toujours si j'ai laissé mon bagage sans surveillance, si j'ai fait mes bagages moi-même, et si quelqu'un m'aurait demandé à transporter quelque chose. Une fois que j'ai ma carte d'embarquement, je disparaissais.

What happens to that bag now? Does someone look at it before I get it at the other end?

Mr. Elliott: The answer to your question is, unfortunately, it depends. It depends to some extent on who you are. It depends to some extent where you are travelling.

Senator Banks: Eliminate Reagan airport.

Mr. Elliott: Your bag could be searched by physical or other means; that is, by x-ray or explosives detection or dogs.

Senator Banks: Is it?

Mr. Elliott: In too many cases, the answer to your question is no.

Senator Banks: You said that you thought that that was coming pretty soon.

Mr. Elliott: The billion dollars is largely being spent on CATSA explosives detection systems.

Senator Banks: Remind me when that will be operative.

Mr. Elliott: The internationally agreed date is January 1, 2006. CATSA is well on its way to meeting that date. We are encouraging them to provide for 100 per cent screening in advance of that.

I can tell you with certainty that there is more likelihood of your bag being searched today than there was on or before September 11 last year.

Senator Banks: We have to go on the basis of what we have seen, on the one hand, and what we have heard in sworn testimony on the other. I will ask you to give us some quantifying answer.

Thus far, the testimony that we have heard and the things we have seen would lead us to believe that there is no screening done, aside from going to Reagan airport. There is no checking done of checked baggage. We have heard sworn testimony to that effect from baggage handlers and we have seen it in baggage handling areas. The baggage goes there and no one looks at it. There is no screening. No dog sniffed it. It did not go through any machine.

Can you tell us, on some quantitative basis such as a percentage of frequency, if some checked baggage is now being searched, looked at, checked, sniffed, put through a vapour machine or checked for altitude detonation? Are there occasional looks at that?

Qu'arrive-t-il ensuite à ce bagage? Est-ce que quelqu'un l'examine avant que je le récupère à ma destination?

M. Elliott: Malheureusement, la réponse à votre question est que cela dépend des circonstances. Cela dépend dans une certaine mesure de l'intéressé. Et cela dépend dans une certaine mesure de votre destination.

Le sénateur Banks: Disons donc que je ne vais pas atterrir à l'aéroport Reagan.

M. Elliott: Votre bagage pourrait être fouillé par des moyens physiques ou autres; c'est-à-dire au moyen de machines à rayons X, de systèmes de détection des explosifs ou de chiens renifleurs.

Le sénateur Banks: Mais je vous demande si cela va se faire dans mon cas?

M. Elliott: Dans trop de cas, je dirais que non.

Le sénateur Banks: Mais vous nous disiez qu'à votre avis, ce sera bientôt une réalité.

M. Elliott: Eh bien, la dépense d'un milliard de dollars engagée par l'ACSTA servira surtout à financer l'instauration de systèmes de détection d'explosifs.

Le sénateur Banks: Rappelez-moi encore quand ces systèmes seront en place.

M. Elliott: La date convenue par l'ensemble des parties à l'échelle internationale est le 1^{er} janvier 2006. L'initiative de l'ACSTA est déjà bien avancée pour ce qui est de respecter la date de tombée. Nous l'encourageons d'ailleurs à prévoir que 100 p. 100 des bagages soient contrôlés au moyen de ces systèmes avant cette date.

Mais je peux vous assurer par rapport à la situation qui existait avant le 11 septembre de l'année dernière, qu'il est plus probable maintenant que votre bagage soit fouillé.

Le sénateur Banks: Nous sommes bien obligés de tirer des conclusions en fonction de ce que nous avons observé, d'une part, et de ce que nous avons reçu comme témoignages sous serment. Je vais donc vous demander de quantifier votre réponse.

Jusqu'ici, les témoignages que nous avons reçus et nos propres observations nous amènent à conclure qu'aucun contrôle n'est effectué, à part lorsque la destination est l'aéroport Reagan. Sinon les bagages enregistrés ne sont pas contrôlés. Ce sont des bagagistes qui nous ont fait cette déclaration sous serment, et c'est ce que nous avons nous-mêmes observé dans les zones de manutention des bagages. Les bagages arrivent, mais personne ne les examine. Aucun contrôle n'est effectué. On n'a pas non plus recours aux chiens pour les renifler. Ces bagages ne passent dans aucune machine.

Pouvez-vous nous dire quelle quantité de bagages ou à quelle fréquence certains bagages enregistrés sont fouillés, examinés, vérifiés, reniflés, passés dans une machine de détection des vapeurs ou vérifiés pour repérer la présence d'un mécanisme de détonation en altitude? Y a-t-il des vérifications occasionnelles de ce genre?

Mr. Elliott: Yes.

Senator Banks: Can you give me a percentage?

Mr. Elliott: I am not in a position to do that. We are working toward 100 per cent.

Senator Banks: You know the percentage, but cannot tell us; is that it?

Mr. Elliott: I do not know the precise percentage.

Senator Banks: Does someone know? I would be happy if you said, "I think it is around 5 per cent," which would be a good answer," or "It is getting close to 50 per cent." I am not looking for a precise figure.

Mr. Elliott: Between Transport Canada and the Canadian Air Transport Security Authority, we do know the answer. It may not be a specific answer, but we have an idea.

Senator Banks: What is it, ballpark?

Mr. Elliott: I am not in a position to give you that information.

Senator Banks: That is one of the things that the chairman was talking about. What harm would it do? The bad guys already know the answer to the question. We understand sort of who they are, and we have actually had to deal with them.

If the bad guys know the answer to the question, we think it would be a good idea if we knew the answer. I do not understand why it would be untoward or contrary to the public interest in any sense — including the Aeronautics Act, even if the Parliament of Canada Act did not trump it — that we should know a ballpark answer to that question.

You have told us that we are aiming at 100 per cent. Where are we now? What is the score today? I do not see how that is contrary to the public interest.

Mr. Elliott: I understand your question and concern. I will relay them to the minister.

Senator Banks: Would you ask the minister if he could authorize you to inform our clerk as to that ballpark number?

Mr. Elliott: I would be happy to do that.

The Chairman: In the absence of a response, we will go with the sworn testimony.

Senator Banks: That is what we have heard so far.

I hope, by the way, that you do achieve the 100 per cent goal, as you suggest, sooner rather than later.

M. Elliott: Oui.

Le sénateur Banks: Pourriez-vous m'indiquer un pourcentage?

M. Elliott: Je ne suis pas en mesure de vous indiquer un pourcentage. Disons que notre objectif, c'est 100 p. 100 des bagages.

Le sénateur Banks: Autrement dit, vous connaissez le pourcentage, mais vous n'êtes pas en mesure de nous le dire; c'est ça?

M. Elliott: Je ne connais pas le pourcentage précis.

Le sénateur Banks: Est-ce que quelqu'un d'autre le connaît? Je serais bien content que vous me disiez: «Il me semble que c'est aux alentours de 5 p. 100», — ce serait une bonne réponse — ou «C'est près de 50 p. 100». Je ne cherche pas à obtenir un chiffre précis.

M. Elliott: Entre Transports Canada et l'Administration canadienne de la sûreté aérienne, nous connaissons la réponse. La réponse n'est peut-être pas très précise, mais nous avons tout de même une idée générale.

Le sénateur Banks: Alors quel serait ce chiffre approximatif?

M. Elliott: Je ne suis pas en mesure de vous fournir cette information.

Le sénateur Banks: Cela rejoint ce que le président disait tout à l'heure. Quel mal il y aurait à nous communiquer cette information? Les méchants connaissent déjà la réponse à cette question. Nous savons un peu de qui il s'agit, et en fait, nous avons été obligés de traiter avec eux.

Si les méchants connaissent la réponse à cette question, il nous semble que ce serait bon que nous, aussi, nous connaissions la réponse. Je ne comprends pas pourquoi ce serait contre-indiqué ou contraire à l'intérêt public de quelque façon que ce soit — ni même une violation de la Loi sur l'aéronautique, à supposer que la Loi sur le Parlement du Canada ne l'emporte pas sur cette dernière — que vous nous indiquiez un chiffre approximatif en réponse à cette question.

Vous nous avez dit que vous visez 100 p. 100. Mais où en sommes-nous à l'heure actuelle? C'est quoi la situation en ce moment? Je vois difficilement comment ce serait contraire à l'intérêt public de nous le dire.

M. Elliott: Je comprends votre question et la nature de vos préoccupations. Je vais les communiquer au ministre.

Le sénateur Banks: Pourriez-vous demander au ministre de vous autoriser à communiquer ce chiffre approximatif à notre greffier?

M. Elliott: Oui, avec plaisir.

Le président: Si nous n'obtenons pas de réponse, nous allons nous en tenir aux témoignages que nous avons reçus sous serment.

Le sénateur Banks: C'est ça que nous avons entendu jusqu'ici.

D'ailleurs, j'espère que vous réaliserez votre objectif de 100 p. 100 dans les plus brefs délais.

You referred to mail. I would like to ask the same question that I did before. Let us pretend that we are making a documentary to follow this piece of mail from the time I stick it into a mailbox and it gets to the other end.

If I understand correctly, you said that when mail is delivered to you by Canada Post, they give you a certificate saying, "We have jumped through the following hoops in terms of the security of this mail." You then put it on an airplane, and it goes to Canada Post at the other end for distribution.

Do you know whether anyone actually screens any of that mail? In other words, could I put contraband or something worse into a piece of mail, which is easy to do, and get it on to an airplane without anyone having looked at it?

Mr. Elliott: My understanding is the answer to that question yes. With respect to passenger bags, we are moving from a system of searching bags for cause to a system of searching bags universally.

My understanding is that the system we now have with respect to mail — and I know that the committee has heard testimony from Canada Post — relates to cause.

Another comment I would like to make is that I am certainly here today with the intention of being truthful with the committee. I tell you that there are checked bags today being searched in airports in Canada.

The Chairman: We understood that. Senator Banks understood that. The difficulty is when you say there are bags being searched, the committee is left with the perception that it might be 1 per cent of bags that are searched. That does not give us much comfort. If you say that you started off at zero or only with suspicious bags, and now you are rolling out a system and, by 2006, you will be checking every bag and be comfortable with it, then no one would be more pleased than this committee to hear you say that. What we want to know is this: If you were starting there, and you plan to end up here, what progress are you making along the way? Are you finding problems? Do you think you will make it on time? Do you think the systems you have are sufficient, or will you need different systems to be successful? Those are the things that would be of great assistance to this committee in assessing whether the \$12 tax being collected on every flight is being well spent and whether Canadians can have confidence in their system. The purpose of this hearing is to provide that confidence, if we can get the information.

Senator Banks: Are a significantly larger number of checked bags being looked at now than was the case on September 10, 2001? Have we had a reaction?

Vous avez parlé de courrier. J'aimerais poser la même question que tout à l'heure. Supposons que nous fassions un documentaire et que nous souhaitions suivre une lettre du moment où je la mets dans la boîte aux lettres jusqu'au moment où elle arrive à sa destination.

Si j'ai bien compris, vous dites que lorsque le courrier vous est livré par Postes Canada, on vous remet un certificat attestant que telle et telle mesure ont été prises pour garantir la sûreté du courrier. Ensuite vous mettez le courrier dans l'avion, et il arrive chez Postes Canada pour livraison à la destination.

Savez-vous si quelqu'un contrôle une partie de ce courrier? Autrement dit, me serait-il possible de faire passer de la contrebande ou pire encore dans le courrier, ce qui semble assez facile à faire, et le faire passer dans l'avion sans que personne ne l'examine?

M. Elliott: Si je me fonde sur ce qu'on m'a dit, la réponse à cette question serait oui. En ce qui concerne les bagages des passagers, nous passons d'un système de fouille des bagages suspects à un système de fouille universel des bagages.

Je crois savoir que le système actuellement en place pour le courrier — et je sais que le comité a reçu les témoignages de responsables de Postes Canada — prévoit le contrôle uniquement des objets suspects.

Je voudrais également préciser que j'ai tout à fait l'intention de vous dire la vérité dans mes témoignages devant le comité aujourd'hui. Je peux vous affirmer qu'à l'heure actuelle, les bagages enregistrés sont fouillés dans les aéroports du Canada.

Le président: Oui, nous avons bien compris. Le sénateur Banks a aussi très bien compris. Le problème, c'est que quand vous nous dites que les bagages sont fouillés, le comité a l'impression que c'est peut-être seulement 1 p. 100 des bagages qui sont fouillés. Cela ne nous rassure pas beaucoup. Si vous nous disiez qu'au départ c'était zéro ou uniquement les bagages suspects, et que maintenant vous mettez en oeuvre un système qui vous permettra, d'ici 2006, de vérifier tous les bagages et que ce système donnera satisfaction, je vous assure que personne ne serait plus content que les membres du comité de vous entendre dire ça. Ce que nous souhaitons savoir, c'est ceci: si vous avez commencé au point A et que vous voulez arriver au point B, quel progrès avez-vous accompli? Avez-vous rencontré certaines difficultés? Pensez-vous atteindre votre objectif à temps? À votre avis, les systèmes que vous possédez sont-ils suffisants, ou vous faudra-t-il d'autres systèmes pour réaliser votre objectif? Ce sont les réponses à ces questions-là qui aideront le comité à déterminer si les 12 \$ perçus pour chaque vol sont bien utilisés et si les Canadiens peuvent avoir confiance en leur système. L'objet de cette audience est de créer cette confiance, si nous arrivons à mettre la main sur l'information que nous cherchons.

Le sénateur Banks: Pouvez-vous nous dire si un nombre beaucoup plus important de bagages enregistrés sont examinés maintenant, par rapport à la situation le 10 septembre 2001? Y a-t-il eu une réaction?

Mr. Elliott: A significantly larger number of bags are being searched now than were being searched prior to September 11.

Senator Banks: Does that include domestic flights?

Mr. Elliott: I am less certain about that.

Senator Banks: In the context of these questions, I am always excluding Reagan airport because I know about Reagan.

There are all kinds of things in the belly of an airplane, including the checked bags. There is also cargo. If I walk up to an Air Canada cargo depot and send a package addressed to my maiden aunt in Corner Brook, is there any possibility of that package being examined on its way to Corner Brook to determine what is in it? You said that you were aiming for 100 per cent of the checked baggage. Will cargo, which I send for a fee on an airplane, be subject to the same scrutiny? Are we in the same place? are we going to the same place and is the time line the same?

Mr. Elliott: I do not think we have established exactly where we need to go or how soon we need to get there with respect to cargo.

Senator Banks: If I were a bad guy and wanted to send a dead cat, or something worse, on an airplane to someone I did not like and I found out that by 2004 you had succeeded in testing 100 per cent of checked luggage, knowing that we already check 100 per cent of carry-on luggage, I would have to figure out how to get something on that airplane. I would go down to the cargo office if I did not know that you were going to aim at the same level of security screening of cargo as you are for other stuff that goes on to an airplane. Is there any contemplation of the fact that bad guys simply are not stupid?

Mr. Elliott: I think we are well aware that bad guys are not stupid. In fact, we are concerned that too many bad guys are very smart. However, there are certainly differences in our regime with respect to air cargo and air passengers and bags. It is not dissimilar to the differences with respect to the screening of people and cargo in other modes, particularly other modes of bringing goods to Canada.

Senator Banks: I have a final question, which is almost rhetorical, but is behind my thinking and I think some of the thinking of other senators as well.

If there were a clear and present danger, how long do you think it would take you and I and Ms. Luloff and Mr. Barrette and a couple of airport managers to sit down and fix all these things? I think it would take a week if there were a clear and present danger. It is a rhetorical question, to which there is no answer. It is just that some of us think that there is a clear and present danger.

M. Elliott: Oui, je peux vous affirmer qu'à l'heure actuelle, un nombre beaucoup plus important de bagages sont fouillés que ce n'était le cas avant le 11 septembre.

Le sénateur Banks: Y compris pour les vols intérieurs?

M. Elliott: Là je suis moins certain.

Le sénateur Banks: Je précise, par rapport aux questions qu'on vous a posées, que j'exclus toujours l'aéroport Reagan, car je suis au courant de la situation là-bas.

Il se trouve toutes sortes de choses dans la soute ventrale d'un avion, y compris les bagages enregistrés. Il y a aussi la cargaison. Si je me présente au bureau du service de fret aérien d'Air Canada pour envoyer un colis adressé à ma tante célibataire de Corner Brook, est-il possible que ce colis soit examiné, avant d'arriver à Corner Brook, pour qu'on cherche à déterminer son contenu? Vous avez dit que vous visiez à contrôler 100 p. 100 des bagages enregistrés. Est-ce que des marchandises que je fais transporter par avion moyennant paiement de certains frais seront examinées de la même façon? La situation est-elle la même? L'objectif est-il le même, et l'échéancier, est-il le même?

M. Elliott: À mon avis, nous n'avons pas encore déterminé avec précision ce qu'il faut faire ni dans combien de temps nous devons en être au même point pour ce qui est du contrôle du fret aérien.

Le sénateur Banks: Si j'étais un méchant et que je veuille envoyer un chat mort, ou pire encore, par avion à quelqu'un que je n'aime pas, et si je savais qu'en 2004, vous auriez réussi à contrôler 100 p. 100 des bagages enregistrés, sachant que nous contrôlons déjà 100 p. 100 des bagages à main, il me faudrait trouver un autre moyen de faire mettre quelque chose dans cet avion. Je me présenterais au service du fret aérien si je ne savais pas que vous visez le même degré de contrôle de sûreté pour le fret que pour les autres objets qu'on met dans un avion. Avez-vous envisagé la possibilité que les méchants ne soient pas si bêtes?

M. Elliott: Nous savons fort bien que les méchants ne sont pas bêtes. Au contraire, nous craignons qu'il y ait beaucoup trop de méchants qui soient très intelligents. Par contre, il y a certainement des différences en ce qui concerne les procédures visant le fret aérien et celles qui visent les passagers et les bagages. C'est un peu comme les différences qui existent entre le contrôle des passagers et des marchandises pour d'autres modes de transport, notamment d'autres modes d'acheminement des marchandises au Canada.

Le sénateur Banks: J'ai une dernière question à poser qui est une question de pure forme en quelque sorte, mais elle sous-tend ma réflexion et celle d'autres sénateurs ici, me semble-t-il.

Si nous apprenions l'existence d'un danger clair et présent, combien de temps faudrait-il à vous et moi, à Mme Luloff, M. Barrette et d'autres responsables d'administrations aéroportuaires pour en discuter et trouver une solution à tous ces problèmes? À mon avis, ça prendrait une semaine s'il était question d'un danger clair et présent. C'est une question de pure forme que je vous pose là, puisqu'il n'y a pas de réponse. Disons tout simplement que d'après certains d'entre nous, il existe en ce moment un danger clair et présent.

The Chairman: Did you wish to comment, Mr. Elliott?

Mr. Elliott: The only comment I have is that there is a huge volume of passengers and cargo travelling into out of and around Canada. There is a balance to be struck with respect to security on the one hand and the facilitation of the free flow of people and goods on the other.

My involvement with transportation security before and after September 11, 2001, has, if anything, driven home the complexity of trying to provide an adequate level of security in the system and society in which we live.

The Chairman: We also appreciate that it is a moving target that has evolved.

Senator Meighen: You made reference in your presentation to the \$2.2 billion that was provided for aviation security initiatives in the 2001 budget to be spent over the coming years. At the present time, airport authorities are spending money on security. For the record, can you tell me where the money that they are now spending comes from? Is there money flowing into their coffers other than the \$12 fee we all pay?

Mr. Elliott: I would agree that airport authorities are spending money on security. They spent money on security prior to September 2001 and they are spending more money now. There have been some limited contributions by the federal government to airport security, principally in relation to policing, as I mentioned in my remarks. There were also contributions for policing and other security costs incurred in the immediate aftermath of September 11. Airports generally finance their security expenditures through their other revenues, which include charges that they levy on carriers, passengers and others, rents they collect and airport improvement fees. I must confess that I am not an expert on the financial workings of Canadian airports.

Senator Meighen: With respect specifically to the limited amounts that the federal government has turned over to airport authorities for security expenditures, as well as generally speaking for the other monies that they raise themselves, do you conduct any audit of these expenditures? Is there any way you know and, through you, the public knows that the money raised for security is being spent on security and is being spent efficiently on security?

Mr. Elliott: Perhaps I could clarify that the money being raised for security most often talked about is the air travel security fee levied by the Department of Finance and collected by the Canada Customs and Revenue Agency. Except for the modest contribution programs to which I have referred, none of that money goes to airports.

Le président: Voulez-vous répondre, monsieur Elliott?

M. Elliott: La seule réponse que je peux vous faire, c'est qu'il y a un volume très important de passagers et de marchandises qui entrent au Canada et qui en sortent. Il convient par conséquent d'établir un équilibre entre les mesures de sûreté et la nécessité de favoriser la libre circulation des personnes et des biens.

Mon rôle et mes activités en ce qui concerne la sécurité des transports avant et après le 11 septembre 2001 m'ont surtout fait comprendre à quel point il est difficile de prévoir le niveau de sécurité qui convient pour notre système et pour la société dans laquelle nous vivons.

Le président: Nous reconnaissons également qu'il s'agit là d'une cible mouvante et que la situation a évolué.

Le sénateur Meighen: Vous avez parlé dans votre exposé liminaire des 2,2 milliards de dollars inscrits au budget de 2001 pour un ensemble d'initiatives touchant la sûreté aérienne au cours des prochaines années. À l'heure actuelle, les administrations aéroportuaires engagent des dépenses au titre de la sûreté. Pour les fins du compte rendu, pourriez-vous me dire d'où viennent les crédits qui sont actuellement utilisés à cette fin? Aurait-on versé d'autres sommes, à part les frais de 12 \$ que nous devons tous payer?

M. Elliott: Il est vrai que les administrations aéroportuaires engagent actuellement des dépenses au titre de la sûreté. Elles dépensaient déjà au titre de la sûreté avant septembre 2001, mais elles dépensent davantage à l'heure actuelle. Le gouvernement fédéral leur a donné des crédits limités pour la sûreté aérienne, notamment pour les services de police, comme je vous le disais dans mes remarques liminaires. Elles ont également reçu des sommes pour payer les services de police et d'autres frais de sécurité engagés dans la foulée des événements du 11 septembre. Les aéroports financent généralement leurs dépenses de sûreté par le biais de leurs autres revenus, y compris les frais qu'ils font payer aux transporteurs, passagers et d'autres, des loyers qu'ils perçoivent et des frais d'amélioration des aéroports. J'avoue que le financement des aéroports canadiens n'est pas vraiment mon domaine d'expertise.

Le sénateur Meighen: En ce qui concerne les sommes limitées que le gouvernement fédéral a versées aux administrations aéroportuaires pour supporter les dépenses de sûreté et aussi les autres frais qu'elles prélèvent elles-mêmes, effectuez-vous des vérifications de ces dépenses? Vous est-il possible de savoir — et par votre entremise, de faire savoir au public — dans quelle mesure les sommes prélevées au titre de la sûreté sont dépensées pour la sûreté, et ce de façon efficace?

M. Elliott: Je devrais peut-être préciser que lorsqu'on parle de sommes prélevées pour la sûreté, le plus souvent on parle des frais prélevés par le ministre des Finances pour les transports aériens, frais qui sont perçus par l'Agence des douanes et du revenu du Canada. À part les modestes programmes de contributions dont je vous ai déjà parlé, cet argent n'est aucunement versé aux aéroports.

With respect to the collection of fees from airports, I do not know the answer to the senator's question. I would be happy to raise that with my colleagues who deal with economic policy relating to airports and provide through your clerk, Mr. Chairman, an answer to the senator's question.

With respect to the expenditure of funds by the Government of Canada, the overseer of those expenditures include the Treasury Board and the Auditor General.

Senator Meighen: The Department of Transport Canada, I understand it, signs leases with airport authorities; is that correct?

Mr. Elliott: Transport Canada signs leases with airport authorities, yes.

Senator Meighen: Under those leases, you have the right to audit.

Mr. Elliott: I believe so, but I do not deal with airport leases.

Senator Meighen: If I told you that the Auditor General has told us that she has no right to audit and referred to us the airport leases, would that strike you as an accurate statement?

Mr. Elliott: I am afraid I do not know whether it is accurate or not.

Senator Meighen: Can you find out whether you do conduct an audit and confirm that under leases signed by Transport Canada with airport authorities there is a provision for such audit?

Mr. Elliott: I would be happy to find that information for the committee, yes.

Senator Meighen: Can you tell me to what extent, if any, the resources of the department are devoted toward the management of these airport authority leases that you enter into? Is there someone assigned to negotiate them and follow them?

Mr. Elliott: I introduced myself as the Assistant Deputy Minister, Safety and Security. The department has a number of other assistant deputy ministers. My colleague Ron Sully is the Assistant Deputy Minister, Programs and Divestiture. It is he and his group who are responsible for dealing with airports on questions of leases. My colleagues in the policy group, which is headed by another Assistant Department Minister, Kristine Burr, deal largely with economic issues related to aviation.

The Chairman: We understand that. Senator Meighen is pursuing this line of questioning because the Auditor General led us to believe, when she testified before us last week, that the

Pour ce qui est du prélèvement de frais aux aéroports, je ne peux malheureusement pas répondre à la question du sénateur. Je me ferai un plaisir, cependant, de soulever la question auprès de mes collègues qui sont responsables de la politique économique touchant les aéroports et de transmettre la réponse à la question du sénateur à votre greffier, monsieur le président.

S'agissant des dépenses engagées par le gouvernement du Canada, les responsables dans ce cas-là sont le Conseil du Trésor et la vérificatrice générale, entre autres.

Le sénateur Meighen: Je crois savoir que Transports Canada signe des baux avec les administrations aéroportuaires; c'est bien ça?

M. Elliott: Oui, Transports Canada signe des baux avec les administrations aéroportuaires.

Le sénateur Meighen: Et votre bail vous donne le droit d'effectuer une vérification.

M. Elliott: Il me semble, mais mes responsabilités ne comprennent pas les baux des administrations aéroportuaires.

Le sénateur Meighen: Si je vous disais que la vérificatrice générale nous a indiqué qu'elle n'a pas le droit d'effectuer des vérifications et nous a cité l'exemple précis des baux signés avec les aéroports, est-ce que cela vous paraît exact?

M. Elliott: Malheureusement, je ne suis pas à même de vous dire si c'est exact ou non.

Le sénateur Meighen: Pourriez-vous vous renseigner et nous dire si vous effectuez des vérifications, et aussi nous confirmer qu'aux termes des baux signés par Transports Canada avec les administrations aéroportuaires, des vérifications peuvent être effectuées?

M. Elliott: Je ferai le nécessaire pour que cette information soit communiquée au comité.

Le sénateur Meighen: Pourriez-vous me dire dans quelle mesure les ressources du ministère servent à administrer ces baux que vous signez avec les administrations aéroportuaires? Y a-t-il quelqu'un chez vous qui soit chargé de les négocier et de les administrer?

M. Elliott: En me présentant tout à l'heure, je vous ai dit que j'étais sous-ministre adjoint responsable du Groupe de la sécurité et sûreté. Le ministère compte plusieurs autres sous-ministres adjoints. Mon collègue, Ron Sully, est sous-ministre adjoint responsable des programmes et du dessaisissement d'actif. C'est lui et son groupe qui sont chargés de traiter avec les aéroports pour les questions de baux. Mes collègues du Groupe des politiques, dirigé par un autre sous-ministre adjoint, Kristine Burr, traitent principalement les questions économiques liées à l'aviation.

Le président: Oui, nous sommes au courant. Si le sénateur Meighen vous pose ces questions-là, c'est parce que la vérificatrice générale nous a donné à entendre, au moment de

only leverage or control that the department has over these airports is through a lease, which struck us as a remarkable way to control airports and to impact on how they perform.

Mr. Elliott: The Minister of Transport shares the view that the chair has just expressed and has indicated that he intends to bring forward legislation to recommend to Parliament that the relationship between the federal Crown and airports be governed by legislation. I am not saying that leases will not continue to be relevant, but the minister has indicated that he believes legislation is appropriate.

Senator Meighen: In the meantime, knowing there is many a delay between intention and legislation and given your kind undertaking to investigate or let us know whether audits are conducted by the department pursuant to the leases entered into with the airport authorities, could you let us know whether these audits can be made public, if they are carried out? The same would apply to audits conducted by the Department of Foreign Affairs, or whomever, with respect to embassies abroad. Audits are conducted of embassies abroad and those audits are made public. I am interested in knowing whether any audits that you may conduct pursuant to the leases could be made public.

Mr. Elliott: I would be happy to seek an answer to the senator's question.

The Chairman: You commented earlier, Mr. Elliott, that the funding that the government provided post-September 11 was to enhance policing at the airports. This committee has received sworn testimony from the Royal Canadian Mounted Police that in the case of Pearson airport, for example, the total number of police — that is, RCMP, plainclothes, uniformed, Peel Regional — prior to September 11 was 290 police officers. It is currently 162, which seems like a significant reduction. If the money is going toward the police, could you inquire, prior to coming back to see us, as to whether similar reductions have taken place at other airports across the country? If they have, we would be curious to know why. If it is just Pearson, we would also be curious to know whether there is a reason for Pearson's reduction in police as well.

Mr. Elliott: The policing question at airports is another complicated one. We have requirements with respect to specific policing requirements at specific airports. However, the provision of police services at airports is far broader than that either mandated by or within the mandate of Transport Canada.

At Pearson, arrangements are in place between the Peel Regional Police and the GTAA with respect to policing related to a far broader number of things than our current requirements relate to. There are also both uniformed and non-uniformed

comparaître devant le comité la semaine dernière, que la seule façon pour le ministère de contrôler le moins les activités des administrations aéroportuaires passe par le bail qu'il signe avec elles, et ça nous a semblé assez extraordinaire qu'on ait à recourir à ce moyen pour contrôler les aéroports et influencer leur performance.

M. Elliott: Le ministre des Transports est tout à fait du même avis que le président et il nous a fait savoir qu'il compte déposer un projet de loi pour recommander au Parlement que la relation entre la Couronne et les aéroports soit régie par voie législative. Je ne prétends pas que les baux ne vont pas continuer d'être un élément important de cette relation, mais le ministre nous a déjà indiqué qu'une loi s'impose, à son avis.

Le sénateur Meighen: Entre-temps, sachant qu'il y a loin de l'intention à la législation et vu votre louable engagement à faire enquête ou à nous faire savoir si votre ministère effectue des vérifications conformément aux baux conclus avec les administrations aéroportuaires, pourriez-vous également nous faire savoir si les résultats de ces vérifications peuvent être communiqués au public, à condition qu'elles soient effectuées? Il en va de même pour les vérifications effectuées par le ministère des Affaires étrangères, ou d'autres, à l'égard des ambassades à l'étranger. Les ambassades à l'étranger font l'objet de vérifications, et les résultats de ces vérifications sont communiqués au public. Je voudrais donc savoir si les résultats de vérifications que vous auriez pu effectuer aux termes de ces baux peuvent être communiqués au public.

M. Elliott: Je me ferai un plaisir d'obtenir une réponse à la question du sénateur.

Le président: Vous avez dit tout à l'heure, monsieur Elliott, que le financement assuré par le gouvernement après le 11 septembre visait à améliorer les services de police aux aéroports. Or le comité a reçu les témoignages sous serment de membres de la Gendarmerie royale du Canada, selon lesquels pour l'aéroport Pearson, par exemple, le nombre total d'agents — c'est-à-dire d'agents de la GRC en civil et en uniforme, et les agents du Service de police régional de Peel — avant le 11 septembre était de 290. À présent, ils ne sont plus que 162, ce qui semble correspondre à une réduction importante. Si ces crédits servent à financer les services de police, pourriez-vous vous renseigner, avant de revenir nous voir, afin de savoir s'il y a eu des réductions semblables à d'autres aéroports du Canada, auquel cas, nous aimerions bien savoir pourquoi. Si cette situation ne concerne que l'aéroport Pearson, nous aimerions aussi savoir s'il y a une raison pour laquelle le nombre d'agents de police a été réduit à cet aéroport.

M. Elliott: La question des services de police aux aéroports est aussi très compliquée. Nous n'imposons pas d'exigences en ce qui concerne les services de police qui doivent être assurés à des aéroports précis. Cependant, la fourniture de services de police aux aéroports est beaucoup plus étendue que ce que prévoit le mandat de Transports Canada.

À l'aéroport Pearson, une entente a été conclue par la Police régionale de Peel et l'Administration aéroportuaire du Grand Toronto pour la fourniture de services beaucoup plus étendus que ce que prévoient nos exigences actuelles. Il y a des agents de la

RCMP officers at Pearson about which we have no direct knowledge as far as I am aware and no direct role as far as I am aware.

The Chairman: We understand that and we understand that the RCMP role at Pearson has different functions. Having said that, it is quite a remarkable difference in the number of police and does not give one the impression that we have enhanced policing capability at the airport, especially when the numbers went from 290 post-September 11 to 162 thereafter. That seems like a significant drop.

Mr. Elliott: Transport Canada's requirements with respect to policing at airports have not decreased since September 11. In fact, they have increased, albeit informally. We will be increasing our requirements. Whether that actually translates into more officers at Pearson is another question.

The Chairman: As long as you acquaint yourself with the issue, we will be asking you questions about it.

Regarding the schedule on Monday, if you could please make yourself available at 10:30 a.m., we would be most grateful. The clerk of the committee will be in touch with you for other details. Several members of the committee have not had the occasion to ask questions of you. We also have not had an opportunity to work through the list of issues that we want to address with you.

On behalf of the committee, I would like to thank you and your colleagues for appearing before us. It has been of great assistance to the committee. We look forward to hearing from you further on Monday.

To those of you at home following our work, please visit our Web site by going to www.sen/sec.ca, where we post witness testimony as well as confirmed hearing schedules. Otherwise, you may contact the clerk of the committee by calling 1-800-267-7362 for further information or assistance in contacting members of the committee.

The committee adjourned.

GRC à l'aéroport Pearson, en uniforme et en civil, dont les activités ne nous sont pas connues directement, autant que je sache, et qui ne nous concernent pas non plus directement.

Le président: Oui, nous en sommes conscients et nous comprenons très bien que le rôle de la GRC à l'aéroport Pearson comporte plusieurs volets. Ceci dit, il s'agit tout de même d'une différence considérable en ce qui concerne le nombre d'agents et quand nous voyons le nombre passer de 290 à 162 après le 11 septembre, on n'a vraiment pas l'impression que la capacité policière ait été améliorée à cet aéroport. C'est une baisse importante, nous semble-t-il.

M. Elliott: Les exigences de Transports Canada en ce qui concerne les services de police aux aéroports n'ont aucunement diminué depuis le 11 septembre. Elles ont au contraire augmenté, du moins de façon officieuse. Mais nous comptons bien accroître nos exigences. Que cela donne lieu ou non à un accroissement du nombre d'agents à l'aéroport Pearson est une autre question.

Le président: Si vous voulez bien vous renseigner, nous comptons vous poser des questions à ce sujet.

En ce qui concerne notre calendrier pour lundi, nous vous saurions gré de bien vouloir vous mettre à la disposition du comité dès 10 h 30. Le greffier du comité se mettra en rapport avec vous pour vous communiquer d'autres détails. Plusieurs membres du comité n'ont pas encore eu l'occasion de vous interroger. Nous n'avons pas non plus eu le temps de passer au travers de toute une liste de questions que nous souhaitons vous poser.

Au nom du comité, je vous remercie, ainsi que vos collègues, de votre présence aujourd'hui. Vous apportez une contribution très utile au travail du comité. Nous attendons avec impatience de vous revoir lundi.

Pour les gens qui désirent suivre de chez eux le travail du comité, nous vous encourageons à consulter notre site Web à l'adresse suivante: www.sen/sec.ca; vous y trouverez les témoignages des témoins ainsi que le calendrier confirmé des audiences du comité. Sinon, vous pouvez vous mettre en rapport avec le greffier du comité au 1-800-267-7362 pour obtenir de plus amples renseignements ou pour savoir comment contacter les membres du comité.

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, November 25, 2002

From the Canadian Air Transport Security Authority:

Mr. Jacques Duchesneau, President and Chief Executive Officer;
Mr. Mark Duncan, Vice-President, Operations;
Mr. Mike Baker, Vice-President, Corporate Management.

As an individual:

Mr. Peter St. John, Professor (retired), International Relations,
University of Manitoba.

Wednesday, November 27, 2002

From the Department of Transport of Canada:

Mr. William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security
Group;
Ms. Janet Luloff, Acting Director, Regulatory Affairs, Safety and
Security Group;
Mr. Jean Barrette, Director, Security Operations, Safety and
Security Group.

TÉMOINS

Le lundi 25 novembre 2002

De l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien:

M. Jacques Duchesneau, président et chef de la direction;
M. Mark Duncan, vice-président, Opérations;
M. Mike Baker, vice-président, Gestion générale.

À titre personnel:

M. Peter St. John, professeur à la retraite, Relations internationales,
Université du Manitoba.

Le mercredi 27 novembre 2002

Du ministère de Transports Canada:

M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et
sûreté;
Mme Janet Luloff, directrice par intérim, Affaires réglementaires,
Groupe de la sécurité et sûreté;
M. Jean Barrette, directeur, Opérations de sécurité, Groupe de la
sécurité et sûreté.