



Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

National Security and Defence

Chair:

The Honourable COLIN KENNY

Monday, December 2, 2002
Monday, December 9, 2002 (*in camera*)
Tuesday, December 10, 2002 (*in camera*)

Issue No. 5

Fifth and sixth meetings on:

Examination on the need for a national
security policy for Canada

INCLUDING:
THE THIRD REPORT OF THE COMMITTEE
(Budget)

APPEARING:

The Honourable David Michael Collenette, P.C., M.P.,
Minister of Transport

WITNESSES:
(*See back cover*)

Deuxième session de la
trente-septième législature, 2002

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de la*

Sécurité nationale et de la défense

Président:

L'honorable COLIN KENNY

Le lundi 2 décembre 2002
Le lundi 9 décembre 2002 (à huis clos)
Le mardi 10 décembre 2002 (à huis clos)

Fascicule n° 5

Cinquième et sixième réunions concernant:

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

Y COMPRIS:
LE TROISIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Budget)

COMPARAÎT:

L'honorable David Michael Collenette, c.p., député,
ministre des Transports

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, December 2, 2002
(8)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, at 9:30 a.m. in room 172-E, 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 agenda *in camera*.

At 10:30 a.m. the committee suspended its sitting.

At 10:35 a.m. the committee continued its meeting in public in room 160-S, Centre Block.

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 Department of Transport 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.

Mr. Elliott, Ms. Luloff and Mr. Barrette 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.

- [“Response to Questions Raised at the meeting of the Standing Senate Committee on National Security and Defence (November 27, 2002)” by the Department of Transport Canada] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 5 “13”)

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le lundi 2 décembre 2002
(8)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd’hui à 9 h 30, dans la salle 172-E de l’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: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Grant Purves et John Christopher, attachés 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 ministère de la Défense nationale; Veronica Morris, agente des communications.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Il est décidé d’examiner les travaux futurs du comité à huis clos.

À 10 h 30, le comité suspend sa séance.

À 10 h 35, le comité reprend sa séance publique dans la salle 160-S de l’édifice du Centre.

Conformément à l’ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002, le comité entreprend son étude concernant la nécessité d’une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. (*Le texte complet de l’ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 du lundi 4 novembre 2002.*)

TÉMOINS:

Du ministère des Transports du 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.

M. Elliott, aidé de Mme Luloff et de M. Barrette, 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:

- [Réponse aux questions posées lors de la séance du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense (du 27 novembre 2002) fournie par le ministère des Transports du Canada] (Pièce numéro 5900-2.37/N2-SS-1,5 «13»)

At 12:40 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Monday, December 2, 2002
(9)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, at 12:45 p.m. in room 172-E, Centre Block, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

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

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 agenda *in camera*.

At 1:25 p.m., the committee suspended its sitting.

At 1:30 p.m., the committee continued its meeting in public in room 160-S, Centre Block.

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.*)

APPEARING:

The Honourable David Michael Collenette, P.C., M.P.,
Minister of Transport.

WITNESSES:

From the Senate:

Mr. Mark Audcent, Law Clerk and Parliamentary Counsel.

As an individual:

Mr. John Patrick Nelligan, Senior Partner, Law Firm of
Nelligan O'Brien Payne LLP, Ottawa.

From the Royal Canadian Mounted Police (RCMP):

Mr. Garry Loeppky, Deputy Commissioner, Operations;

Mr. R.J. (Ray) Bonnell, Superintendent, Officer in Charge,
Protective Services Branch.

À 12 h 40, il est convenu de lever la séance jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le lundi 2 décembre 2002
(9)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à 12 h 45, dans la salle 172-E de l'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, Meighen, Smith, c.p., et Wiebe (9).

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

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Le comité délibère à huis clos de ses travaux futurs.

À 13 h 25, le comité suspend ses délibérations.

À 13 h 30, le comité entame la séance publique, dans la salle 160-S de l'édifice du Centre.

En conformité avec l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002, le comité poursuit son étude de la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi se trouve dans le fascicule n° 1 en date du lundi 4 novembre 2002.*)

COMPARAÎT:

L'honorable David Michael Collenette, c.p., député, ministre
des Transports.

TÉMOINS:

Du Sénat:

M. Mark Audcent, légiste et conseiller parlementaire.

À titre personnel:

M. John Patrick Nelligan, associé principal, Cabinet d'avocats
Nelligan O'Brien Payne LLP, Ottawa.

De la Gendarmerie royale du Canada (GRC):

M. Garry Loeppky, sous-commissaire à la police opérationnelle;

M. R.J. (Ray) Bonnell, surintendant, officier responsable,
Direction des services de protection.

From the Department of Transport Canada:

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

Mr. Jacques Pigeon, Senior General Counsel and Head, Department of Justice, Legal Services.

Mr. Audcent made a statement. Mr. Nelligan made a statement. Mr. Audcent and Mr. Nelligan responded to questions.

At 2:04 p.m. the committee suspended its sitting.

At 2:06 p.m. the committee resumed its sitting.

Mr. Loeppky made a statement and with Mr. Bonnell responded to questions.

At 3:35 p.m. the committee suspended its sitting.

At 3:40 p.m. the committee continued its meeting.

The Honourable Minister Collenette made a statement and, along with Mr. Elliott and Mr. Pigeon, 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 Address" by Garry Loeppky, Deputy Commissioner, Operations, RCMP] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 5 "14")
- ["Opening Remarks" by The Honourable David Collenette, Minister of Transport] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 5 "15")
- ["Rights and obligations of witnesses appearing before the Standing Senate Committee on National Security and Defence", by Mark Audcent, Law Clerk and Parliamentary Counsel] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 5 "16")

At 5:15 p.m., the committee suspended its sitting.

At 5:20 p.m., the committee continued its meeting *in camera* in room 160-S (Subcommittee Room), Centre Block.

The committee considered its future agenda *in camera*.

At 6 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Monday, December 9, 2002
(10)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, *in camera*, at 1:15 p.m. in room 166-E, Centre Block, the Chair, the Honourable Senator Kenny presiding.

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

De Transports Canada:

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

M. Jacques Pigeon, avocat général principal et directeur, ministère de la Justice, Services juridiques.

M. Audcent fait un exposé, suivi de M. Nelligan. MM. Audcent et Nelligan répondent aux questions.

À 14 h 04, le comité suspend ses travaux.

À 14 h 06, le comité reprend ses travaux.

M. Loeppky fait un exposé puis, avec l'aide de M. Bonnell, répond aux questions.

À 15 h 35, le comité suspend ses travaux.

À 15 h 40, le comité reprend ses travaux.

L'honorable ministre Collenette fait une déclaration puis, avec l'aide de M. Elliott et de M. Pigeon, répond aux questions.

En conformité à la motion adoptée par le comité le lundi 28 octobre 2002, les documents qui suivent ont été déposés comme pièces auprès du greffier.

- [«Opening Address» de Garry Loeppky, sous-commissaire à la police opérationnelle, GRC] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 5 «14»)
- [«Discours d'ouverture» de l'honorable David Collenette, ministre des Transports] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 5 «15»)
- [«Rights and obligations of witnesses appearing before the Standing Senate Committee on National Security and Defence», de Mark Audcent, légiste et conseiller parlementaire] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 5 «16»)

À 17 h 15, le comité suspend ses travaux.

À 17 h 20, le comité poursuit ses délibérations à huis clos, dans la salle 160-S (salle de sous-comité) de l'édifice du Centre.

Le comité examine ses travaux futurs à huis clos.

À 18 heures, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le lundi 9 décembre 2002
(10)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à huis clos, à 13 h 15, dans la salle 166-E de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable sénateur Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Day, Forrestall, Kenny, Meighen et Smith, c.p. (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; Dan Turner, Writer; Robin Hay, Office of Senator Meighen.

The committee proceeded to consider a draft agenda.

At 5:15 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, December 10, 2002
(11)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, *in camera*, at 2:55 p.m. in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Senator Kenny presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Cordy, Forrestall, Kenny, Meighen and Smith, P.C. (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; Robin Hay, Office of Senator Meighen.

The committee proceeded to consider a draft report.

At 3:50 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Également présents: De la Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement: Grant Purves, attaché de recherche, et John Christopher, attaché de recherche; Mgén (à la retraite) Keith McDonald, conseiller militaire principal; M. Paul Dingleline, conseiller en sécurité nationale; surintendant en chef Jean-Pierre Witty, agent de liaison de la GRC; Lcol David Belovich, agent de liaison du ministère de la Défense nationale; Veronica Morris, agente de communication; Dan Turner, rédacteur; Robin Hay, bureau du sénateur Meighen.

Le comité entame son examen d'une ébauche de programme de travaux futurs.

À 17 h 15, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le mardi 10 décembre 2002
(11)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à huis clos, à 14 h 55, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable sénateur Kenny (*président*).

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

Également présents: De la Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement: Grant Purves, attaché de recherche, et John Christopher, attaché de recherche; Mgén (à la retraite) Keith McDonald, principal conseiller militaire; M. Paul Dingleline, conseiller en sécurité nationale; Robin Hay, bureau du sénateur Meighen.

Le comité examine une ébauche de rapport.

À 15 h 50, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

La greffière du comité,

Barbara Reynolds

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, December 5, 2002

The Standing Senate Committee on National Security and Defence has the honour to present its

THIRD REPORT

Your Committee, which was authorized by the Senate on Wednesday, October 30, 2002, to examine and report on the need for national security policy for Canada, respectfully requests that it be empowered to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be necessary, and to adjourn from place to place within Canada and to travel inside and outside Canada, for the purpose of such study.

Pursuant to Section 2:07 of the *Procedural Guidelines for the Financial Operation of Senate Committees*, the budget submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and the report thereon of that Committee are appended to this report.

Respectfully submitted,

Le président,

COLIN KENNY

Chair

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 5 décembre 2002

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Votre Comité, qui a été autorisé par le Sénat le mercredi, 30 octobre 2002 à étudier, afin d'en faire rapport, la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada, demande respectueusement que le comité soit autorisé à retenir les services d'avocats, de conseillers techniques et de tout autre personnel jugé nécessaire, ainsi qu'à s'ajourner d'un lieu à l'autre au Canada et de voyager à l'intérieur et à l'extérieur du Canada aux fins de ses travaux.

Conformément à l'article 2:07 des *Directives régissant le financement des Comités du Sénat*, le budget présenté au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration ainsi que le rapport s'y rapportant, sont annexés au présent rapport.

Respectueusement soumis,

APPENDIX (A) TO THE REPORT

STANDING SENATE COMMITTEE ON NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

Examination on the need for a national security policy for Canada

APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31ST, 2003

ORDER OF REFERENCE

Extract of the *Journals of the Senate*, Wednesday, October 30, 2002:

The Honourable Senator Kenny moved, seconded by the Honourable Senator Losier-Cool:

That the Standing Senate Committee on National Security and Defence be authorized to examine and report on the need for a national security policy for Canada. In particular, the Committee shall be authorized to examine:

- (a) the capability of the Department of National Defence to defend and protect the interests, people and territory of Canada and its ability to respond to or prevent a national emergency or attack;
- (b) the working relationships between the various agencies involved in intelligence gathering, and how they collect, coordinate, analyze and disseminate information and how these functions might be enhanced;
- (c) the mechanisms to review the performance and activities of the various agencies involved in intelligence gathering; and
- (d) the security of our borders.

That the papers and evidence received and taken during the First Session of the Thirty-seventh Parliament be referred to the Committee;

That the Committee report to the Senate no later than February 28, 2004, and that the Committee retain all powers necessary to publicize the findings of the Committee until March 31, 2004.

After debate,

With leave of the Senate and pursuant to Rule 30, the French version of the motion was modified in paragraph (b) to read as follows:

“b) les relations entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, comment ils recueillent, colligent, analysent et diffusent ces renseignements, et comment ces fonctions pourraient être améliorées;”.

After debate,

The question being put on the motion, as modified, it was adopted.

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

SUMMARY OF EXPENDITURES

PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES	\$ 127,900
TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS	\$ 252,595
ALL OTHER EXPENDITURES	\$ <u>10,500</u>
TOTAL	\$ 390,995

The foregoing budget was approved by the Standing Senate Committee on National Security and Defence on Monday, November 18, 2002.

The undersigned or an alternate will be in attendance on the date that this budget is being considered.

Date

Senator Colin Kenny, Chair, Standing Senate Committee on
National Security and Defence

Date

Chair, Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration

EXPLANATION OF COST ELEMENTS

PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES

1. Professional Services (0401)

Senior Military Adviser		
4 months at \$3,600	\$	14,400
Military Adviser, Enlisted Personnel		
3 honoria at \$250	\$	750
National Security Adviser		
4 months at \$3,000	\$	12,000
Communications Consultant		
30 days at \$180	\$	5,400
Writer-editor-researcher		
30 days at \$800 (2 to 3 reports)	\$	25,600
Consultant — U.S. Fact-Finding Trip		
25 days at \$800	\$	20,000
Clerical assistance	\$	13,000
Total		\$ 91,150

2. Reporting and Transcribing Services (0403)

6 days at \$2,200 = \$13,200		
6 days at \$300 = \$1,800	\$	15,000
Total		\$ 15,000

3. Translation and Interpretation Services (0412)

Interpretation Equipment		
6 days at \$2,500 = \$15,000	\$	15,000
Total		\$ 15,000

4. Working meals (0415) \$ 5,000

5. Hospitality (0410) \$ 1,000

6. Conference registration (0406) \$ 750

TOTAL \$ 127,900
PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES

TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS (A)

1. Travel Expenses (0201)

(A) Trip — public hearings and fact finding Regina, Moose Jaw, Edmonton, Cold Lake January 2003 (6 days)

9 Senators
 1 Clerk
 3 Advisers
 1 Researcher
 1 Media Relations
 1 French Court Reporter
3 Interpreters (Regina / Edmonton)
 19 Participants

(a) Air Transportation

Ottawa — Regina; Edmonton — Ottawa		
Charter Regina — Edmonton	\$	10,500
Charter Edmonton — Cold Lake	\$	7,500
9 x \$2,570 (business class) = \$23,130		
2 Senators live in West so reduce amount to \$20,000	\$	20,000
1 x \$2,220 (economy class)	\$	2,220
Non-refundable tickets \$770 x 9	\$	6,930

Total - Air Transportation \$ 47,150

(b) Ground Transportation

Taxis to and from airports \$25 x 4 x 19	\$	1,900
Bus rental	\$	750

Total — Ground Transportation **\$ 2,650**

(c) Hotel Accommodations

Senators & Clerk 10 x 5 nights at \$195	\$	9,750
Committee Staff 5 x 6 nights at \$195	\$	5,850
Other Staff 4 x 4 nights at \$195	\$	3,120

Total — Hotel Accommodations **\$ 18,720**

(d) Per Diem

Senators & Clerk 10 x 6 days at \$70	\$	4,200
Committee Staff 5 x 7 days at \$70	\$	2,450
Other Staff 4 x 5 days at \$70	\$	1,400

Total — Per Diem **\$ 8,050**

(e) Miscellaneous **\$ 3,000**

TOTAL
TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS (A) **\$ 79,570**

TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS (B)**1. Travel Expenses (0201)****(B) Trip — public hearings**

Vancouver (2 days) — Calgary (2 days)

February 2003

9 Senators
1 Clerk
3 Consultants
1 Researcher
1 Media Relations
1 Court Reporter
3 Interpreters
19 Participants

(a) Air Transportation

Ottawa — Vancouver — Calgary — Ottawa 9 x \$4,517 (business class) = \$40,653		
2 Senators live in West so reduce amount to \$37,000	\$	37,000
1 x \$3,875 (economy class)	\$	3,875
1 x \$3,760 (economy class)	\$	3,760
Non-refundable tickets \$1,000 x 9	\$	9,000

Total - Air Transportation **\$ 49,875**

(b) Ground Transportation

Taxis \$25 x 6 x 19	\$	2,850
------------------------	----	-------

Total — Ground Transportation **\$ 2,850**

(c) Hotel Accommodations

Senators & Clerk 10 x 5 nights at \$195	\$	9,750
--	----	-------

Committee Staff 9 x 6 nights at \$195	\$	10,530
--	----	--------

Total — Hotel Accommodations	\$	20,280
-------------------------------------	-----------	---------------

(d) Per Diem

Senators & Clerk 10 x 6 days at \$70	\$	4,200
---	----	-------

Committee Staff 9 x 7 days at \$70	\$	4,410
---------------------------------------	----	-------

Total — Per Diem	\$	8,610
-------------------------	-----------	--------------

(e) Miscellaneous	\$	3,000
--------------------------	-----------	--------------

TOTAL TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS (B)	\$	84,615
--	-----------	---------------

TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS (C)**1. Travel Expenses (0201)****(C) Fact-finding Washington D.C.
March 2003**

9 Senators
1 Clerk
3 Consultants
1 Researcher
1 Media Relations
15 Participants

(a) Air Transportation

Ottawa — Washington — Ottawa Senators & Clerk 10 x \$2,000	\$	20,000
Non-refundable tickets \$500 x 5	\$	2,500

Total - Air Transportation	\$	22,500
-----------------------------------	-----------	---------------

(b) Ground Transportation

Taxis \$150 x 15	\$	2,250
---------------------	----	-------

Bus \$800 x 4	\$	3,200
------------------	----	-------

Total — Ground Transportation	\$	5,450
--------------------------------------	-----------	--------------

(c) Hotel Accommodations

15 x 4 nights at \$325	\$	19,500
------------------------	----	--------

Total — Hotel Accommodations	\$	19,500
-------------------------------------	-----------	---------------

(d) Per Diem

15 x 6 days at \$70	\$	7,500
---------------------	----	-------

Total — Per Diem	\$	7,500
-------------------------	-----------	--------------

(e) Miscellaneous	\$	5,460
--------------------------	-----------	--------------

TOTAL TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS (C)	\$	60,410
--	-----------	---------------

TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS (D)**1. Travel Expenses (0201)****(D) Fact-finding Windsor
February 2003**

(3 days — 2 nights)

4 Senators

1 Clerk

1 Staff

6 Participants

(a) Air Transportation

Ottawa — Windsor — Ottawa

Senators & Clerk

6 x \$900

\$ 5,400

Total - Air Transportation

\$ 5,400

(b) Ground Transportation

\$25 x 6 x 4

\$ 600

Total — Ground Transportation

\$ 600

(c) Hotel Accommodations

6 x 2 nights at \$195

\$ 2,340

Total — Hotel Accommodations

\$ 2,340

(d) Per Diem

6 x 3 days at \$70

\$ 1,260

Total — Per Diem

\$ 1,260

(e) Miscellaneous

\$ 400

TOTAL**TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS (D)**

\$ 10,000

TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS (E)**1. Travel Expenses (0201)****(E) Attendance at Conferences and Promotion of Reports**

Vancouver, Halifax, Washington

1 Senator per conference

(3 days — 2 nights) in North America

(5 days — 4 nights) in Europe

(a) Air Transportation

Ottawa — Vancouver — Ottawa

1 x \$4,000 (business class)

\$ 4,000

Ottawa — Halifax — Ottawa

1 x \$1,700 (business class)

\$ 1,700

Ottawa — Washington — Ottawa

1 x \$2,000

\$ 2,000

Total - Air Transportation

\$ 7,700

(b) Ground Transportation

\$ 400

(c) Hotel Accommodations

2 x 2 nights at \$195 (Canada)

\$ 780

1 x 2 nights at \$325 (US)

\$ 650

Total — Hotel Accommodations

\$ 1,430

(d) Per Diem

2x 3 days at \$70 (Canada)

\$ 420

1 x 3 days at \$100 (US)

\$ 300

Total — Per Diem

\$ 720

(e) Miscellaneous	\$	750	
2. Courier (0213)	\$	7,000	
TOTAL			
TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS (E)	\$	18,000	
TOTAL			
TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS (A to E)			\$ 252,595
ALL OTHER EXPENDITURES			
1. Rental of meeting rooms (0500)	\$	2,500	
2. Purchase of stationery and books ((0702)	\$	2,000	
3. Miscellaneous (0799)	\$	6,000	
TOTAL			\$ <u>10,500</u>
GRAND TOTAL			\$ 390,995

The Senate administration has reviewed this budget application.

Heather Lank, Principal Clerk of Committees and Private Legislation

Date

Richard Ranger, Director of Finance

Date

ANNEXE (A) AU RAPPORT
COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE
L'étude sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada
DEMANDE D'AUTORISATION BUDGÉTAIRE
POUR L'EXERCICE SE TERMINANT LE 31 MARS 2003

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 30 octobre 2002 :

L'honorable sénateur Kenny propose, appuyé par l'honorable sénateur Losier-Cool,

Que le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense soit autorisé à mener une étude et à faire rapport sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. Le Comité sera en particulier autorisé à examiner :

- a) la capacité du ministère de la Défense nationale de défendre et de protéger les intérêts, la population et le territoire du Canada et sa capacité de réagir à une urgence nationale ou à une attaque ou de prévenir ces situations;
- b) les relations de travail entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, comment ils recueillent, colligent, analysent et diffusent ces renseignements, et comment ces fonctions pourraient être améliorées;
- c) les mécanismes d'examen de la performance et des activités des divers organismes participant à la collecte de renseignements;
- d) la sécurité de nos frontières;

Que les mémoires reçus et les témoignages entendus dans la première session de la trent-septième soient déférés au Comité;

Que Comité fasse rapport au Sénat au plus tard le 28 février 2004 et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions jusqu'au 31 mars 2004.

Après débat,

Avec la permission du Sénat et conformément à l'article 30 du Règlement, la version française de la motion est modifiée au paragraphe b) et se lit comme suit :

« b) les relations entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, comment ils recueillent, colligent, analysent et diffusent ces renseignements, et comment ces fonctions pourraient être améliorées; ».

Après débat,

La motion, telle que modifiée, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES SERVICES	127 900 \$
TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS	252 595 \$
TOUTES AUTRES DÉPENSES	<u>10 500 \$</u>
TOTAL	390 995 \$

Le budget précité a été approuvé par le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense le lundi 18 novembre 2002.

Les personnes soussignées ou leurs substituts seront présentes le jour de l'étude du budget.

Date

Sénateur Colin Kenny, président, Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense

Date

Président, Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration

DÉTAIL DES COÛTS

SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES SERVICES

1. Services professionnels (0401)

Conseiller militaire principal	
4 mois à 3 600 \$	14 400 \$
Conseiller militaire (gradés et hommes de troupes)	
3 honoraires de 250 \$	750 \$
Conseiller en matière de sécurité nationale	
4 mois à 3 000 \$	12 000 \$
Conseil en communications	
30 jours à 180 \$	5 400 \$
Rédacteur-réviseur-attaché de recherche	
30 jours à 800 \$ (2 à 3 rapports)	25 600 \$
Conseil — Mission d'étude aux É.-U.	
25 jours à 800 \$	20 000 \$
Personnel de soutien	13 000 \$

Total 91 150 \$

2. Comptes-rendus et transcription (0403)

6 jours à 2 200 \$ = 13 200 \$	
6 jours à 300 \$ = 1 800 \$	15 000 \$

Total 15 000 \$

3. Traduction et interprétation (0412)

Matériel d'interprétation	
6 jours à 2 500 \$ = 15 000 \$	15 000 \$

Total 15 000 \$

4. Repas d'affaires (0415) 5 000 \$

5. Frais de représentation (0410) 1 000 \$

6. Inscriptions - Conférences (0406) 750 \$

TOTAL

SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES SERVICES 127 900 \$

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS (A)

1. Frais de déplacement (0201)

(A) Voyage — Audiences publiques et mission d'information
Regina, Moose Jaw, Edmonton, Cold Lake
Janvier 2003 (6 jours)

9 sénateurs
1 greffier
3 conseils
1 attaché de recherche
1 agent des relations avec les médias
1 sténographe judiciaire francophone
3 interprètes (Regina / Edmonton)
19 personnes

a) Transport aérien

Ottawa — Regina; Edmonton — Ottawa	
Vol nolisé Regina — Edmonton	10 500 \$
Vol nolisé Edmonton — Cold Lake	7 500 \$
9 x 2 570 \$ (classe affaires) = 23 130 \$	
2 sénateurs vivant dans l'Ouest, le montant est ramené à 20 000 \$	20 000 \$
1 x 2 220 \$ (classe économique)	2 220 \$
Billets non remboursables 770 \$ x 9	6 930 \$

Total - Transport aérien 47 150 \$

b) Transport terrestre

Taxis en provenance et à destination des aéroports 25 \$ x 4 x 19	1 900 \$
--	----------

Location d'autobus	750 \$
--------------------	--------

Total — Transport terrestre	2 650 \$
------------------------------------	-----------------

c) Hôtel

Sénateurs et greffier 10 x 5 nuits à 195 \$	9 750 \$
--	----------

Personnel du Comité 5 x 6 nuits à 195 \$	5 850 \$
---	----------

Autre personnel 4 x 4 nuits à 195 \$	3 120 \$
---	----------

Total — Hôtel	18 720 \$
----------------------	------------------

d) Indemnités quotidiennes

Sénateurs et greffier 10 x 6 jours à 70 \$	4 200 \$
---	----------

Personnel du Comité 5 x 7 jours à 70 \$	2 450 \$
--	----------

Autre personnel 4 x 5 jours à 70 \$	1 400 \$
--	----------

Total — indemnités quotidiennes	8 050 \$
--	-----------------

e) Divers	3 000 \$
------------------	-----------------

TOTAL	
--------------	--

TRANSPORT ET COMMUNICATIONS (A)	79 570 \$
--	------------------

TRANSPORT ET COMMUNICATIONS (B)**1. Frais de déplacement (0201)****(B) Voyage — Audiences publiques****Vancouver (2 jours) — Calgary (2 jours)****Février 2003**

9 sénateurs	
-------------	--

1 greffier	
------------	--

3 conseils	
------------	--

1 attaché de recherche	
------------------------	--

1 agent des relations avec les médias	
---------------------------------------	--

1 sténographe judiciaire	
--------------------------	--

3 interprètes	
---------------	--

19 personnes	
--------------	--

a) Transport aérien

Ottawa — Vancouver — Calgary — Ottawa	
---------------------------------------	--

9 x 4 517 \$ (classe affaires) = 40 653 \$	
--	--

2 sénateurs vivant dans l'Ouest, le montant est ramené à 37 000 \$	37 000 \$
--	-----------

1 x 3 875 \$ (classe économique)	3 875 \$
----------------------------------	----------

1 x 3 760 \$ (classe économique)	3 760 \$
----------------------------------	----------

Billets non remboursables 1 000 \$ x 9	9 000 \$
--	----------

Total - Transport aérien	49 875 \$
---------------------------------	------------------

b) Transport terrestre

Taxis 25 \$ x 6 x 19	2 850 \$
-------------------------	----------

Total — Transport terrestre	2 850 \$
------------------------------------	-----------------

c) Hôtel

Sénateurs et greffier 10 x 5 nuits à 195 \$	9 750 \$	
--	----------	--

Personnel du Comité 9 x 6 nuits à 195 \$	10 530 \$	
---	-----------	--

Total — Hôtel		20 280 \$
----------------------	--	------------------

d) Indemnités quotidiennes

Sénateurs et greffier 10 x 6 jours à 70 \$	4 200 \$	
---	----------	--

Personnel du Comité 9 x 7 jours à 70 \$	4 410 \$	
--	----------	--

Total — Indemnités quotidiennes		8 610 \$
--	--	-----------------

e) Divers		3 000 \$
------------------	--	-----------------

TOTAL

TRANSPORT ET COMMUNICATIONS (B)		84 615 \$
--	--	------------------

TRANSPORT ET COMMUNICATIONS (C)**1. Frais de déplacement (0201)**

(C) Mission d'information – Washington
Mars 2003

9 sénateurs
1 greffier
3 conseils
1 attaché de recherche
1 agent des relations avec les médias
15 personnes

a) Transport aérien

Ottawa — Washington — Ottawa		
Sénateurs et greffier 10 x 2 000 \$	20 000 \$	
Billets non remboursables 500 \$ x 5	2 500 \$	

Total - Transport aérien	22 500 \$	
---------------------------------	------------------	--

b) Transport terrestre

Taxis 150 \$ x 15	2 250 \$	
----------------------	----------	--

Autobus 800 \$ x 4	3 200 \$	
-----------------------	----------	--

Total — Transport terrestre	5 450 \$	
------------------------------------	-----------------	--

c) Hôtel

15 x 4 nuits 325 \$	19 500 \$	
---------------------	-----------	--

Total — Hôtel	19 500 \$	
----------------------	------------------	--

d) Indemnités quotidiennes

15 x 6 jours à 70 \$	7 500 \$	
----------------------	----------	--

Total — indemnités quotidiennes	7 500 \$	
--	-----------------	--

e) Divers	5 460 \$	
------------------	-----------------	--

TOTAL

TRANSPORT ET COMMUNICATIONS (C)		60 410 \$
--	--	------------------

TRANSPORT ET COMMUNICATIONS (D)**1. Frais de déplacement (0201)****(D) Mission d'information à Windsor
Février 2003**

(3 jours — 2 nuits)

4 sénateurs

1 greffier

1 employé

6 personnes

a) Transport aérien

Ottawa — Windsor — Ottawa

Sénateurs et greffier

6 x 900 \$

5 400 \$

Total - Transport aérien**5 400 \$****b) Transport terrestre**

25 \$ x 6 x 4

600 \$

Total — Transport terrestre**600 \$****c) Hôtel**

6 x 2 nuits à 195 \$

2 340 \$

Total — Hôtel**2 340 \$****d) Indemnités quotidiennes**

6 x 3 jours à 70 \$

1 260 \$

Total — Indemnités quotidiennes**1 260 \$****e) Divers****400 \$****TOTAL****TRANSPORT ET COMMUNICATIONS (D)****10 000 \$****TRANSPORT ET COMMUNICATIONS (E)****1. Frais de déplacement (0201)****(E) Participation à des conférences et promotion des rapports
Vancouver, Halifax, Washington**

1 sénateur par conférence

(3 jours — 2 nuits) en Amérique du Nord

(5 jours — 4 nuits) en Europe

a) Transport aérien

Ottawa — Vancouver — Ottawa

1 x 4 000 \$ (classe affaires)

4 000 \$

Ottawa — Halifax — Ottawa

1 x 1 700 \$ (classe affaires)

1 700 \$

Ottawa — Washington — Ottawa

1 x 2 000 \$

2 000 \$

Total - Transport aérien**7 700 \$****b) Transport terrestre****400 \$****c) Hôtel**

2 x 2 nuits à 195 \$ (Canada)

780 \$

1 x 2 nuits à 325 \$ (É.-U.)

650 \$

Total — Hôtel**1 430 \$****d) Indemnités quotidiennes**

2 x 3 jours à 70 \$ (Canada)

420 \$

1 x 3 jours à 100 \$ (É.-U.)

300 \$

Total — Indemnités quotidiennes**720 \$**

e) Divers	750 \$	
2. Courier (0213)	7 000 \$	
TOTAL		
TRANSPORT ET COMMUNICATIONS (E)		18 000 \$
TOTAL		
TRANSPORT ET COMMUNICATIONS (A à E)		252 595 \$
TOUTES AUTRES DÉPENSES		
1. Location de salles de réunion (0500)	2 500 \$	
2. Articles de papeterie et livres (0702)	2 000 \$	
3. Divers (0799)	6 000 \$	
TOTAL		<u>10 500 \$</u>
TOTAL GÉNÉRAL		390 995 \$

Cette demande de budget a été examinée par l'Administration du Sénat.

Heather Lank, Greffier principal, Comités et législation privée

Date

Richard Ranger, Directeur des finances

Date

APPENDIX (B) TO THE REPORT

Thursday, December 5, 2002

The Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration has examined the budget presented to it by the Standing Senate Committee on National Security and Defence for the proposed expenditures of the said Committee for the fiscal year ending March 31, 2003 for the purpose of its Special Study on the need for a national security policy for Canada, as authorized by the Senate on Wednesday, October 30, 2002. The approved budget is as follows:

Professional and Other Services	\$ 87,900
Transportation and Communications	\$ 102,570
Other Expenditures	\$ <u>8,700</u>
Total	\$ 199,170

Respectfully submitted,

La présidente,

LISE BACON

Chair

ANNEXE (B) AU RAPPORT

Le jeudi 5 décembre 2002

Le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration a examiné le budget qui lui a été présenté par le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense concernant les dépenses projetées dudit Comité pour l'exercice se terminant le 31 mars 2003 aux fins de leur Étude spéciale sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada, tel qu'autorisé par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002. Le budget approuvé se lit comme suit:

Services professionnels et autres	87 900 \$
Transports et communications	102 570 \$
Autres dépenses	<u>8 700 \$</u>
Total	199 170 \$

Respectueusement soumis

EVIDENCE

OTTAWA, Monday, December 2, 2002

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 9:30 a.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

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

[*English*]

The Chairman: 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, from Ontario, and I chair the committee. On my immediate right is our Deputy Chair, the distinguished Senator Michael Forrestall from Nova Scotia. After an early career as a journalist with the Halifax *Chronicle-Herald* and as an airline executive, Senator Forrestall entered politics and was first elected to the House of Commons in 1965. He served the constituents of Dartmouth as their Member of the House of Commons for 25 years and for the past 12 years as their Senator. Senator Forrestall was appointed Parliamentary Secretary to the Minister of Transport in 1985 and 1986. Throughout his parliamentary career, he has followed defence matters, serving on various parliamentary committees, including the 1993 Special Joint Committee on the Future of Canada's Armed Forces, as well as representing Canada at the NATO Parliamentary Assembly.

On my extreme right is Senator Jack Wiebe from Saskatchewan — one of Saskatchewan's leading citizens — who has been a highly successful farmer and a member of the Saskatchewan Legislative Assembly. In 1994, he became the first farmer to be appointed Lieutenant-Governor of the province in almost 50 years. Senator Wiebe first became known in Saskatchewan as a leader in the farm community. He and his family built a thriving farm in the Main Centre district of the province, and from 1968 to 1970, he was owner and president of L & W Feeders Limited. Senator Wiebe is Deputy Chair of the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry, which is currently examining the impact of climate change on farming and forestry practices across the country.

Beside him 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 adviser to former Premier Davis of Ontario. A graduate in economics from Acadia University in Wolfville, Nova Scotia, Senator Atkins received an Honorary Doctorate in Civil Law in 2000 from his alma mater. During his time as a senator, he has championed the cause of the Canadian Merchant Navy veterans and is a member of our Subcommittee on Veterans Affairs. Currently, Senator Atkins is Chair of the Senate Conservative Caucus and is Deputy Chair of

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le lundi 2 décembre 2002

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit ce jour à 9 h 30 en vue d'examiner la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada et présenter un rapport sur la question.

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

[*Traduction*]

Le président: C'est pour moi un plaisir de vous accueillir 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 en nous penchant plus particulièrement sur la sécurité aéroportuaire.

Je suis Colin Kenny, de l'Ontario, et je préside le comité. Immédiatement à ma droite se trouve le vice-président, le distingué sénateur Michael Forrestall, de Nouvelle-Écosse. Après un début de carrière comme journaliste au *Chronicle-Herald* de Halifax et cadre d'une compagnie aérienne, le sénateur Forrestall s'est lancé dans la politique et a été élu une première fois à la Chambre des communes en 1965. Il a servi les électeurs de Dartmouth comme député pendant 25 ans et, au cours des 12 dernières années, comme sénateur. Le sénateur Forrestall a été nommé secrétaire parlementaire du ministre des Transports en 1985 et 1986. Tout au long de sa carrière parlementaire, il s'est intéressé particulièrement aux questions de défense, siégeant à de nombreux comités parlementaires, dont le Comité spécial mixte sur l'avenir des forces armées canadiennes en 1993, et représentant le Canada à l'Assemblée parlementaire de l'OTAN.

À l'extrême droite se trouve le sénateur Jack Wiebe, de la Saskatchewan — l'un des plus éminents citoyens de cette province — un agriculteur très chevronné et ancien membre de l'assemblée législative de la Saskatchewan. En 1994, il est devenu le premier agriculteur à être nommé lieutenant-gouverneur de la province depuis presque 50 ans. Le sénateur Wiebe s'est d'abord taillé une réputation en Saskatchewan comme une personnalité éminente du monde agricole. Lui et sa famille ont construit une exploitation prospère dans la région centrale de la province et, de 1968 à 1970, a été propriétaire et président de L & W Feeders Limited. Le sénateur Wiebe est vice-président du Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts, qui se penche actuellement sur les effets du changement climatique sur les pratiques agricoles et forestières à travers le pays.

À côté de lui se trouve le sénateur Norman Atkins, de l'Ontario. Il est arrivé au Sénat en 1986 fort de sa connaissance intime du domaine des communications. Il a conseillé à ce titre M. Davis, alors premier ministre de l'Ontario. Diplômé en sciences économiques de l'Université Acadia, à Wolfville en Nouvelle-Écosse, le sénateur Atkins s'est vu décerner par celle-ci un doctorat honoraire en droit civil, en 2000. Dans l'exercice de son mandat de sénateur, il s'est fait le champion de la cause des anciens de la marine marchande canadienne et il siège à notre Sous-comité des anciens combattants. À l'heure actuelle, le

the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

Beside him is Senator Jane Cordy from Nova Scotia. An accomplished educator, she also has an extensive record of community involvement. Senator Cordy earned a teaching certificate from the Nova Scotia Teacher's College and a Bachelor of Education from Mount St. Vincent University. 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. Senator Cordy is an active participant in the NATO Parliamentary Assembly and has just returned from meetings in Istanbul.

On the far left is Senator Joe Day from New Brunswick. He holds a Bachelor of Electrical Engineering from the Royal Military College in Kingston, an LLB from Queen's University and a Master of Laws from Osgoode Hall. Prior to his appointment to the Senate in 2001, Senator Day had a distinguished and successful private practice. His legal interests include patent and trademark law and intellectual property issues. Senator Day is the Deputy Chair of the Standing Senate Committee on National Finance that has just finished studying the Supplementary Estimates and is now looking at the operations of the National Capital Commission and the Treasury Board's role in granting emergency funds. He is also a member of the Standing Senate Committee on Transport and Communications, which is just finishing its study on intercity busing. In addition, he serves as Deputy Chair of the Subcommittee on Veteran's Affairs.

Beside him is Senator Tommy Banks from Alberta. Senator Banks is well-known to Canadians as one of our most accomplished and versatile entertainers. A Juno-Award-winning musician, Senator Banks is an international standard bearer for Canadian culture. From 1968 to 1983, he was the host of *The Tommy Banks Show*. He also served as guest conductor with symphony orchestras throughout Canada and the United States. In 1991, Senator Banks was named an Officer of the Order of Canada, and in 1993, was awarded the Alberta Order of Excellence. Senator Banks is Chair of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, which is currently studying Bill C-5, the Species at Risk Act.

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 have produced a report entitled, "Canadian Security and Military Preparedness."

sénateur Atkins préside le caucus des sénateurs conservateurs et est vice-président du Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

À côté de lui se trouve le sénateur Jane Cordy, de Nouvelle-Écosse. Pédagogue accomplie, elle a de longue date joué un rôle éminent dans la collectivité. Le sénateur Cordy est titulaire d'un certificat d'enseignante du Collège des enseignants de Nouvelle-Écosse et d'un baccalauréat en éducation de l'Université Mount St. Vincent. Elle a siégé comme vice-présidente de la Halifax-Dartmouth Port Development Commission et est actuellement présidente du conseil arbitral pour la région Halifax de Développement des ressources humaines Canada. Outre son siège à notre comité, elle est également membre du Comité sénatorial permanent des affaires sociales, qui a récemment publié un rapport sur le système de santé qui a fait grand bruit. Le sénateur Cordy participe activement à l'Assemblée parlementaire de l'OTAN et rentre juste d'une réunion de celle-ci à Istanbul.

À l'extrême gauche se trouve le sénateur Joe 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 Queen's et d'une maîtrise en droit d'Osgoode Hall. Avant sa nomination au Sénat en 2001, le sénateur Day a connu une remarquable carrière d'avocat en cabinet privé. Il s'intéresse tout particulièrement au droit des brevets et marques commerciales et aux questions de propriété intellectuelle. Le sénateur Day est vice-président du Comité sénatorial permanent des finances nationales qui vient de boucler son étude du budget supplémentaire des dépenses et qui se penche actuellement sur le fonctionnement de la Commission de la capitale nationale et sur le rôle du Conseil du Trésor en matière d'octroi de fonds d'urgence. Il est également membre du Comité sénatorial permanent des transports et des communications, qui met la dernière main à son étude sur le transport interurbain par autocar. Il est en outre vice-président du Sous-comité des anciens combattants.

À côté de lui se trouve le sénateur Tommy Banks, de l'Alberta. Le sénateur Banks est bien connu des Canadiens comme l'un de nos artistes de spectacle les plus accomplis et aux talents multiples. Musicien lauréat du prix Juno, le sénateur Banks est l'un des chantres de la culture canadienne dans le monde. De 1968 à 1983, il a été l'animateur de l'émission *The Tommy Banks Show*. Il a également été chef invité de plusieurs orchestres symphoniques du Canada et des États-Unis. En 1991, le sénateur a été élevé au rang d'Officier de l'Ordre du Canada et s'est vu décerner en 1993 l'Alberta Order of Excellence. Le sénateur Banks est président du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, qui étudie actuellement le projet de loi C-5, la Loi sur les espèces en péril.

Notre comité est le premier comité sénatorial permanent à avoir pour mandat d'examiner les questions de sécurité et de défense. Au cours des 16 derniers mois, nous avons publié un rapport intitulé «L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense», consécutif à une étude de sept mois des principaux enjeux auxquels le Canada est confronté dans ce domaine.

We have also issued a report on coastal defence entitled "Defence of North America: A Canadian Responsibility." This past week our committee 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 this subject in Toronto in June and in Ottawa during the summer and fall.

Last Wednesday we heard from Mr. William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada. The committee did not have sufficient time to complete our questions, so we agreed to have a second round today.

Mr. Elliott, welcome once again to the committee. Could you please introduce your colleagues to us?

Mr. William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada: Yes. Honourable senators, to my right is Janet Luloff, Acting Director for Regulatory Affairs in our security and emergency preparedness directorate. On my left is John Barrette, the Director of Security Operations in that directorate.

The Chairman: Thank you. Once again, welcome back. Thank you for taking the time to come and help us with this study.

Senator Banks: When we spoke on Wednesday last, Mr. Elliott, I had asked you a question about the approximate present percentage of bags that are being screened, that is, checked baggage. You had said that you might ask the minister whether you could make that information available to us. I had asked that you do that through the clerk. Have you had a conversation in that respect? Can you tell us anything about that now?

Mr. Elliott: I have had a discussion with the minister. I am not in a position to add anything to what I indicated on Wednesday.

Senator Banks: Should we ask the minister about that question?

Mr. Elliott: Yes.

Senator Banks: I remind you that we are not after specifics; we are after a ballpark figure.

As we said before, everyone who flies knows that all carry-on baggage is carefully and well screened. I do not believe that anyone complains about that any more.

Checked baggage is an area of concern, the baggage that we check in at an airline counter, which goes down a hole to be seen next at the final destination, one hopes. The United States has undertaken to have 100 per cent of that checked baggage screened in fairly short order. Many of their major airports have been

Nous avons également publié un rapport sur la défense côtière intitulé «La défense de l'Amérique du Nord: Une responsabilité canadienne». La semaine dernière notre comité a déposé un rapport intitulé «Pour 130 dollars 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 d'une politique sécuritaire nationale. Aujourd'hui, nous nous concentrons sur la sécurité aéroportuaire. Jusqu'à présent, notre comité a visité les aéroports de Montréal et de Vancouver et a tenu des audiences sur ce sujet en juin à Toronto et durant l'été et l'automne à Ottawa.

Mercredi dernier, nous avons entendu M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté, Transports Canada. Le comité n'a pas eu suffisamment de temps pour poser toutes ses questions, et c'est pourquoi nous avons une autre séance avec lui aujourd'hui.

Monsieur Elliott, soyez de nouveau le bienvenu à notre comité. Pourriez-vous nous présenter vos collègues, je vous prie?

M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté, Transports Canada: Oui. Honorables sénateurs, à ma droite se trouve Janet Luloff, directrice par intérim des affaires réglementaires de notre Direction générale de la sûreté et des préparatifs d'urgence. À ma gauche se trouve Jean Barrette, le directeur des Opérations de sécurité, de la même direction générale.

Le président: Merci. Bienvenue, encore une fois. Merci d'avoir pris le temps de venir nous aider avec cette étude.

Le sénateur Banks: Lors de notre réunion de mercredi dernier, monsieur Elliott, je vous avais demandé quel était le pourcentage approximatif des bagages contrôlés, et j'entends par là les bagages enregistrés. Vous avez indiqué que vous demanderiez au ministre si vous pouviez nous communiquer ce renseignement. Je vous avais demandé de le faire par l'intermédiaire de la greffière. Avez-vous eu cette conversation avec le ministre? Pouvez-vous nous répondre maintenant?

M. Elliott: J'en ai parlé avec le ministre. Je ne suis pas en mesure d'ajouter quoi que ce soit à ce que je vous ai dit mercredi.

Le sénateur Banks: Devrions-nous poser la question au ministre lui-même?

M. Elliott: Oui.

Le sénateur Banks: Je vous rappelle que nous ne demandons rien de précis, seulement un chiffre approximatif.

Comme nous l'avons dit, quiconque prend l'avion sait que les bagages à main sont soigneusement vérifiés. Je ne crois pas que quiconque se plaigne encore de lacunes à cet égard.

Les bagages enregistrés, en revanche, sont une source de préoccupation, ces bagages que nous enregistrons au comptoir de la compagnie aérienne et qui disparaissent dans un trou et que l'on ne revoit qu'à la destination finale, si tout va bien. Les États-Unis se sont engagés à contrôler 100 p. 100 des bagages

doing that for well over a year now, long before September 11, beginning, for example, with Salt Lake City. Their target is January next, that is to say, a month from now.

We know that they will not entirely make that target, however, many airports will. They are fairly confident that the remainder that are not able to screen 100 per cent of the luggage now will be able to do so within the next couple of years at the outside. That is the American view.

Now, we have heard that the consensus from the international agreement to which Canada is adhering is that that should be achieved by 2006. You were hopeful that it might be achieved earlier than that, however, as that is a long way from now.

Given that the international agreement is among, I presume, nations from different continents, we are right next to the United States and many of our airplanes fly there and vice versa, what measures are we taking to fill that gap between our target date of 2006 and the American target time of January 2003? That is a fairly significant gap between us and our closest neighbour, and the place to which most of us fly internationally.

Mr. Elliott: As was mentioned, the screening of checked bags was the subject of discussion at the International Civil Aviation Organization prior to September 11, 2001. It was recognized that it was desirable to have countries move forward on screening the checked bags, particularly for explosives.

We have begun work in that regard. ICAO has indicated a date of January 1, 2006. A considerable amount of the money that is being provided to the Canadian Air Transport Security Authority is for the acquisition and deployment of explosive detection equipment. Prior to the creation of CATSA, the Minister of Transport announced that \$55.7 million, I believe, was being allocated to purchase that equipment.

CATSA has proceeded with other purchases. Initially, much of the equipment went towards the screening of carry-on bags. Equipment is now being deployed for the screening of checked bags. I believe that considerations of where that equipment will go and how soon screening will take place include, in part, a consideration with respect to the U.S.

One of our priorities is dealing with flights to the United States. Another is dealing with U.S. officials to give them some comfort with respect to the steps that we are taking in Canada that may impact on their security.

We have been concerned in many of the things that we have done since September 11 about the border between Canada and the United States and the free flow of goods and people across that border.

Senator Banks: That is important. I certainly do not believe that we should tap dance necessarily to the tune of the Americans, or anyone else. However, in terms of the priorities, what is the difference between the way we are doing it, aiming at 2006, and the way that the Americans are doing it, substantially meeting their goal of 100 per cent screening by next month? We are saying

enregistrés d'ici peu. Nombre de leurs grands aéroports le font maintenant depuis plus d'un an, depuis bien avant le 11 septembre, le premier étant celui de Salt Lake City. Leur objectif est janvier prochain, c'est-à-dire dans un mois.

Nous savons que l'objectif ne sera pas totalement rempli, mais de nombreux aéroports y parviendront. Ils sont à peu près assurés que les retardataires, ceux qui ne pourront contrôler 100 p. 100 des bagages aujourd'hui, seront en mesure de le faire dans deux ans ou plus. Voilà la perspective américaine.

Cela étant, on nous a dit aussi que le consensus des signataires de l'accord international, dont le Canada en est un, veut que cela soit réalisé d'ici 2006. Vous espériez pouvoir le faire plus tôt, cependant, car c'est une date très lointaine.

Étant donné que l'accord international est le fait, je présume, de pays situés sur différents continents, alors que nous sommes les voisins des États-Unis et que nombre de nos avions s'y rendent et inversement, quelle mesure prenons-nous pour combler cet écart entre notre date cible de 2006 et la date cible américaine de janvier 2003? C'est un écart plutôt considérable entre nous et notre plus proche voisin, la destination de la plupart de nos vols internationaux.

M. Elliott: Comme on l'a mentionné, l'inspection des bagages enregistrés faisait déjà l'objet de discussions à l'Organisation internationale de l'aviation civile avant le 11 septembre 2001. On jugeait déjà alors souhaitable que les pays procèdent au contrôle des bagages enregistrés, en particulier pour détecter les explosifs.

Nous avons mis les choses en train à cet effet. L'OACI a fixé l'échéance du 1^{er} janvier 2006. Une bonne part des crédits octroyés à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien est destinée à l'achat et au déploiement de matériel de détection d'explosifs. Avant la création de cette administration, le ministre des Transports avait annoncé que 55,7 millions de dollars, je crois, seraient affectés à l'achat de ce matériel.

L'ACTSA a procédé à d'autres achats. Initialement, une bonne partie de ce matériel a été consacré à l'inspection des bagages à main. On en déploie maintenant pour le contrôle des bagages enregistrés. Les décisions concernant les aéroports et la date de déploiement tiennent compte des États-Unis.

L'une de nos priorités est d'inspecter les vols à destination des États-Unis. Une autre est de rassurer les responsables américains quant aux mesures que nous prenons au Canada sur le plan de la sécurité.

Toute notre action depuis le 11 septembre privilégie la frontière entre le Canada et les États-Unis et la libre circulation des biens et personnes à travers cette frontière.

Le sénateur Banks: C'est important. Je ne suis pas de ceux qui pensent que nous devrions nécessairement danser au son de la musique américaine, ni celle de quiconque d'autre. Cependant, s'agissant des priorités, quelle est la différence entre notre façon de faire les choses, en visant 2006, et la façon dont les Américains s'y prennent, eux qui vont pratiquement remplir leur objectif de

we will substantially meet that goal in 2006. What is the difference in the priorities? Is there something that I do not understand? There must be something that I do not understand here. If we believe it is necessary at all, why can we not do it in approximately the same timeline?

I am assuming that when the department determined that we were going to impose the \$12-per-person fee, it had some vague idea that that was going to cover the costs. Why is it going to take us, in effect, five years to do what the Americans will have done in two?

Mr. Elliott: Honourable senators, as I indicated, the intention is to get on with the screening of checked bags as quickly as possible.

You mentioned the financing. The Department of Finance and the Minister of Finance set the air traveller's security fee in the 2001 budget and the budget for the Canadian Air Transport Security Authority, including with respect to the purchase of equipment. Those funds are being provided to CATSA over the time frame that we have discussed.

Senator Banks: Is it money? Is it that we cannot do it approximately as quickly as, for example, the Americans, because we do not have enough money?

Mr. Elliott: I believe there are a number of considerations. CATSA has been provided with money over a number of years to purchase equipment.

When it comes to the screening of checked bags, there are a number of practical considerations as well.

Senator Banks: Surely the Americans face the same practical considerations that we do. They fly the same kind of airplanes over the same kind of distances. Flights between our two countries are, for all intents and purposes, "domestic" because of the enormous amount of traffic to which you have referred. What is the difference? What is the impediment that is keeping us from getting to the same place at approximately the same time?

Mr. Elliott: Certainly the Americans are experiencing some difficulty in meeting their time frames. I was just at a meeting of airport authorities in Salt Lake City. The airport authorities in the United States are very concerned about the practicality of getting high-volume screening systems, particularly, in place at an early date.

Senator Banks: Salt Lake City has been screening 100 per cent of their baggage since 2001.

Mr. Elliott: Perhaps just to clarify, the meeting that I attended was in Salt Lake City, but it was of airport authorities from across the United States and Canada.

Senator Banks: I guess there is no definable answer. We do things differently, and our priorities are different. If someone arrived here in a bottle they would likely say, "Well, these people are being efficient and these people are not being efficient."

100 p. 100 de bagages contrôlés le mois prochain? Nous disons que nous allons remplir cet objectif en 2006. Quelle est la différence entre les priorités? Y a-t-il quelque chose qui m'échappe? Il doit y avoir là quelque chose qui m'échappe. Si nous pensons que c'est nécessaire, pourquoi ne pouvons-nous pas le faire dans à peu près le même délai?

Je suppose que lorsque le ministère a décidé d'imposer le droit de 12 \$ par personne, il se disait que cela allait couvrir peu ou prou le coût. Pourquoi nous faudra-t-il, dans la pratique, cinq ans pour faire ce que les Américains auront fait en deux?

M. Elliott: Honorables sénateurs, comme je l'ai dit, notre intention est de procéder le plus rapidement possible à l'inspection des bagages enregistrés.

Vous avez mentionné le financement. Le ministère des Finances a fixé dans le budget de 2001 le droit pour la sécurité du transport aérien et le budget de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, notamment en vue de l'achat du matériel. Ces fonds sont fournis à l'ACSTA sur la période dont nous parlons.

Le sénateur Banks: Est-ce un problème d'argent? Est-ce que nous ne pouvons pas le faire aussi rapidement que les Américains, par exemple, par manque d'argent?

M. Elliott: Je pense que plusieurs considérations sont en jeu. L'ACSTA a reçu des crédits étalés sur plusieurs années pour acheter le matériel.

S'agissant de l'inspection des bagages enregistrés, il existe aussi diverses considérations pratiques.

Le sénateur Banks: Mais tout de même, les Américains font face aux mêmes difficultés pratiques que nous. Ils ont les mêmes types d'avion et des vols sur des distances similaires. Les vols entre nos deux pays sont, à toutes fins pratiques, des vols «intérieurs» étant donné l'énorme volume de trafic dont vous avez parlé. Quelle est la différence? Quel est l'obstacle qui nous empêche d'arriver au même endroit à peu près en même temps?

M. Elliott: Les Américains connaissent eux aussi des difficultés à respecter leurs échéances. J'étais récemment à une réunion des administrations aéroportuaires, à Salt Lake City. Les administrations américaines sont très préoccupées par la difficulté pratique de mettre en place des systèmes d'inspection à haut volume à une date rapprochée.

Le sénateur Banks: L'aéroport de Salt Lake City inspecte 100 p. 100 des bagages depuis 2001.

M. Elliott: Je précise que la réunion à laquelle j'assistais se tenait à Salt Lake City, mais regroupait des administrations aéroportuaires de tous les États-Unis et du Canada.

Le sénateur Banks: Je suppose qu'il n'y a pas d'explication simple. Nous faisons les choses différemment et nos priorités sont différentes. Si quelqu'un arrivait ici dans une bouteille, il dirait probablement: «Ces gens-là sont efficaces et ces autres ne le sont pas».

How would we answer that? It is taking us three or four years longer to do something that we agree is necessary. If we said it was not necessary, I would understand that. However, we do say it is necessary. Why would it take us three years longer when we are umbilically connected in terms of transportation? Is there a clear answer?

Mr. Elliott: I do not have a clear answer, senator. I believe I have raised issues with respect to money and practicality. The U.S. administration has adopted a date, which I think is based in part on their perception of the level of risk.

Many airport authorities at the meeting I attended would suggest that Canada is taking a more practical approach than that adopted in the United States. However, I really do not have a view on that.

The Chairman: In order to have a better understanding of your position, Mr. Elliott, your first comment was that Finance Canada is providing CATSA with a certain amount of money. The implication was that they are not providing them with enough money to move at the same speed as the Americans.

The second point you made to us was that there were problems with the facilities, and Senator Banks said the facilities must be about the same as in the United States. Could you clarify how ours are different from theirs?

The third point you have raised with us is the different perception of risk.

Could you clarify those three points for the committee, please?

Mr. Elliott: First of all, with respect to finances, Senator, I indicated that the budget established for CATSA, as set out in the December 2001 budget statement by the Minister of Finance, provides CATSA with funds over a number of years for the purchase of equipment.

It may be a little chicken and eggish. The time frame established for the deployment of explosive detection equipment and the budget are on the same cycle, so I am not sure how you would determine cause and effect.

I was not suggesting any significant differences at airports in Canada as compared to the United States. Putting high-volume explosive detection screening equipment in American airports and Canadian airports is a complicated challenge. In some instances, it requires changes to the physical layout of airports. Some of the equipment is quite large.

There are practical considerations with respect to installing a system. You cannot do it overnight.

I am not in a position to speak, based on any special knowledge, to the United States' perception of risk. As I said, their government has established a target date that is certainly in advance of ours.

The Chairman: Does CATSA have the capacity to borrow?

Que répondrions-nous à cela? Il nous faut trois ou quatre ans de plus pour faire une chose dont nous convenons qu'elle est nécessaire. Je comprendrais, si nous disions que ce n'est pas nécessaire. Mais nous affirmons que c'est nécessaire. Pourquoi nous faut-il trois ans de plus alors que nous sommes reliés par ce cordon ombilical qu'est le transport aérien? Existe-t-il une réponse claire?

M. Elliott: Je n'ai pas de réponse claire, sénateur. J'ai parlé du coût et des difficultés pratiques. L'administration américaine a adopté une date, qui est fondée en partie, je pense, sur sa perception du niveau de risque.

De nombreuses administrations aéroportuaires représentées à la réunion diraient que le Canada adopte une approche plus pratique que les Américains. Cependant, je n'ai réellement pas d'opinion à ce sujet.

Le président: Afin de mieux comprendre votre position, monsieur Elliott, vous avez commencé par dire que Finances Canada fournit à l'ACSTA un certain montant d'argent. Cela donne à entendre qu'il ne lui en fournit pas assez pour avancer aussi rapidement que les Américains.

Ensuite, vous avez parlé du problème des installations, et le sénateur Banks a dit que les installations doivent être à peu près les mêmes chez nous qu'aux États-Unis. Pouvez-vous préciser en quoi les nôtres diffèrent des leurs?

Le troisième élément que vous avez soulevé est une perception différente du risque.

Pourriez-vous clarifier ces trois points pour le comité, je vous prie?

M. Elliott: Tout d'abord, pour ce qui est du financement, sénateur, j'ai indiqué que le budget fixé à l'ACSTA dans la déclaration budgétaire de décembre 2001 du ministre des Finances, octroie à l'administration des crédits étalés sur un certain nombre d'années pour l'achat de matériel.

C'est peut-être un peu le problème de la poule et de l'oeuf. L'échéancier adopté pour le déploiement du matériel de détection d'explosifs et le budget suivent le même cycle, et je ne sais donc pas trop comment déterminer la cause et l'effet.

Je ne prétendais pas qu'il y a des différences sensibles entre les aéroports canadiens et américains. La mise en place de matériel de détection d'explosifs à haut volume représente un grand défi pour les aéroports américains comme pour les canadiens. Dans certains cas, il faut revoir l'aménagement des aéroports. Certaines de ces machines sont très grosses.

Il y a donc des considérations pratiques sur le plan de l'installation d'un système. On ne peut le faire du jour au lendemain.

Je ne suis pas en mesure de parler, en connaissance de cause, de la perception américaine du risque. Comme je l'ai dit, ce gouvernement a fixé une date cible qui est certainement en avance sur la nôtre.

Le président: Est-ce que l'ACSTA a le pouvoir d'emprunter?

Mr. Elliott: The answer to that question is a bit complicated. I may not be the best one to answer that, but I can tell you what I do know.

I believe they have the capacity to borrow, subject to the approval of either the Minister of Finance or the Treasury Board. I am not quite certain.

I know that the issue of CATSA's ability to borrow came up in the context of discussion and debate on the legislation that created it. My understanding at that time was that there was no impediment to borrowing in their legislation. Their corporate plans are approved by the Treasury Board. I believe that the Treasury Board could also approve borrowing.

The Chairman: If there were a lag in the taxes collected and they decided to proceed at a faster rate, would borrowing be a potential recourse?

Mr. Elliott: Yes. I might clarify it, Senator. Again, that is more a question for Finance Canada than for Transport Canada. However, the finances provided to CATSA do not come directly from the air security charge. Their finances are provided by appropriations on approval of their corporate plan. Their budgets are not completely in synch with the projected revenues from the air traveller's security charge.

The Chairman: We understand that. It is of great concern to this committee that we find it very difficult to trace where the funds go once they land in the Consolidated Revenue Fund. The Auditor General has also indicated that she will have some problems with it. I do not think you are the witness with whom we should be pursuing that, but we will pursue at some point.

Senator Banks: I am still dissatisfied with the nature of the answers to the question about the difference in alacrity with which we are tackling and achieving something we agree is necessary. I will leave here dissatisfied with the answers, because it sounds to me like the tail is wagging the dog. With respect to money, CATSA started spending money before we collected the \$12, so they got the money from somewhere. One assumes it was the Consolidated Revenue Fund. Did CATSA indeed begin to spend money before we began to collect the \$12?

Mr. Elliott: The bill appropriated funds to the authority.

Senator Banks: That means they began spending money almost immediately, before we even had an idea about a \$12 fee, so they do not have any trouble getting money. This is what I am worried about, and this is an analogy that we used earlier: If there is a fire, I do not want somebody to tell me they will send the second fire truck as soon as they have the money, but it is budgeted for next year. We would need the fire trucks now. I will leave it there, because if we have agreed that these measures are necessary, I do not understand why we are going to be three or four years behind the Americans in substantially achieving them. I have not heard an answer yet today, other than money.

When you say that the equipment is heavy, it is as heavy in Kalispell, Montana as in Lethbridge. When you say it is expensive, it is the same at Lax or Pearson. When you say it

M. Elliott: La réponse à cette question est un peu complexe. Je ne suis peut-être pas le mieux placé pour la donner, mais je peux vous dire ce que je sais.

Je crois qu'elle a la capacité d'emprunter, sous réserve de l'agrément soit du ministre des Finances soit du Conseil du Trésor. Je ne sais pas lequel des deux.

Je sais que la question de la faculté de l'ACSTA d'emprunter est venue sur le tapis lors du débat sur la loi qui lui a donné naissance. J'ai cru comprendre à l'époque que rien dans la loi ne l'empêche d'emprunter. Son plan d'activité est approuvé par le Conseil du Trésor. Je pense donc que c'est lui aussi qui devra autoriser les emprunts.

Le président: Si les recettes provenant de la taxe ne suivaient pas le rythme et si l'administration décidait d'avancer plus vite, est-ce que le recours à l'emprunt serait une possibilité?

M. Elliott: Oui. Je dois apporter un éclaircissement, sénateur. Encore une fois, il vaudrait mieux poser cette question à Finances Canada qu'à Transports Canada. Cependant, les fonds dont dispose l'ACSTA ne proviennent pas directement du droit pour la sécurité du transport aérien. Ces fonds lui sont fournis par affectation de crédits après approbation de son plan d'activité. Ses budgets ne sont pas complètement en phase avec les recettes projetées provenant du droit pour la sécurité du transport aérien.

Le président: Nous le savons. La difficulté à retracer l'utilisation de cet argent une fois qu'il est versé au Trésor est une source de grande préoccupation pour notre comité. La vérificatrice générale a également formulé quelques réserves à cet égard. Je ne pense pas que vous soyez le témoin avec lequel nous devrions traiter de cela, mais nous le ferons à un moment donné.

Le sénateur Banks: Je ne suis toujours pas satisfait des réponses quant à la différence de rapidité avec laquelle nous entreprenons et réalisons quelque chose dont la nécessité est admise. Je repartirai d'ici insatisfait des réponses, car il me semble que la queue remue le chien. Pour ce qui est des fonds, l'ACSTA a commencé à dépenser de l'argent avant même la perception des 12 \$, et elle a donc trouvé de l'argent quelque part. Je suppose qu'il provenait du Trésor. Est-ce que l'ACSTA a effectivement commencé à dépenser avant la mise en place du droit de 12 \$?

M. Elliott: Le projet de loi a affecté des fonds à l'administration.

Le sénateur Banks: Cela signifie qu'elle a commencé à dépenser presque immédiatement, avant même que nous soyons informés des 12 \$, et elle n'a donc pas de difficulté à trouver des fonds. C'est cela qui m'inquiète et c'est une analogie que nous avons déjà utilisée. S'il y a un incendie, je ne veux pas que l'on me dise que l'on enverra le deuxième camion de pompier dès que l'on aura l'argent, mais qu'il est inscrit au budget de l'an prochain. Nous avons besoin du camion-citerne maintenant. Je m'en tiendrai là, mais si nous avons convenu que ces mesures sont nécessaires, je ne comprends pas pourquoi nous allons les réaliser seulement trois ou quatre ans après les Américains. Je n'ai pas entendu de réponse aujourd'hui, hormis l'argent.

Lorsque vous dites que le matériel est lourd, il est aussi lourd à Kalispell, au Montana, qu'à Lethbridge. Lorsque vous dites qu'il est coûteux, il coûte aussi cher à Los Angeles qu'à Pearson.

requires structural changes, yes, that would be true in both Chicago and Calgary. However, none of those things add up to anything other than what sounds to me like a budgeting/bureaucratic foul-up, which has us doing something we agree is necessary later than our neighbours. If you do not think it is necessary, that is the third question, which you said you could not address.

Everyone who flies knows that every airport is always under construction; it never stops. Edmonton, where I fly from every day, is under construction. Ottawa, where I end up every day or every week, is under construction. Toronto is under construction.

Senator Day: Saint John, New Brunswick is under construction.

Senator Banks: Halifax is under construction, Moncton; you cannot name one that is not.

Have we been able to intercede in the planning and construction that go on in those airports? I know that they are under the jurisdiction of local authorities in many cases. However, the department is still essentially the landlord, I believe.

Have we been able to make sure that the alterations going on in those airports, in respect of load-bearing capacity for those heavy machines and routing of baggage, take these new imperatives into account? Are we going to find, as so many of us notice with cities, that someone comes along, paves the street, then two weeks later it has to be dug up because the water main has to be fixed? Are the renovations underway in these airports, of which your department is the landlord, taking into account these new needs?

Mr. Elliott: I believe if the minister were here, he would point to the success of the government's policy on the devolution of airports as being evident in the capital investment in airports.

Senator Banks: We are making that capital investment every time we board an airplane.

Mr. Elliott: With respect to construction at airports across the country, the Canadian Air Transport Security Authority is directly involved in discussions about the requirements for equipment that CATSA will be installing and operating. There has been discussion with individual airports and with the Canadian Airports Council.

Certainly, it is no surprise to airports that equipment will need to be installed in their facilities. Mark Duncan, who is a vice-president with CATSA, and who I believe appeared before this committee, is the lead on dealing with airports.

There have been specific discussions. I cannot speak exhaustively on the topic, but I know that there have been discussions about the airports in Ottawa, Vancouver, Edmonton, Halifax and Toronto. Those airports are building facilities and adjusting their plans in order to accommodate the CATSA equipment.

Lorsque vous dites qu'il exige des changements structuraux, oui, c'est vrai aussi bien à Chicago qu'à Calgary. Cependant, aucun de ces facteurs n'explique rien et je ne peux que conclure que c'est dû à une aberration budgétaire/bureaucratique qui fait que nous réalisons plus tard que nos voisins une chose dont nous convenons qu'elle est nécessaire. Si vous ne pensez pas qu'elle est nécessaire, cela nous ramène à la troisième hypothèse, dont vous disiez que vous ne pouviez parler.

Tous ceux qui prennent l'avion savent que les aéroports sont sans cesse en travaux; cela n'arrête jamais. Edmonton, d'où je m'envole chaque jour, est en travaux. Ottawa, où j'aboutis chaque jour ou chaque semaine, est en travaux. Toronto est en travaux.

Le sénateur Day: Saint John, au Nouveau-Brunswick, est en travaux.

Le sénateur Banks: Halifax est en travaux, Moncton aussi; vous ne pouvez en nommer un qui ne le soit pas.

Avons-nous au moins notre mot à dire dans la planification et la construction de ces aéroports? Je sais qu'ils relèvent souvent d'administrations locales. Cependant, je crois que le ministère en reste le propriétaire.

Avons-nous pu assurer que les travaux en cours dans ces aéroports tiennent compte de ces nouveaux impératifs, de la force portante requise par ces lourdes machines et des circuits d'acheminement des bagages? Va-t-on s'apercevoir, comme on le voit chaque jour dans les villes, que l'on goudronne une rue un jour et que deux semaines plus tard on la défonce parce qu'il faut réparer la canalisation principale? Est-ce que les renovations en cours dans ces aéroports, dont votre ministère est le propriétaire, prennent en compte ces besoins nouveaux?

M. Elliott: Je pense que si le ministre était là, il ferait ressortir que la réussite de la politique gouvernementale de cession des aéroports est mise en évidence par l'investissement dans ces aéroports.

Le sénateur Banks: C'est nous qui faisons cet investissement chaque fois que nous montons dans un avion.

M. Elliott: Pour ce qui est des travaux de construction dans les aéroports à travers le pays, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien participe directement à des discussions au sujet des conditions que requiert le matériel que l'ACSTA va installer et exploiter. Des discussions ont été entamées avec les aéroports individuellement et avec le Conseil des aéroports du Canada.

Les aéroports n'ignorent certainement pas que du matériel va devoir être installé dans leurs locaux. Mark Duncan, qui est le vice-président de l'ACSTA et qui, je crois, a comparu devant le comité, est le point de contact avec les aéroports.

Il y a eu des discussions détaillées. Je ne connais pas parfaitement le dossier, mais je sais qu'il y a eu des discussions avec les aéroports d'Ottawa, Vancouver, Edmonton, Halifax et Toronto. Ces aéroports construisent des installations et adaptent leurs plans en fonction des équipements de l'ACSTA.

An agreement has been reached with the airport authority in Timmins. I am aware of that because those discussions started before CATSA was created.

Senator Forrestall: You probably have some sense by now of the committee's frustration. Generally, we were somewhat pleased that the department will be introducing an enhanced restricted area pass system that will include the use of central data banks supporting the issuance, verification, cancellation and tracking of restricted area passes. The system will accommodate some form of a biometric indicator.

Could you give us some indication of whether the biometric indicator has been chosen? If it has, at what stage is the development of these passes? When might we expect to see them issued and in service?

I gather they are not now available on a universal basis. When do you expect them to be in place?

Mr. Elliott: Transport Canada has looked at a number of different biometrics. As I mentioned when I was here last week, my department has invested considerable resources in automated fingerprint identification systems. We have also done some work on iris scans. The Canada Customs and Revenue Agency has invested in that technology.

We have begun discussions with Canada Customs and Revenue Agency to try to coordinate our efforts. They work quite closely with us on the background check program for airport workers. I would say that fingerprint reading and iris scanning are the two leading candidates.

Regarding where we are with respect to implementing the enhanced system, the minister made an announcement on November 5, 2002. We have had some discussions with CATSA, and CATSA has had some preliminary discussions with airport authorities. My expectation is that it may take about a year for this new system to be implemented.

Senator Forrestall: Have you identified a preference for the type of system, or are you still open-minded about this? It will have flexible application requirements.

Mr. Elliott: I would say, senator, from a departmental perspective, our preference at this point is for fingerprints because that is technology that we are now using. We work with the RCMP to check criminal records. However, one of our partners, Canada Customs and Revenue Agency, has made investments in iris scanning, so there are some things to be worked out.

Senator Forrestall: Is there any merit in getting your act together, or is there some merit in perhaps going with more than one system in the event one were to break down? We know what technology can do to systems.

Mr. Elliott: I would say it is a requirement that we get our act together, but that does not necessarily mean that we would universally rely on one biometric.

Un accord a été conclu avec l'administration aéroportuaire de Timmins. Je suis au courant car ces discussions ont démarré avant la création de l'ACSTA.

Le sénateur Forrestall: Vous commencez probablement à percevoir la frustration du comité. De manière générale, nous avons salué la mise en place par le ministère d'un système renforcé de carte d'accès aux zones réglementées, avec la mise en place de banques de données centrales aux fins de l'émission, de la vérification, de la résiliation et du traçage des laissez-passer. Ce système autorisera l'emploi d'indicateurs biométriques.

Pouvez-vous nous dire si un lecteur biométrique a été choisi? Si oui, à quel stade de développement sont ces cartes? Quand peut-on compter qu'elles seront mises en service?

Je suppose qu'elles ne sont pas universellement disponibles aujourd'hui. Quand pensez-vous qu'elles seront mises en place?

M. Elliott: Transports Canada a examiné plusieurs systèmes biométriques. Comme je l'ai indiqué la semaine dernière, mon ministère a investi considérablement dans des systèmes d'identification par empreinte digitale automatisés. Nous avons également fait un peu de travail sur la reconnaissance rétinienne. L'Agence douane et revenu Canada a investi dans cette technologie.

Nous avons entamé des pourparlers avec l'Agence des douanes et du revenu du Canada pour tenter de coordonner nos efforts. Elle travaille en collaboration très étroite avec nous sur le programme de vérification des antécédents des travailleurs aéroportuaires. Je dirais que la dactyloscopie et la rétinoscopie sont les deux candidats en tête.

Quant à savoir où nous en sommes avec la mise en oeuvre du système renforcé, le ministre a fait une annonce le 5 novembre dernier. Nous avons eu quelques discussions avec l'ACSTA, laquelle a eu quelques discussions préliminaires avec les autorités aéroportuaires. Je m'attends à ce que le nouveau système soit en place dans un an environ.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous une préférence quant au type de système ou bien n'avez-vous pas arrêté votre choix? Il faudra qu'il soit assez souple.

M. Elliott: La préférence du ministère à ce stade serait pour la lecture des empreintes digitales car c'est la technologie que nous utilisons actuellement. Nous travaillons avec la GRC à la vérification des casiers judiciaires. Cependant, l'un de nos partenaires, l'Agence des douanes et du revenu du Canada, a investi dans la lecture rétinienne, et il reste donc quelques décisions à prendre.

Le sénateur Forrestall: Le mieux serait-il que vous optiez pour le même système ou bien y aurait-il intérêt à avoir plus d'un système au cas où l'un tombe en panne. Nous savons que la technologie n'est pas toujours fiable.

M. Elliott: Je dirais qu'il importe de nous coordonner, mais cela ne signifie pas nécessairement que nous allons universellement utiliser une seule marque biométrique.

Senator Forrestall: I am pleased to hear that. What is the timetable for the introduction again? You think that the system will be installed within a year — by early 2004?

Mr. Elliott: When I say “about a year,” senator, I mean about a year from now. However, we do not have a well-developed, detailed work plan. We are in the process of developing one.

Senator Forrestall: Who will be responsible in the first instance for the issuance of new passes?

Mr. Elliott: The details need to be worked out, but my current expectation is that airports will likely continue to issue passes that relate uniquely to their facilities. CATSA will likely issue passes that provide individuals with access to restricted areas at more than one airport.

Senator Forrestall: We will have multiple levels of responsibility? Is there one overall authority at Pearson Airport that would be responsible for the issuance of a pass?

Mr. Elliott: As I said, my expectation is that at Pearson, the Greater Toronto Airports Authority will be responsible for issuing passes for access to their facilities. There are already preconditions to the issuance of passes.

As I mentioned the other day, before a restricted area pass can be issued under the current regime, a security clearance must be obtained from the Minister of Transport. In addition to that clearance application, which system is currently in place, the issuance of the pass by Pearson would be supported by a database maintained by CATSA.

Senator Forrestall: Let's talk about the database.

We have a negative system now. We are looking for the bad guys. Will there be the introduction of a positive aspect? In other words, will we check against a data bank of valid passes in addition to those that are done for invalid passes?

Mr. Elliott: I personally would like to see us get to the point where an individual would be issued a pass with biometric identifiers incorporated. That pass would be linked to a database and to an access control system at the airport.

People would use their restricted area pass to gain entry through a door that would open when the card was swiped. If the pass were revoked, it would not open the door.

Senator Forrestall: That sounds neat and tidy. However, it does not answer the question of whether or not the data bank would be made up of invalid passes.

Mr. Elliott: I would envisage the data bank —

Senator Forrestall: — the data bank alone. What else would be in that data bank?

Mr. Elliott: As I envisage it, senator, if I were to get a job at the Ottawa International Airport, for example, that required me to work in a restricted area, I would fill out an application form for a clearance and, ultimately, assuming that my background check was satisfactory, I would be issued a pass. Who I am, by whom I

Le sénateur Forrestall: Je suis heureux de l'entendre. Quel est déjà l'échéancier de l'introduction? Vous pensez que le système sera installé d'ici un an — d'ici le début 2004?

M. Elliott: Lorsque je dis «environ un an», sénateur, cela signifie dans un an à partir d'aujourd'hui. Cependant, nous n'avons pas encore de plan de travail très détaillé, nous sommes en train de l'élaborer.

Le sénateur Forrestall: Qui sera responsable de l'émission des nouveaux laissez-passer?

M. Elliott: Cela reste à décider, mais je m'attends à ce que les aéroports continuent à émettre les cartes d'accès à leurs propres installations. L'ACSTA émettra probablement les laissez-passer qui permettent aux personnes d'accéder aux zones réglementées dans plusieurs aéroports.

Le sénateur Forrestall: Y aura-t-il des niveaux de responsabilité multiples? Y aura-t-il une autorité générale à l'aéroport Pearson qui sera responsable de l'émission des laissez-passer?

M. Elliott: Comme je l'ai dit, je m'attends à ce qu'à Pearson, l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto sera responsable de l'émission des cartes d'accès à l'aéroport. Il existe déjà pour cela des préconditions.

Comme je l'ai mentionné l'autre jour, avant qu'une carte d'accès à une zone réglementée puisse être émise sous le régime actuel, une attestation sécuritaire doit être donnée par le ministère des Transports. Outre cette demande d'attestation, un système qui est déjà en place, une base de données établie par l'ACSTA appuiera l'octroi du laissez-passer par Pearson.

Le sénateur Forrestall: Parlons de la base de données.

Nous avons actuellement un système négatif. On cherche à détecter les intrus. Va-t-on introduire une vérification positive? Autrement dit, va-t-on vérifier dans une banque de données les cartes valides, en sus de vérifier celles qui ne sont pas valides?

M. Elliott: Personnellement, j'aimerais que l'on en vienne à un système où l'employé reçoit une carte comprenant des marques biométriques. Cette carte serait reliée à une base de données et à un système de contrôle de l'accès dans les aéroports.

Les gens accéderaient aux zones réglementées en passant par une porte qui s'ouvre sur balayage de carte. Si la carte est résiliée, elle n'ouvrira pas la porte.

Le sénateur Forrestall: Cela semble très bien. Cependant, cela ne répond pas à la question de savoir si la banque de données ne comprendra que les cartes invalides.

M. Elliott: Je suppose que la banque de données...

Le sénateur Forrestall: ... la banque de données seule. Que contiendra d'autre la banque?

M. Elliott: De la manière dont je vois les choses, sénateur, si j'obtenais un emploi à l'Aéroport international d'Ottawa, par exemple, qui m'amenait à travailler dans une zone réglementée, je remplirais une demande d'attestation sécuritaire et, l'ayant obtenue, je recevrais un laissez-passer. La base de données

was employed, that I had been given access to the Ottawa airport and all of the details about the issuance of the pass would be on that database.

Senator Forrestall: What you are saying scares me a little. We have a pass that people can swipe and have access to the door. My secretary uses my banking card from time to time. Nothing in that banking machine identifies her as anyone other than myself; how do you guard against that?

Mr. Elliott: There is now new technology, senator. I have seen demonstrations of where, in order to gain access, you do two things: You put your thumb on a fingerprint-scanning instrument and you swipe your card.

Senator Forrestall: We are now getting there.

I wondered how you got around that. Are we looking at a fingerprint and then a straight digital, numerical or some other process of identifying or linking the pass?

Mr. Elliott: The best system would be one where there are actually two links. First, your thumbprint would be linked to the biometric on the card. That would demonstrate that the person presenting the card was the person to whom it was issued. Second, there would be a link to a database to confirm that the pass was valid.

Senator Forrestall: What happens if the computers break down? How do you then check the validity of a pass?

Mr. Elliott: Certainly things break down. What one tries to do is to build in a certain amount of redundancy. Again, I have seen technology that is similar to that you see in retail stores, where you can swipe your card to pay either by charge or debit. There are now wireless, hand-held versions of those instruments.

Senator Forrestall: Could you summarize this for us? Where are we today in real time? Where do you expect us to be 12 and 24 months from now, in terms of the capacity of individuals to work in and around the airports? When I say "individuals," I refer to groomers, caterers, people who fuel planes, the whole lot. Can you give us a progressive report?

Mr. Elliott: I can tell you where we are now. I have just been talking about where we would like to be and the direction in which we are going. At the moment, local airport authorities issue passes. There is no centralized data bank with respect to those passes. We do have a data bank with respect to clearances or background checks. Transport Canada maintains a database with respect to those people for whom we have processed security clearances. However, currently, we do not have a central place that I could consult and tell you how many passes there are. Basically, airport authorities issue passes independently once a security clearance has been given to an individual.

indiquera qui je suis, qui m'emploie, indiquera que j'ai reçu accès à l'aéroport d'Ottawa et tous les détails de l'émission du laissez-passer.

Le sénateur Forrestall: Ce que vous dites m'inquiète un peu. Nous avons un laissez-passer à bande magnétique qui ouvre la porte. Ma secrétaire utilise de temps en temps ma carte bancaire. Rien dans la machine ne détecte que ce n'est pas moi; comment se prémunir contre cela?

M. Elliott: Il existe aujourd'hui de nouvelles technologies, sénateurs. J'ai vu des démonstrations où, pour obtenir l'accès, il faut faire deux choses: mettre le pouce sur un lecteur d'empreintes digitales, puis balayer avec la carte.

Le sénateur Forrestall: Nous en venons au noeud du problème.

Comment cela marchera-t-il. Va-t-on lire l'empreinte digitale, qui sera assortie d'un code numérique ou de quelqu'autre procédé de mise en relation avec le laissez-passer?

M. Elliott: Le meilleur système en serait un comportant deux liens. Premièrement, l'empreinte de votre pouce serait reliée à la marque biométrique de la carte. Cela prouverait que la personne présentant la carte est bien celle à qui elle a été octroyée. Deuxièmement, il y aurait un lien avec la base de données pour confirmer que la carte est valide.

Le sénateur Forrestall: Que se passe-t-il si les ordinateurs tombent en panne? Comment vérifiez-vous alors la validité d'un laissez-passer?

M. Elliott: C'est vrai que les pannes arrivent. Il s'agit donc de prévoir une certaine redondance. Encore une fois, j'ai vu des dispositifs similaires à ce que l'on voit dans les magasins de détail, lorsque vous présentez votre carte de crédit ou bancaire pour payer. Il existe aujourd'hui des versions portatives, sans fil, de ces instruments.

Le sénateur Forrestall: Pourriez-vous résumer la situation pour nous? Où en sommes-nous aujourd'hui réellement? Où pensez-vous être dans 12 et 24 mois, du point de vue du contrôle des personnes dans et autour des aéroports? Lorsque je dis «personnes», j'entends les préposés à l'entretien cabine, les employés des services de traiteur, les ravitailleurs en carburant, tout le monde. Pouvez-vous nous faire un rapport d'étape?

M. Elliott: Je peux vous dire où nous en sommes aujourd'hui. Je viens de vous indiquer ce que nous visons et dans quelle direction nous nous engageons. À l'heure actuelle, les administrateurs aéroportuaires délivrent les laissez-passer. Il n'y a pas de banque de données centralisée à leur égard. Nous avons une banque de données intéressant les attestations de sécurité ou les vérifications d'antécédents. Transports Canada tient à jour une base de données sur les personnes pour lesquelles nous avons donné une attestation de sécurité. Cependant, il n'y a pas aujourd'hui de banque centrale que je peux consulter et qui me dirait combien de laissez-passer il existe. En gros, l'administration aéroportuaire délivre les laissez-passer de façon indépendante, dès lors qu'une attestation de sécurité a été donnée pour une personne.

The Pearson airport authority could probably tell you how many passes they have issued, as could the Edmonton authority. However, we do not have a central system at the moment.

Senator Forrestall: That is scary and alarming. Could you tell me how many cancelled passes have not been turned? How many airline employees have left and gone on to other employment, or been fired, whatever the cause, and have failed to surrender their passes?

Mr. Elliott: I cannot give you a precise number. There is no easy way for me to develop that answer.

Senator Forrestall: I will ask you this: Can you not give that figure to us or will you not? There is a difference. I am not faulting you for it; I am just saying there could be an enormous difference in how I interpret your response.

Mr. Elliott: Unfortunately, the answer is we do not know.

Senator Forrestall: Is it in your interest to learn the answer? Would that be time well spent?

Mr. Elliott: It is not at all desirable that we do not have readily accessible information with respect to a number of things relating to passes. That is why we are developing a better pass system. There are currently requirements for airport authorities with respect to the management and tracking of their passes. We do audit those activities. However, there is not one central storehouse of information.

Senator Forrestall: Perhaps we will have a little paragraph in our next report that suggests you might look at that.

I ask this question because on June 24, 2002, witnesses advised us that the identification passes being used at Pearson would be quite easy to forge. Indeed, you could do it for as little as \$3 or \$4; could you comment on that?

Mr. Elliott: We have been encouraging airports to make their passes difficult to replicate. We have identified five or six things that can be incorporated in passes. I believe that at least some airports are building those into the passes that they issue.

One of the things want to do, as we develop this enhanced pass system, is to make it more difficult for passes to be duplicated.

Senator Forrestall: Is it cost effective to renew passes quarterly, annually, or at some other pre-determined date? Once you have the data, surely it is not expensive to issue a new pass. I say that simply as a suggestion. On January 1 of each year, you would know that everyone has a new pass that is valid and up to date.

Mr. Elliott: Some airports have done just that. Since September last year, they have cancelled passes and issued new ones.

L'administration aéroportuaire de Pearson pourrait probablement vous dire combien de laissez-passer elle a délivrés, tout comme celle d'Edmonton. Cependant, nous n'avons pas actuellement de banque centrale.

Le sénateur Forrestall: C'est alarmant. Pourriez-vous me dire combien de laissez-passer résiliés n'ont pas été restitués? Combien d'employés de compagnies aériennes sont-ils partis ou ont été congédiés, quelle que soit la cause, sans restituer leur carte d'accès?

M. Elliott: Je ne peux vous donner de chiffre précis. Il n'y a aucune façon simple de trouver cette réponse.

Le sénateur Forrestall: Permettez-moi de vous poser la question: ne pouvez-vous pas donner le chiffre ou bien ne voulez-vous pas? Il y a une différence. Je ne vous reproche rien, je dis simplement que cela pourrait faire une différence énorme pour mon interprétation de votre réponse.

M. Elliott: Malheureusement, la réponse est que je ne sais pas.

Le sénateur Forrestall: Serait-il dans votre intérêt de la chercher? Serait-ce du temps dépensé à bon escient?

M. Elliott: Il n'est pas du tout bon que nous n'ayons pas facilement accès à un certain nombre de renseignements relatifs aux laissez-passer. C'est pourquoi nous mettons en place un meilleur système. Les administrations aéroportuaires sont actuellement astreintes à un certain nombre d'exigences en ce qui concerne la gestion et le suivi de leur laissez-passer. Nous contrôlons ces activités. Cependant, il n'y a pas de dépôt central de données.

Le sénateur Forrestall: Peut-être inscrirons-nous un petit paragraphe dans notre prochain rapport vous suggérant de revoir cela.

Je vous pose cette question car des témoins nous ont dit le 24 juin 2002 que les cartes d'identité utilisées à Pearson sont faciles à contrefaire, que cela ne coûterait guère plus de trois ou quatre dollars; qu'en dites-vous?

M. Elliott: Nous avons encouragé les aéroports à rendre leurs laissez-passer difficiles à contrefaire. Nous avons isolé cinq ou six choses que l'on pourrait incorporer dans ces cartes. Je crois que certains aéroports au moins intègrent ces caractéristiques dans les cartes qu'ils émettent.

Parallèlement à la mise en place de ce système renforcé de délivrance de laissez-passer, nous comptons bien faire en sorte que les cartes soient plus difficiles à contrefaire.

Le sénateur Forrestall: Est-il rentable de renouveler les cartes sur une base trimestrielle ou annuelle ou à d'autres intervalles prédéterminés? Une fois que vous avez les données, il ne doit pas coûter cher de délivrer un nouveau laissez-passer. C'est une simple suggestion. Ainsi, le 1^{er} janvier de chaque année, par exemple, vous sauriez que chacun est doté d'un nouveau laissez-passer valide et à jour.

M. Elliott: C'est précisément ce que font certains aéroports. Ils ont résilié tous les laissez-passer et délivré de nouveaux depuis septembre de l'année dernière.

Senator Forrestall: My final area of questioning has to do with some disturbing reports. Indeed, one or two of these incidents occurred while we were in session in public hearings. The Air Line Pilots Association warned the committee on August 14 of this year that terrorists were targeting pilots' uniforms and credentials and that pilots were afraid that terrorists posing as undercover police officers might use forged passes.

Can you comment on that? Do you have an idea, for example, of the number of reports, inside or outside Canada, that have been made to authorities with respect to stolen or lost multi-airport passes such as the ones carried by aircrew?

Mr. Elliott: I know there have been two or three incidents where concerns were raised about pilots' uniforms. I will ask Mr. Barrette whether we have any information with respect to the senator's question.

Mr. Jean Barrette, Director, Security Operations, Safety and Security Group, Transport Canada: If I remember well, on two occasions we investigated allegations about stolen pilots' uniforms. We investigated both incidents but we did not uncover any evidence. We have had one case, however, in which both a uniform and a laptop computer were stolen. Again, we investigated the incident and did not come up with any real evidence.

Mr. Elliott: There have also been suggestions that people are posing as police. We have no knowledge of an incident of that kind. Again, I would say that that is a potential threat, and one of the things that we would like to safeguard against, particularly as we design and implement the new pass system.

Senator Forrestall: Do you have any system of audit for these passes and impersonation incidents? Do you have any way of checking these?

Mr. Elliott: Whenever an incident occurs, we certainly investigate it, and we do have a system of auditing airports with respect to their issuance and tracking of passes.

The Chairman: Have all the Canada 3000 passes been recovered yet?

Mr. Elliott: I am informed that there are 172 passes outstanding. We have assessed monetary penalties with respect to those.

The Chairman: I am trying to register that. Did you say you fined a bankrupt company because there are 172 passes that have not been returned yet?

Mr. Elliott: I believe we have taken enforcement action against individuals. We were in contact with 700 individuals. Some 172 people did not return their restricted area passes.

The Chairman: How do you deal with the passes? That is why you are looking for invalid passes, is it not?

Le sénateur Forrestall: Ma dernière question porte sur certaines nouvelles inquiétantes. De fait, un ou deux de ces incidents sont survenus pendant que nous tenions nos audiences publiques. L'Association des pilotes de ligne a averti le comité le 14 août de cette année que des terroristes ciblaient les uniformes et cartes de pilote et que les pilotes craignaient que les terroristes se présentant comme des agents de police banalisés utilisent des laissez-passer contrefaits.

Avez-vous des commentaires? Avez-vous idée, par exemple, du nombre de laissez-passer génériques, comme ceux que portent les équipages, qui ont été déclarés volés ou perdus, au Canada ou en dehors?

M. Elliott: Je sais qu'il y a eu deux ou trois incidents mettant en jeu des uniformes de pilote. Je vais demander à M. Barrette s'il possède des renseignements permettant de répondre à la question du sénateur.

M. Jean Barrette, directeur, Opérations de sécurité, Groupe de la sécurité et sûreté, Transports Canada: Si je me souviens bien, nous avons fait enquête à deux reprises sur des allégations de vol d'uniformes de pilotes. Nous avons enquêté sur les deux incidents mais n'avons mis la main sur aucune preuve. Dans un cas, un uniforme et un ordinateur portable ont été volés. Là encore nous avons fait enquête, mais sans résultat concret.

M. Elliott: D'aucuns disent également que des gens se prétendent policiers. Nous n'avons aucune connaissance d'un incident de ce genre. Encore une fois, je dirais que c'est une menace potentielle et l'une des choses contre lesquelles nous aimerions nous prémunir, particulièrement au moyen de la conception et la mise en place du nouveau système de carte d'accès.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous un système de vérification de ces laissez-passer et de ces incidents d'usurpation d'identité? Avez-vous un moyen de vérifier ces choses?

M. Elliott: Chaque fois qu'il se produit un incident, nous faisons certainement enquête et nous avons un système de vérification des aéroports, sur le plan de leur délivrance et suivi des laissez-passer.

Le président: Est-ce que l'on a récupéré tous les laissez-passer des employés de Canada 3000?

M. Elliott: On m'informe qu'il en manque 172. Nous avons imposé des amendes aux responsables.

Le président: J'essaie d'enregistrer ce que vous avez dit. Avez-vous dit que vous avez imposé une amende à une société en faillite parce que 172 laissez-passer n'ont pas encore été restitués?

M. Elliott: Je crois que les sanctions touchent les personnes. Nous avons pris contact avec 700 personnes. Cent soixante-douze d'entre elles n'ont pas restitué leur carte d'accès aux zones réglementées.

Le président: Comment faites-vous dans ce cas? C'est la raison pour laquelle vous recherchez les laissez-passer invalides, n'est-ce pas?

Mr. Elliott: As I mentioned the other day when I was here, the pass issued to a former employee of Canada 3000 would identify that person as an employee of that company. Canada 3000 passes are no longer valid.

The Chairman: If I understood you correctly when you were describing the new pass system, Transport Canada will issue passes for aircrew moving from airport to airport, but individual airports will still continue to issue their own passes?

Mr. Elliott: I indicated that that is what I thought was likely, but decisions on that have not yet been taken.

The Chairman: A press release has gone out. What does that press release mean?

Mr. Elliott: The press release indicates that we are moving forward to develop, implement and enhance restricted area passes, and that we are working with CATSA and airport authorities to do that.

The Chairman: You have announced that you are starting to work on the passes, but you do not know whether the airport authorities or Transport Canada will be issuing them?

Mr. Elliott: I do not envisage Transport Canada issuing passes. I envisage that CATSA will issue passes and airport authorities will issue passes of a different kind, but supported by similar biometrics and databases. However, the decision on that has not been taken. We are beginning consultations with airport authorities with respect to the pass system. We will develop some options. We will then make some decisions.

The Chairman: Is it fair to say that when all is said and done, a year from now or whenever it is complete, the same preventive systems will be in place for all passes to ensure that they are not counterfeit, and that the same biometric system will be in place on all the passes so that there will be a common system from coast to coast?

Mr. Elliott: That is my expectation, yes.

The Chairman: Turning to what you rely on for these passes, it is CSIS and CPIC checks?

Mr. Elliott: Yes, in addition to background checks and credit history.

The Chairman: Who carries out the background checks and credit history?

Mr. Elliott: The RCMP checks for criminal records. CSIS also does a check. Perhaps Mr. Barrette could expand on the credit history and who does what.

Mr. Barrette: Basically, three checks are done, as Mr. Elliott confirmed. In fact, CSIS does the security check on the individual, while the RCMP does the criminal record check.

M. Elliott: Comme je l'ai mentionné la dernière fois, la carte d'accès délivrée à un employé de Canada 3000 indiquait que la personne travaillait pour cette société. Les laissez-passer de Canada 3000 sont périmés.

Le président: Si je vous ai bien compris lorsque vous décriviez le nouveau système de laissez-passer, Transports Canada va émettre les cartes d'accès pour les équipages d'avion qui vont d'aéroport en aéroport, mais les aéroports individuels continueront de délivrer leurs propres cartes?

M. Elliott: J'ai dit que c'est ce qui me paraissait probable, mais les décisions à cet égard n'ont pas encore été prises.

Le président: Un communiqué de presse a été publié. Que signifie-t-il?

M. Elliott: Le communiqué de presse dit que nous allons mettre au point un système renforcé de cartes d'accès aux zones réglementées et que nous collaborons avec l'ACSTA et les administrations aéroportuaires à cet effet.

Le président: Vous avez annoncé que vous commencez à travailler sur les cartes d'accès, mais vous ne savez pas si elles seront délivrées par les administrations aéroportuaires ou Transports Canada?

M. Elliott: Je n'imagine pas que Transports Canada va délivrer les laissez-passer. Je pense que l'ACSTA va émettre des cartes et les administrations aéroportuaires en délivreront d'une sorte différente, mais sous-tendues par des marques biométriques et bases de données similaires. Cependant, la décision à cet égard n'a pas encore été prise. Nous entamons les consultations avec les administrations aéroportuaires à cet effet. Nous allons isoler quelques options et prendrons les décisions ensuite.

Le président: Est-il juste de dire que lorsque tout sera en place, dans un an ou une fois tout le travail fait, les mêmes systèmes de prévention de la contrefaçon seront en place pour toutes les cartes et que le même système d'identification biométrique sera en place pour toutes les cartes, de telle façon qu'il y ait un système commun dans tout le pays?

M. Elliott: C'est ce que je compte, oui.

Le président: Pour ce qui est des vérifications aux fins de ces cartes d'accès, sont-elles assurées par le SCRS et le CIPC?

M. Elliott: Oui, en sus des vérifications d'antécédents et de crédit.

Le président: Qui s'occupe de ces deux dernières?

M. Elliott: La GRC vérifie les casiers judiciaires. Le SCRS fait également un contrôle. Peut-être M. Barrette pourrait-il parler de la vérification de crédit et indiquer qui fait quoi.

M. Barrette: En gros, trois vérifications ont lieu, comme M. Elliott l'a confirmé. De fait, le SCRS fait le contrôle de sécurité de la personne, tandis que la GRC vérifie le casier judiciaire.

The Chairman: Just so we can be clear, Mr. Barrette, when you say CSIS does a security check, that simply means their name is typed into a computer and, if they have previously been of interest to CSIS, it comes up, but you are not suggesting that CSIS sends out people to investigate each person, are you?

Mr. Barrette: I cannot speak on behalf of CSIS. I know that their role in the Transport Canada program is to verify the security background of individuals and whether they have any kind of affiliation with certain organizations.

Senator Forrestall: Do you not require them to meet a certain standard?

Mr. Barrette: I do not have these details.

The Chairman: Could you provide this committee with the information? It is our understanding that it is simply a question of whether they have come to the attention of CSIS or not; and if they have not, they say, "We have not heard of these people before," and that is it.

Mr. Elliott: My understanding is that you are correct; CSIS does not conduct a field investigation for every clearance application.

The Chairman: In fact, it does not for any, does it?

Mr. Elliott: They may conduct a field investigation if they feel it is warranted.

The Chairman: Do you have knowledge of that, Mr. Elliott?

Mr. Elliott: That is my understanding.

The Chairman: How about CPIC? Is it simply a question of whether they have a criminal record or not?

Mr. Elliott: Yes. There may be some further information from CPIC on arrests that are pending trial. Generally speaking, however, yes, the criminal records check is for an existing criminal record.

The Chairman: We have been advised that people with criminal records are still hired and still receive passes; is that correct?

Mr. Elliott: That may occur, yes.

The Chairman: Are the credit history checks carried out by Transport Canada or CATSA?

Mr. Elliott: They are not carried out by CATSA. CATSA has no direct role in the clearance program. The clearance is given or denied by or on behalf of the Minister of Transport. I understand we carry out the credit history check.

The Chairman: Do you have an investigative group that does this or do you contract the work out? How do you check a potential employee's background?

Mr. Elliott: Another of the directors in the security and emergency preparedness group, our director of intelligence, runs this program.

Le président: Pour que les choses soient claires, monsieur Barrette, lorsque vous dites que le SCRS effectue un contrôle de sécurité, cela signifie simplement que le service tape son nom sur un ordinateur et, si la personne a déjà suscité l'intérêt du service, cela apparaît à l'écran, mais vous ne dites pas que le SCRS envoie des agents enquêter sur chaque personne, n'est-ce pas?

M. Barrette: Je ne puis parler au nom du SCRS. Je sais que son rôle, dans le programme de Transports Canada, est de vérifier les antécédents des personnes, notamment une éventuelle affiliation à certaines organisations.

Le sénateur Forrestall: Ne leur demandez-vous pas de respecter une certaine norme?

M. Barrette: Je ne connais pas ces détails.

Le président: Pourriez-vous fournir les renseignements au comité? Nous croyons savoir qu'il s'agit simplement de voir si la personne est déjà venue à l'attention du SCRS; dans la négative, le service répond qu'il n'a jamais entendu parler de cette personne, et c'est tout.

M. Elliott: Il me semble que vous avez raison; le SCRS n'effectue pas une enquête sur le terrain sur chaque demande d'attestation sécuritaire.

Le président: En fait, il n'en mène aucune, n'est-ce pas?

M. Elliott: Il peut faire une enquête sur le terrain s'il l'estime justifié.

Le président: En avez-vous connaissance, monsieur Elliott?

M. Elliott: C'est ce que je crois savoir.

Le président: Qu'en est-il du CIPC? S'agit-il simplement de vérifier l'existence d'un casier judiciaire?

M. Elliott: Oui. Le centre peut également renseigner sur des accusations en instance de procès. Mais de façon générale, on vérifie si la personne a déjà un casier judiciaire.

Le président: On nous a informé que des personnes ayant un casier judiciaire sont néanmoins embauchées et reçoivent une carte d'accès; est-ce exact?

M. Elliott: Cela peut arriver, oui.

Le président: Est-ce que les vérifications de crédit sont effectuées par Transports Canada ou l'ACSTA?

M. Elliott: Elles ne sont pas le fait de l'ACSTA. Celle-ci ne joue aucun rôle direct dans le programme d'attestation sécuritaire. Cette dernière est accordée ou refusée par ou pour le compte du ministre des Transports. Je crois savoir que c'est nous qui effectuons la vérification de crédit.

Le président: Avez-vous un groupe d'enquête qui s'en charge ou bien sous-traitez-vous le travail? Comment vérifiez-vous les antécédents d'un employé potentiel?

M. Elliott: Un autre des directeurs du Groupe de la sûreté et des préparatifs d'urgence, notre directeur du renseignement, gère ce programme.

The Chairman: He carries out credit checks. What other kind of checks does he carry out?

Mr. Elliott: I believe it is employment history and credit record.

The Chairman: Is it Transport Canada or the airport authorities that make the final judgment as to whether or not the pass shall be issued?

Mr. Elliott: There is a panel that reviews applications for security clearances from the Minister of Transport. That group consists of a representative each of Transport Canada, the Department of Justice and the Canada Customs and Revenue Agency. A decision is then made as to whether a clearance will be granted or denied. That information is then conveyed to the airport authority. Under our current system, it is the airport authority that decides whether or not to issue a pass. If there is no security clearance, they cannot issue one. If there is a security clearance, they may issue a pass.

The Chairman: What criteria do the airport authorities use, above and beyond your clearance process, to go ahead with the pass?

Mr. Elliott: That largely would be based on whether individuals require access to a restricted area at an airport for purposes of their employment.

The Chairman: How long does it take to provide passes to airport and construction workers? Can any of these people work without having gone through the clearance process?

Mr. Elliott: Can you indicate, Mr. Barrette, how long it takes to process an application for clearance?

Ms. Barrette: It all depends on the information and the background of the individual.

For most cases, the turnaround is rather rapid, between 48 hours to a week, approximately.

For those cases that require further investigation, individuals are allowed in certain restricted areas with what we call "temporary passes" with security control. Someone who has had a full background check escorts these individuals, and they must be under surveillance or allowed into a sterile area only. They can remain in the sterile area only as long as they and their goods have been subjected to security controls. This is while they are awaiting the issuance of their clearance.

The Chairman: Could you have a dozen workers under the supervision of one person who has a pass?

Ms. Barrette: There is a ratio of supervisors to the number of employees under surveillance, to maintain control over these individuals.

The Chairman: What is that ratio?

Ms. Barrette: I do not have it off the top of my head.

Le président: Il effectue les vérifications de crédit. Quelles autres vérifications effectue-t-il?

M. Elliott: Je crois que c'est les antécédents professionnels et les antécédents en matière de crédit.

Le président: Est-ce Transports Canada ou sont-ce les administrations aéroportuaires qui prennent la décision ultime d'octroyer ou non le laissez-passer?

M. Elliott: Il existe un comité qui examine les demandes d'attestation sécuritaire pour le compte du ministre des Transports. Ce groupe comprend un représentant de Transports Canada, un du ministère de la Justice, un de l'Agence des douanes et du revenu du Canada. C'est ce groupe qui prend la décision. L'information est ensuite transmise à l'administration aéroportuaire. Dans le système actuel, c'est l'administration aéroportuaire qui décide de délivrer ou non un laissez-passer. Elle ne peut le faire sans attestation sécuritaire. S'il y a attestation sécuritaire, elle peut émettre le laissez-passer.

Le président: Quel critère les administrations aéroportuaires utilisent-elles, hormis votre mécanisme d'attestation sécuritaire, pour délivrer la carte d'accès?

M. Elliott: C'est principalement selon que la personne a besoin d'accéder à une zone réglementée d'un aéroport dans l'exercice de ses fonctions.

Le président: Quel délai faut-il pour délivrer un laissez-passer aux employés d'aéroport et aux ouvriers de chantier? Est-il possible à des personnes de travailler sans avoir suivi le mécanisme d'attestation sécuritaire?

M. Elliott: Monsieur Barrette, pourriez-vous nous dire combien de temps il faut pour traiter une demande d'attestation sécuritaire?

M. Barrette: Tout dépend des renseignements et des antécédents de la personne.

Dans la plupart des cas, cela va assez vite, il faut compte entre 48 heures et une semaine, environ.

Dans les cas où une enquête plus poussée est requise, la personne peut être autorisée à pénétrer dans des zones réglementées avec ce que nous appelons des «laissez-passer temporaires» et un contrôle sécuritaire. Quelqu'un qui a fait l'objet d'une enquête de sécurité complète doit escorter ces personnes, et ces dernières doivent être sous surveillance ou confinées à une zone stérile. Elles ne peuvent demeurer dans la zone stérile qu'à la condition qu'elles-mêmes et leurs marchandises aient subi un contrôle. Cela, c'est dans l'attente de leur attestation sécuritaire.

Le président: Pourriez-vous avoir une douzaine d'employés sous la surveillance d'une seule personne détentrice d'un laissez-passer?

Mme Barrette: Il y a un ratio surveillant-employés pour assurer que ces derniers soient contrôlés.

Le président: Quel est ce ratio?

M. Barrette: Je ne l'ai pas en tête.

The Chairman: Roughly, is it one to one, ten to one or a hundred to one?

Ms. Barrette: I believe it is five or six to one. However, I would have to verify that, senator.

Senator Banks: We have heard evidence from several people, and the Chair has just mentioned it, that there are numbers of people who have criminal records working airside in various airports.

I understand that if I had a motor-vehicle-related criminal record, it should not be an impediment to my becoming a baggage handler or refuelling person.

Where is the line drawn? What kind of criminal record would preclude someone from getting an airside pass? Conversely, what kind of criminal record would be okay?

Mr. Elliott: The test is whether the background of the individual indicates that the person would be a risk to aviation safety, or might be subject to — in the words of the policy — “being suborned to breach security on the part of someone else.” I do not think there is a hard and fast rule with respect to types of criminal records. A value judgment is made based on the record.

I believe the honourable senator is quite correct. A driving offence would not be viewed the same way as a conspiracy to traffic in cocaine offence, for example.

Any offence that indicated this individual is more likely to pose a risk would be used as a basis for denying the clearance.

Senator Banks: However, the suborning part is important. It is plausible that what we have heard is true, that people who have been convicted of hybrid offences or indictable offences do possess airside passes?

Mr. Elliott: Again, senator, I would say that a judgment has to be made. Certainly, the nature of an offence is relevant. The time frame of an offence is relevant. Someone convicted of an offence 30 years ago, with an otherwise impeccable record, is in quite a different situation from someone convicted of an offence last month.

Senator Wiebe: I was not able to attend the November 27 hearing. I had a regularly scheduled committee meeting at the same time, which of course forced me to read the transcript of what took place here.

An area that I thought was not addressed completely was that of security audits of airports. We have heard witnesses say that as far as carry-on luggage screening at our airports is concerned, the audits that have been done show a highly unacceptable failure rate. I am sure that this situation has improved. After being involved in public life over the years, one has a tendency to think that when a minister or a department has good news, they are

Le président: En gros, est-il de un à un, de dix à un ou de 100 à un?

M. Barrette: Je crois que c'est cinq ou six à un. Cependant, il faudrait que je vérifie, sénateur.

Le sénateur Banks: Plusieurs personnes nous ont indiqué, et le président vient de le mentionner aussi, que plusieurs personnes ayant un casier judiciaire travaillent côté piste dans les divers aéroports.

J'admets que si j'ai commis une infraction au code de la route, cela ne devrait pas m'empêcher d'être bagagiste ou ravitailleur.

Où tire-t-on la ligne? Quelle sorte de casier judiciaire empêcherait quelqu'un d'obtenir un laissez-passer côté piste? Inversement, quel type de délit ne donnerait pas lieu à cette interdiction?

M. Elliott: Le critère est la question de savoir si les antécédents de la personne donnent à penser qu'elle présenterait un risque pour la sécurité de l'aviation ou qu'elle serait susceptible — pour reprendre les termes de la politique — «d'être subornée par un tiers pour enfreindre la sécurité». Je ne pense pas qu'il y ait de règles rigoureuses s'agissant des types d'infractions commises. Un jugement de valeur est formulé sur la base du casier.

Je crois que l'honorable sénateur a raison, une infraction au code de la route ne serait pas considérée de la même façon qu'une conspiration en vue de trafiquer de la cocaïne, par exemple.

Toute infraction indiquant que la personne est plus susceptible de présenter un risque sera un motif de refus de l'attestation sécuritaire.

Le sénateur Banks: Toutefois, le risque de subornation est important. Est-il plausible que ce que l'on nous a dit soit vrai, à savoir que des personnes ayant été condamnées pour des infractions hybrides ou criminelles possèdent des laissez-passer côté piste?

M. Elliott: Encore une fois, sénateur, je dirais que c'est une affaire de jugement de valeur. Certes, la nature d'un délit compte. Mais le temps écoulé depuis l'infraction compte aussi. Quelqu'un condamné pour un délit il y a 30 ans, et qui depuis a une conduite irréprochable, n'est pas considéré du même oeil qu'une autre personne condamnée le mois dernier.

Le sénateur Wiebe: Je n'ai pas pu assister à la séance du 27 novembre. J'avais une autre réunion de comité à la même heure, ce qui m'a contraint à lire la transcription de ce qui s'est dit.

Un domaine qui n'a pas été totalement couvert était celui des vérifications de sécurité dans les aéroports. Des témoins nous ont dit que, pour ce qui est du contrôle des bagages à main dans nos aéroports, les vérifications ont fait apparaître un taux de défaillance totalement inacceptable. Je suis sûr que la situation s'est améliorée depuis. Après quelques années de vie publique, on est amené à penser que lorsqu'un ministre ou un ministère a de

usually quite anxious to let the general public know. When they do not have good news, they have a tendency to say that the information is restricted and cannot be provided.

I am not after percentages, numbers or figures. However, can you assure us that, with respect to the security audits of screening facilities at all airports, especially the major ones — Pearson, Dorval, Mirabel and Vancouver — there has been a vast improvement as a result of that responsibility now belonging to CATSA?

Mr. Elliott: You have posed a number of questions. First, with respect to the disclosure of specific information about the testing of screening at airports, the decision not to make that information public was taken absent any specific results; it was taken shortly after September 11, 2001. It was done, in part, in discussions with officials of the United States. We quite regularly compare notes with our colleagues there.

CATSA has undertaken a number of activities, particularly in relation to the training of screeners. However, it is not currently responsible for screening at airports. It is anticipated that it will take over screening operations at the end of this calendar year.

Senator Wiebe: That sounds encouraging. Thank you for the correction.

I am extremely pleased to hear that they will now be responsible. This is similar to Transport Canada's responsibility prior to the change in our airport structure, in which those working in security at our airports were basically employees of Transport Canada. Is that correct?

Mr. Elliott: No, that is not correct. In fact, screeners at Canadian airports have always carried out their activities on behalf of air carriers. It is air carriers, under our current regulatory regime, that are required to carry out screening of passengers and their carry-on baggage.

The transfer of responsibilities envisaged by the CATSA legislation, as I said, is to take place at the end of this year. Under their legislation, CATSA has three options with respect to how they provide screening: They can hire screeners themselves, they can make arrangements through airport authorities or they can contract for services. Their intention initially is to contract for screening at airports.

The requirement that is set out in the legislation states that if they enter into contracts, they must certify both individual screening officers and the companies providing those services.

Senator Wiebe: Will those contracts also include the minimum salary and the level of training of each individual whom the contractor provides?

Mr. Elliott: My understanding is that the answer to both of those questions is yes.

Senator Wiebe: Good. You spoke about an agreement with the United States when explaining that there would be no release of the failure rates of screening audits. Yet in August of this year, there was a press release on some of the audits that were done at

bonnes nouvelles, ils sont habituellement très impatients de la communiquer au grand public. Mais lorsque la nouvelle est mauvaise, ils ont tendance à dire que le renseignement est confidentiel et ne peut être divulgué.

Je ne recherche pas des pourcentages ou des chiffres. Cependant, pouvez-vous nous assurer, pour ce qui est des vérifications de sécurité des mesures de contrôle dans tous les aéroports, et en particulier les principaux — Pearson, Dorval, Mirabel et Vancouver — une vaste amélioration est intervenue depuis le transfert de cette responsabilité à l'ACSTA?

M. Elliott: Vous avez posé plusieurs questions. Premièrement, pour ce qui est de la divulgation de renseignements précis sur les essais de fiabilité des contrôles dans les aéroports, la décision de ne pas les communiquer au public a été prise avant même que l'on ait des résultats précis, c'est-à-dire peu après le 11 septembre 2001. Cela a été décidé, en partie, en concertation avec les responsables américains. Nous comparons assez régulièrement nos notes avec ceux de nos collègues là-bas.

L'ACSTA a entrepris diverses activités, particulièrement sur le plan de la formation des contrôleurs. Cependant, elle n'est pas actuellement responsable des contrôles dans les aéroports. Ce ne sera le cas qu'à la fin de cette année, pensons-nous.

Le sénateur Wiebe: Cela paraît encourageant. Merci de ce rectificatif.

Je suis extrêmement heureux d'entendre qu'elle sera maintenant la responsable. C'est similaire à la responsabilité de Transports Canada, avant la dévolution des aéroports, où les agents de sécurité des aéroports étaient à toutes fins pratiques des employés de Transports Canada. Est-ce exact?

M. Elliott: Non, c'est faux. En fait, les agents de sûreté des aéroports canadiens ont toujours travaillé pour le compte des transporteurs. Selon le régime réglementaire actuel, ce sont les transporteurs aériens qui sont tenus de contrôler les passagers et leurs bagages à main.

Le transfert de responsabilités au titre de la loi créant l'ACSTA, comme je l'ai dit, n'interviendra qu'à la fin de cette année. La loi laisse à l'administration trois options: elle peut embaucher elle-même les contrôleurs, elle peut laisser ce soin aux administrations aéroportuaires ou bien elle peut sous-traiter les services. Son intention initialement est de sous-traiter.

Si elle signe des contrats de sous-traitance, la loi lui impose de certifier et les agents individuellement et les sociétés fournissant ces services.

Le sénateur Wiebe: Est-ce que ces contrats spécifieront également le salaire minimum et le niveau de formation de chaque employé fourni par le sous-traitant?

M. Elliott: Je crois savoir que la réponse à ces deux questions est oui.

Le sénateur Wiebe: Bien. Vous avez parlé d'un accord avec les États-Unis au sujet de la non-divulgence des taux de défaillance lors des vérifications sécuritaires. Pourtant, en août de cette année, il y a eu un communiqué de presse sur certains des tests

some of the U.S. airports. They were not very good. I stand to be corrected, but about a year ago, there was an audit released of Canadian airports, which included Pearson and Calgary, that was also not very good.

One of the disadvantages of contracting is that if you have 10 airports, you have the possibility of 10 different contract companies providing that service, and probably 10 different levels of training, although you have certain requirements or regulations in regard to what that training should entail. Would it not be in the best interest of the safety and security of Canadians to have one organization providing screening at all of our airports so that the level of training will be exactly the same, whether that screener is at a smaller airport like Regina or an international airport like Pearson?

Mr. Elliott: I would agree that uniform training is preferable. In fact, CATSA is taking steps to provide the same training to all screeners at all airports under their responsibility, and 89 airports have been so designated.

I would like to clarify something. The senator suggested that we had an agreement with the Americans. I was not suggesting that. I meant to indicate that we had some discussions with the Americans about what they were doing with the results of infiltration tests. They indicated that their intention was to no longer release that information. It was the practice prior to September 11, 2001, in both Canada and the United States, to make that information public. We did it here pursuant to an access to information request while I was Assistant Deputy Minister of the Safety and Security Group within the department.

Following September 11, 2001, however, we felt that it would be preferable not to make such information available. My understanding is that the United States administration's position is that they will not make such information available. However, I am familiar with the information to which the senator is referring. I believe some information was leaked and reported in a magazine.

Senator Wiebe: Can you provide us with some idea of how frequently these audits are done? Can you give us some comfort that, while you cannot provide us with the percentages, the failure rates have dramatically declined since the last time information was provided under the Access to Information Act?

Mr. Elliott: First, any incidence of failure is not acceptable. There have been several changes to the screening system since September 2001, including an expanded list of prohibited items.

The training that the screeners have been taking or are required to take has been upgraded and CATSA is in the process of delivering that. The most recent information I have would indicate that things are getting better.

Senator Wiebe: All right. What about the first part of my question, namely, how often are these audits done?

effectués dans quelques aéroports américains. Les résultats n'étaient pas très bons. Rectifiez si je me trompe, mais il y a un an environ, les résultats d'une vérification sécuritaire dans les aéroports canadiens, dont Pearson et Calgary, ont été publiés et ils n'étaient pas non plus très bons.

L'un des inconvénients de la sous-traitance est que si vous avez dix aéroports, vous risquez d'avoir dix sociétés de sous-traitance différentes qui fourniront le service, et probablement dix niveaux différents de formation, même si vous appliquez certaines règles régissant le contenu de cette formation. Ne serait-il pas dans l'intérêt de la sécurité des Canadiens qu'une seule organisation assure le contrôle dans tous nos aéroports, afin que le niveau de formation soit exactement le même, et ce qu'il s'agisse d'un petit aéroport comme celui de Regina ou d'un aéroport international comme Pearson?

M. Elliott: Je conviens qu'une formation uniforme est préférable. En fait, l'ACSTA prend des mesures pour assurer la même formation à tous les agents de sûreté dans tous les aéroports relevant de sa responsabilité, ce qui est le cas de 89 aéroports.

J'aimerais clarifier une chose. Le sénateur indique que nous avions un accord avec les Américains. Ce n'est pas ce que je voulais dire. Je voulais dire que nous avions eu quelques discussions avec les Américains sur ce qu'eux-mêmes font des résultats de leurs tests d'infiltration. Ils nous ont dit que leur intention était de ne plus publier ces renseignements. Il était coutumier, avant le 11 septembre 2001, tant au Canada qu'aux États-Unis, de diffuser cette information. Nous l'avons fait ici suite à une demande d'accès à l'information lorsque j'étais sous-ministre adjoint du Groupe de la sécurité et sûreté au ministère.

Toutefois, après le 11 septembre 2001, nous avons jugé préférable de ne plus dévoiler ces renseignements. Cependant, j'ai connaissance de ce dont le sénateur fait état. Je crois qu'il y a eu une fuite et que certains chiffres ont été divulgués dans un magazine.

Le sénateur Wiebe: Pouvez-vous nous donner une idée de la fréquence de ces essais? Sans nous dévoiler les pourcentages, pouvez-vous nous rassurer et confirmer que les taux de défaillance ont radicalement baissé depuis la dernière fois que ces renseignements ont été communiqués sous le régime de l'accès à l'information?

M. Elliott: Tout d'abord, aucune défaillance n'est acceptable. Plusieurs changements ont été apportés au système de contrôle depuis septembre 2001, avec notamment une liste élargie d'objets interdits.

La formation que les contrôleurs ont suivie ou sont obligés de suivre a été renforcée et l'ACSTA est en train de la dispenser. Les indications les plus récentes en ma possession montrent que les choses s'améliorent.

Le sénateur Wiebe: Très bien. Qu'en est-il de la première partie de ma question, à savoir la fréquence de ces vérifications?

Mr. Elliott: Perhaps I might clarify. Infiltration tests are done — and I have conducted a number of them — whereby we try to take objects through screening points. We would not call that an audit.

We audit for a number of things. If it would be helpful, we could talk a little more about what our security inspectors do. Our security inspectors are on-site at all the major airports during the hours of operation. We regularly do infiltration tests.

Senator Wiebe: It can be safely said that every airport in Canada has had an infiltration test?

Mr. Elliott: Yes.

Senator Wiebe: Good.

Mr. Elliott: If I might clarify, the test has been done at every airport where there is screening, which is 89 airports in Canada. However, there are many more airports than that.

Senator Wiebe: That is understandable.

A favourite subject of mine, and something that causes me a lot of angst in terms of the safety and security of the people who live in our country, is that for some reason, there seems to be a vast proliferation within government of farming out security responsibilities, whether it be our police forces, our port police, our borders, our airports and so on — you name it. I believe something like five different departments are involved. Five ministers are now forming a special group, along with their deputies, to try to coordinate overall security.

Has any thought been given by your department to making a recommendation, or by the ministers involved for that matter, to do a Canadian-wide security audit on the effectiveness of all our different agencies in regards to safety and security in this country?

Mr. Elliott: The Auditor General is carrying out an audit of government expenditures on security post-September 11, 2001. However, I am not aware of any other such audit or activity.

Senator Cordy: I wish to thank you, Mr. Elliott, and your colleagues for appearing before us once again so that we can complete our questioning.

My first question concerns the Canadian Air Carrier Protective Program, probably better known by the American term, “air marshals” program.

You referred to it in your testimony before us last week in saying that there is a legal framework for notifying certain crew members that there is an officer on board.

We also heard testimony in November from the Air Canada Pilots Association and CUPE, which represents the flight attendants, that there are no protocols, procedures or training governing the activities of the pilots, the crews and the officers who may be on board.

M. Elliott: Précisons d’abord qu’il s’agit d’essais d’infiltration — et j’en ai réalisé moi-même un certain nombre — où nous tentons de traverser les points de contrôle avec certains objets. Ce n’est pas ce que nous appelons une vérification.

Nous contrôlons plusieurs choses. Je peux vous expliquer un peu plus avant ce que font nos inspecteurs de sécurité, si cela vous est utile. Nos inspecteurs de sécurité sont sur place dans tous les grands aéroports pendant les heures d’ouverture. Nous effectuons régulièrement des tests d’infiltration.

Le sénateur Wiebe: Peut-on dire que chaque aéroport canadien a fait l’objet de tests d’infiltration?

M. Elliott: Oui.

Le sénateur Wiebe: Bien.

M. Elliott: En tout cas dans chaque aéroport où il y un contrôle de sécurité, soit 89 aéroports au Canada. Mais il existe beaucoup plus d’aéroports que cela.

Le sénateur Wiebe: Je comprends bien.

L’un de mes chevaux de bataille, et c’est quelque chose qui m’inquiète énormément du point de vue de la sécurité des Canadiens, c’est que, pour quelque raison que je ne connais pas, il y a une vaste prolifération dans l’administration publique de sous-traitance des responsabilités sécuritaires, et ce aussi bien dans la police, que la police portuaire, à nos frontières et nos aéroports, et cetera. Je crois que quelques cinq ministères différents sont maintenant en jeu. Cinq ministres forment un groupe spécial, avec leurs sous-ministres, pour tenter de coordonner la sécurité d’ensemble.

Est-ce que votre ministère, ou bien les ministres concernés ont-ils jamais envisagé de mener une vérification de sécurité à l’échelle du Canada pour déterminer l’efficacité de toutes nos différentes agences ayant des attributions dans ce domaine?

M. Elliott: Le vérificateur général procède à un audit des dépenses gouvernementales pour la sécurité depuis le 11 septembre 2001. Cependant, je n’ai connaissance d’aucune autre activité de vérification.

Le sénateur Cordy: Merci, monsieur Elliott, ainsi que vos collègues, de comparaître de nouveau devant le comité pour un complément d’information.

Ma première question intéresse le Programme canadien de protection des transporteurs aériens, probablement mieux connu sous le nom américain de programme des «policiers de l’air».

Vous en avez fait état dans votre témoignage de la semaine dernière, en disant qu’il existe un cadre juridique relatif à la notification de certains membres d’équipage de la présence à bord d’un agent de police.

Nous avons également entendu en novembre les témoignages de l’Association des pilotes d’Air Canada et du syndicat SCFP, qui représente les agents de bord, à l’effet qu’il n’existe pas de protocole ou de procédure ou de formation régissant les activités des pilotes, des équipages et des policiers susceptibles d’être à bord.

All three groups were particularly concerned about this. However, the union representing flight attendants was particularly concerned that if they did not have prior knowledge of an officer on board, they might not come to the aid of an officer who has to take some action on a flight. In fact, they may interfere with or hinder the role of that officer.

I am wondering whether the Department of Transport has established protocols, or intends to establish protocols, for the cooperation of the pilots and the cabin crew with any armed police officers who may be on board.

Mr. Elliott: Firstly, the RCMP does have protocols, as I understand it, for this program, and the carriers are also required to have procedures in their operations manual.

Having said that, we have certainly heard directly from the associations and unions that the senator mentioned. They were all involved in our Aviation Security Advisory Committee. We recognized the need to change and improve training for flight crew. We are in the process of developing enhanced training with that in mind.

Senator Cordy: You said the RCMP has a protocol. Who, in fact, is notified if an officer will be on board?

Mr. Elliott: My understanding is, the pilot in charge and the chief flight attendant.

Senator Cordy: I can certainly understand the concern of the flight attendants who may be walking down the aisle of the plane and see a gun in someone's pocket, which would be startling if you were not aware that there was an officer on board.

Do you think it is necessary for more of the flight crew to be knowledgeable about whether or not an armed officer is on board?

Mr. Elliott: To be truthful, I do not know what is the right balance. I have sympathy for the views expressed by members of CUPE. For example, if I were one of their members, I would probably want to know.

On the other hand, I believe there is an advantage, and a necessity, to keeping the identity of the police officer secret, and certainly, not telling people who do not need to know. I believe it is a debateable point.

Senator Cordy: Yes, I believe it is debateable, because I also would want to know if I were a crew member. You do not want everyone in Canada to know who the armed officers are, either. I believe it is a question of trying to find a balance. Certainly, if you are working on a flight and you are concerned about the safety of the passengers, in addition to your own, it would be nice to know what you have to do, how you can best cooperate with an officer.

Mr. Elliott: Again, I notice that Deputy Commissioner Loepky from the Royal Canadian Mounted Police will be before the committee this afternoon. My understanding of the program is that an officer would only intervene in extreme situations.

Les trois groupes en étaient profondément préoccupés. Cependant, le syndicat des agents de bord craignait en particulier que si l'équipage de cabine n'est pas averti de la présence à bord d'un agent de police, il risque de ne pas venir en aide à ce dernier s'il doit effectuer une intervention en cours de vol. Au contraire, il risquerait plutôt de l'entraver ou de le gêner.

J'aimerais savoir si le ministère des Transports a élaboré, ou a l'intention d'élaborer, des protocoles en vue de la collaboration des pilotes et des équipages de cabine avec les agents de police armés pouvant se trouver à bord.

M. Elliott: Premièrement, la GRC a des protocoles, crois-je savoir, dans le cadre de ce programme et les transporteurs sont également tenus d'avoir des procédures à cet égard dans leur manuel d'exploitation.

Cela dit, nous avons pris langue directement avec les associations et syndicats que le sénateur a mentionnés. Tous ont participé à notre comité consultatif sur la sécurité aérienne. Nous avons reconnu la nécessité de modifier et d'améliorer la formation des équipages. Nous sommes en train de mettre au point cette formation renforcée, dans cette perspective.

Le sénateur Cordy: Vous avez dit que la GRC a un protocole. Qui donc est averti de la présence à bord d'un policier?

M. Elliott: Je crois savoir que c'est le capitaine et l'agent de bord en chef.

Le sénateur Cordy: Je peux comprendre la préoccupation des agents de bord qui pourraient, en arpentant l'allée, voir un pistolet dans la poche d'un passager, ce qui peut perturber s'ils ne savent pas qu'il y a un policier à bord.

Pensez-vous qu'il soit nécessaire d'informer davantage d'agents de bord de la présence dans l'avion d'un policier armé?

M. Elliott: Pour dire le vrai, je ne sais pas quel est le nombre judicieux. Je suis sensible aux arguments exprimés par les membres du syndicat des agents de bord. Par exemple, si j'étais l'un d'eux, j'aimerais probablement savoir.

En revanche, je pense qu'il y a un avantage, voire une nécessité, à garder secrète l'identité du policier et à taire sa présence à ceux qui n'ont pas besoin de savoir. C'est un point dont on peut débattre.

Le sénateur Cordy: Oui, je pense qu'il faudrait en débattre car moi aussi j'aimerais savoir si j'étais un membre de l'équipage. Certes, on ne voudrait pas que tout le monde au Canada connaisse l'identité de ces policiers armés. Il s'agit donc de trouver le juste équilibre. En tout cas, quelqu'un qui travaille à bord et qui s'inquiète de la sécurité des passagers, en sus de la sienne, aimerait savoir ce qu'il faut faire et comment coopérer le mieux avec un policier.

M. Elliott: J'ai remarqué que le sous-commissaire Loepky, de la Gendarmerie royale canadienne, comparaitra devant le comité cet après-midi. Selon ce que je sais du programme, le policier n'interviendrait que dans des situations extrêmes.

Senator Cordy: Are there pre-flight security briefings for the armed police officer and the flight crew?

Mr. Elliott: There is certainly no briefing of the entire flight crew with the officer.

Mr. Barrette, do you have any other information about the interaction among the officer, the chief flight attendant and the pilot in charge?

Mr. Barrette: The protective program officer will brief both the pilot and the chief flight attendant. Part and parcel of the air carrier procedures is for the chief flight attendant to brief the rest of the attendants on the plane.

Senator Cordy: They would be aware that there would be an officer on board, but just not who it would be. Is that what you are saying?

Mr. Barrette: That is correct.

Senator Forrestall: Would they not be required to advise the second officer?

Mr. Barrette: It would be the cockpit crew, so both the pilots and the first officer.

Senator Forrestall: There is quite a difference between the pilot in charge and the cockpit crew. It could extend, as well, to navigator, a spare pilot, an engineer.

Mr. Barrette: It would be the cockpit crew.

Senator Cordy: I am wondering about the cost of placing armed police officers on the flight. It must be extremely high when they are taking up an additional seat in addition to receiving their salary. I understand that if we want to fly into Reagan, we have no alternative.

However, was there any costing done, in addition to having the officer on board, for some perhaps additional security, as at some airports, when you go through the gate? When you are checking in, you are asked three standard questions about your luggage. Some airports have people going up and down the line while people are going through the security system.

Have you done any costing of that or any looking into the best value for our dollar?

Mr. Elliott: I would say it is true that the program for having RCMP officers on board flights is costly. It takes a fair amount of money to train and pay an RCMP officer.

With respect to the costs of the seat, as you may have heard from carriers, they are required to provide it at no charge to the government. However, that is a significant cost as well.

With respect to other measures, our approach has been, both before and after September 11, but certainly since then, to enhance security in a number of ways, each of which we would hope complements the other.

We have spent a considerable amount of money on the screening of passengers and their belongings, and on the program with the RCMP we have just been discussing. The government is also investing \$35 million to assist carriers in fortifying the cockpit against intrusion.

Le sénateur Cordy: Y a-t-il des breffages sécuritaires avant le vol pour le policier armé et l'équipage?

M. Elliott: Il n'y a pas de breffage de l'équipage complet avec l'agent.

Monsieur Barrette, avez-vous d'autres renseignements sur l'interaction entre le policier, l'agent de bord en chef et le capitaine?

M. Barrette: L'agent du programme de protection informe et le pilote et l'agent de bord en chef. Les procédures des transporteurs aériens prévoient que l'agent de bord en chef informe les autres membres de l'équipage de cabine à bord de l'avion.

Le sénateur Cordy: L'équipage de cabine sait donc qu'un policier est à bord, mais ne sait pas qui c'est. Est-ce là ce que vous dites?

M. Barrette: C'est juste.

Le sénateur Forrestall: Est-ce qu'ils ne sont pas tenus d'informer le second pilote?

M. Barrette: L'équipage technique est informé, c'est-à-dire les deux pilotes et le capitaine.

Le sénateur Forrestall: Il y a toute une différence entre le capitaine et l'équipage navigant. Cela pourrait couvrir aussi le navigateur, un pilote suppléant, un ingénieur.

M. Barrette: C'est tout l'équipage navigant.

Le sénateur Cordy: Je m'interroge sur le coût de la présence à bord de policiers armés. Il doit être extrêmement élevé, puisque le policier occupe un siège, en sus de toucher son salaire. Je crois savoir que nous n'avons pas le choix, s'agissant des avions à destination de Reagan.

Mais a-t-on chiffré le coût des mesures de sécurité supplémentaires dans certains aéroports, au moment de l'embarquement, en sus du policier à bord? Au moment de l'enregistrement, on vous pose trois questions routinières sur vos bagages. Dans certains aéroports, des préposés arpentent la file d'attente au point de contrôle.

Avez-vous calculé le coût de ce dispositif pour rechercher la façon d'optimiser la dépense?

M. Elliott: Il est certes vrai que le programme d'accompagnement des vols par des agents de la GRC est coûteux. Il en coûte pas mal cher de former et rémunérer un agent de la GRC.

Pour ce qui est du coût du siège, les transporteurs vous ont peut-être déjà dit qu'ils sont tenus de fournir ce siège gratuitement. Évidemment, cela comportera un coût aussi.

Pour ce qui est d'autres mesures, notre approche, tant avant qu'après le 11 septembre, mais certainement depuis, a consisté à renforcer la sécurité de diverses façons, dont nous espérons que chacune complète l'autre.

Nous avons dépensé pas mal d'argent pour l'inspection des passagers et de leurs bagages et pour le programme de la GRC que nous venons d'évoquer. Le gouvernement investit également 35 millions de dollars pour aider les transporteurs à fortifier les cockpits contre les intrusions.

Certainly, it is not our view that improvement in one area is sufficient.

Senator Cordy: It is a variety of things.

I am going to change now to a related subject that you made mention of when we were talking about the officers on board, and that is the training of the crew.

I know that Transport Canada is currently leading an internal working group dealing with cabin crew training. When you spoke to us last week, you said that the minister approved the group's recommendations in June.

You also said that the target date for implementation is the summer of 2003, which seems kind of far off to me, although it is almost 2003 now.

We heard testimony from CUPE about the lack of training for dealing with air rage, dangerous substances and terrorism. We also heard testimony that training has not been updated, that no changes have been made to it in 10 years.

What percentage of the current basic training course for flight attendants must be spent on security measures?

Mr. Elliott: I am sorry, senator. I do not know the answer to that question.

Senator Cordy: Are there refresher courses? People take basic training, but do you hold refresher courses to update knowledge of security issues for the crew?

Mr. Elliott: My understanding is that there are training requirements with respect to security and a number of related issues, including bomb threats, hijackings and security of aircraft on the ground. As I indicated in my remarks, we are in the process of updating and enhancing the requirements related to that training.

Senator Cordy: How often do people receive ongoing training?

Mr. Elliott: I believe annually, but I am not certain of that. I will have to look into it.

Senator Cordy: Many things have been implemented since September 2001. However, we have heard a suggestion that the delay in adopting updated standards of training can be attributed to disagreement within the department over who is responsible for developing the new regulations or standards. Would that be accurate?

Mr. Elliott: It has been suggested, but I do not agree with it.

Senator Cordy: Does the department stipulate how much basic training ramp workers, baggage handlers, cargo handlers and plane groomers should receive on how to identify and handle explosives, or is that strictly under the jurisdiction of the air carriers?

Mr. Elliott: I am informed that it is under the responsibility of the air carrier. We have worked on some awareness material.

Nous ne considérons pas, en tout cas, qu'il suffit d'une amélioration dans un domaine.

Le sénateur Cordy: Plusieurs choses doivent aller de pair.

Je vais passer maintenant à un sujet apparenté que vous avez effleuré lorsque nous parlions des policiers à bord, soit la formation de l'équipage.

Je sais que Transports Canada dirige actuellement un groupe de travail interne qui se penche sur la formation de l'équipage de bord. Vous nous avez dit la semaine dernière que le ministre a approuvé en juin les recommandations du groupe.

Vous avez indiqué également que l'échéance de mise en oeuvre est l'été 2003, ce qui me paraît assez lointain, bien que nous soyons déjà presque en 2003.

Le SCFP a déploré le manque de formation quant au comportement à adopter face à la rage de l'air, aux substances dangereuses et au terrorisme. On nous a dit également que la formation n'a pas été actualisée, qu'elle n'a pas changé depuis dix ans.

Quel pourcentage du temps de formation de base du personnel de cabine doit-être consacré aux mesures de sécurité?

M. Elliott: Désolé, sénateur, je ne connais pas la réponse à cette question.

Le sénateur Cordy: Y a-t-il des cours d'actualisation? Les gens suivent la formation de base mais organisez-vous des cours d'actualisation pour rafraîchir les connaissances de l'équipage en matière de sécurité?

M. Elliott: Je crois savoir qu'il y a une formation obligatoire portant sur la sécurité et des sujets apparentés, dont les alertes à la bombe, les détournements et la sécurité de l'avion au sol. Comme je l'ai indiqué, nous sommes en train de mettre à jour et de renforcer les exigences en matière de formation.

Le sénateur Cordy: Avec quelle fréquence le personnel doit-il suivre des cours d'apprentissage continu?

M. Elliott: Je crois que c'est annuellement, mais je n'en suis pas sûr. Il faudra que je me renseigne.

Le sénateur Cordy: Beaucoup de choses ont été faites depuis septembre 2001. Cependant, on nous a dit que si les normes revues tardent à être adoptées, c'est à cause de divergences au sein du ministère quant au service responsable de l'élaboration des nouvelles règles ou normes. Est-ce exact?

M. Elliott: C'est ce que l'on a dit, mais je ne suis pas d'accord.

Le sénateur Cordy: Le ministère détermine-t-il la formation de base à dispenser aux employés, aux bagagistes et manutentionnaires et préposés à l'entretien pour leur apprendre à identifier les explosifs et comment réagir, ou bien cela est-il strictement du ressort des transporteurs aériens?

M. Elliott: On m'informe que c'est la responsabilité des transporteurs. Nous avons collaboré à du matériel de sensibilisation.

I am sorry, senator, but I do not know what the requirements are for those categories of employees. I would certainly be happy to undertake to provide the committee, Mr. Chairman, with information in that regard.

The Chairman: If you could, it would be helpful. The unions have suggested that they are waiting for further training from the carriers, and the carriers are, in turn, waiting for instructions from Transport Canada. It has been suggested to the committee that the carriers could proceed with a training program now, but they are reluctant to do that for fear that Transport Canada will subsequently come forward with a slightly different program, and therefore they will have to retrain. As a consequence, no training is going ahead in this regard.

Would you provide the committee with a specific clarification that that is the process, you provide the carriers with what the training is to consist of? Would you also tell us what the timelines would be once Transport Canada decides what sort of training is appropriate, and how long the carriers will have to train their employees? That would be very helpful.

Mr. Elliott: I would be happy to provide that information.

Senator Atkins: We have heard conflicting testimony. I will ask you this question: Who is responsible for screening the mail and parcels that are put on board passenger aircraft, Air Canada or Canada Post? How do they discharge these responsibilities?

Mr. Elliott: I think if the mail were in the possession of the carrier, it would be the carrier. Prior to it being delivered to the carrier, it would be Canada Post. My understanding is that mail is not routinely screened.

Senator Atkins: Is there a risk that the responsibility could fall between two stools, so to speak, between Canada Post and Air Canada, in terms of who screens and who watches for any possibility of dangerous cargo or mail?

Mr. Elliott: As to watching for dangerous cargo, it would depend at what time and where in the process. The mail is always either in the custody of Canada Post or the carrier. One or the other. I would think it would be clear when it was in Canada Post's custody, and vice versa.

Senator Atkins: It could be with a contract carrier between Canada Post and the airport. Who would watch and secure that mail?

Mr. Elliott: My suspicion is that it would be the responsibility of Canada Post until the mail was actually delivered to the carrier.

Senator Atkins: However, chances are, if the carrier got a certification from Canada Post, it would satisfy the carrier that that mail is okay to transport?

Mr. Elliott: I believe so, yes.

Senator Atkins: You talk about the 89 airports in Canada where there is screening. How many are you aware of beyond that 89? Are they in remote areas? I assume they are.

Désolé, sénateur, mais je ne connais pas les exigences pour cette catégorie d'employés. Je m'informerai volontiers et transmettrai les renseignements au comité, monsieur le président.

Le président: Nous vous en serions reconnaissants. Les syndicats ont indiqué qu'ils attendent des transporteurs une formation plus poussée et les transporteurs, à leur tour, attendent les instructions de Transports Canada. On nous a dit également que les transporteurs pourraient commencer le programme de formation maintenant, mais qu'ils sont réticents à le faire de crainte que Transports Canada n'arrive ultérieurement avec un programme légèrement différent et qu'il faille tout recommencer. De ce fait, aucune formation n'est dispensée sur ce plan en ce moment.

Pourriez-vous confirmer au comité que tel est bien le processus, que vous fournissez aux transporteurs le contenu de la formation? Pouvez-vous nous dire aussi quelles sont les échéances une fois que Transports Canada détermine la formation appropriée et de combien de temps les transporteurs disposeront pour la dispenser à leurs employés? Ce serait utile.

M. Elliott: Je fournirais volontiers ce renseignement.

Le sénateur Atkins: Nous avons entendu des témoignages contradictoires. Je vous pose la question suivante. Qui est responsable de l'inspection du courrier et des colis chargés à bord des avions de passagers, Air Canada ou Postes Canada? Comment s'acquittent-ils de ces responsabilités?

M. Elliott: Je pense qu'une fois le courrier en possession du transporteur, celui-ci est responsable. Avant la livraison au transporteur, c'est Postes Canada. Je crois savoir que le courrier n'est pas inspecté routinièrement.

Le sénateur Atkins: Y a-t-il un risque que la responsabilité tombe entre deux chaises, pour ainsi dire, entre Postes Canada et Air Canada, c'est-à-dire que ni l'un ni l'autre ne cherche à déceler le fret ou le courrier dangereux?

M. Elliott: S'agissant de fret dangereux, tout dépend du moment et du stade du processus. Le courrier est toujours soit aux mains de Postes Canada soit du transporteur. C'est l'un ou l'autre. Je pense qu'il est clair quand il est sous la garde de Postes Canada et quand sous celle du transporteur.

Le sénateur Atkins: Il pourrait être aux mains d'un transporteur à contrat entre les locaux de la poste et l'aéroport. Qui surveille alors le courrier?

M. Elliott: J'ai l'impression qu'il est sous la responsabilité de Postes Canada jusqu'à ce qu'il soit livré au transporteur.

Le sénateur Atkins: Il est toutefois probable que si le transporteur intermédiaire est accrédité par Poste Canada, le transporteur aérien ne se posera pas de questions?

M. Elliott: Je crois que oui.

Le sénateur Atkins: Vous parlez des 89 aéroports du Canada qui font l'inspection. Combien d'autres en existe-t-il? Sont-ils situés en régions isolées? J'imagine que oui.

Mr. Elliott: Yes, among the list of 89 are some fairly remote locations. I think our civil aviation branch would say that there are some 250 “aérodromes,” as they call them.

Senator Atkins: If people want to transport a parcel from the far North, they put it on an aircraft and they check it through. Assume it is going to Vancouver from somewhere in the North. To get to Vancouver, it has to go through Edmonton. Is there any process in place to check anything that might come from one of those remote areas, where there may be no screening, and then is transferred from one major airport to another?

Mr. Elliott: The general regime with respect to the carriage of people and bags from locations where there is no screening is that they cannot be discharged into the secure area of an airport until they are screened.

What information do we have with respect to the mail?

Mr. Barrette: First, by law, there are acceptance procedures that have to be carried out by the air carriers who accept mail for transportation. After that, the air carriers have to exercise control and custody of the mail until transported.

Senator Atkins: Any mail that is coming from a remote area to Edmonton, for example, and then distributed to other parts of Canada, would be screened at the Edmonton airport?

Mr. Elliott: As we indicated, senator, I do not think there is a system for the comprehensive screening of mail.

The Chairman: Mr. Elliott’s testimony is that they are not screening the mail, Senator Atkins.

That begs the question, why are you spending so much effort checking passengers and not the mail?

Mr. Elliott: There are a couple of answers to that, senator. I think that certainly mail is an area of concern. There is one distinguishing characteristic of mail as opposed to passengers, and that is, generally, if I mail something, I do not know what airplane it is going to be on.

The Chairman: That may well be the case, but that is not true of parcels, which also are not screened.

Mr. Elliott: I cannot agree with that, with respect.

The Chairman: You may not agree with it, but it is a fact.

Mr. Elliott: That is not my understanding.

The Chairman: Would you clarify it for the committee, please? If it is not your understanding, then please tell the committee what your understanding is.

Mr. Elliott: My understanding is that when you send a parcel, you do not know what aircraft it will be on.

The Chairman: This committee has received testimony that it is possible, simply by the timing of taking a parcel to the airport, to ensure that it will be on a certain flight.

M. Elliott: Oui, parmi les 89 certains sont situés dans des régions assez isolées. Je crois que notre direction de l’aviation civile dirait qu’il y a quelque 250 «aérodromes», comme on les appelle.

Le sénateur Atkins: Si quelqu’un veut acheminer un colis depuis le Grand Nord, il le met à bord d’un avion et le colis est enregistré jusqu’à la destination. Supposons qu’il soit à destination de Vancouver, en provenance de quelque part dans le Nord. Pour aller à Vancouver, il doit passer par Edmonton. Y a-t-il en place un mécanisme pour contrôler tout ce qui arrive en provenance de ces régions isolées où il n’y a pas d’inspection et est transféré ensuite d’un grand aéroport vers un autre?

M. Elliott: Le régime général applicable au transport des personnes et bagages en provenance d’aéroports où il n’y a pas d’inspection est qu’ils ne peuvent être déchargés dans une zone sécuritaire d’un aéroport sans inspection.

Que savons-nous au sujet du courrier?

M. Barrette: Premièrement, en droit, les transporteurs aériens qui acceptent de transporter du courrier postal doivent suivre un certain nombre de procédures d’acceptation du fret. Ensuite, les transporteurs aériens doivent assurer la garde du courrier jusqu’au départ.

Le sénateur Atkins: Le courrier arrivant à Edmonton en provenance d’une région isolée, par exemple, et qui est ensuite distribué dans d’autres parties du Canada, sera inspecté à l’aéroport d’Edmonton?

M. Elliott: Comme nous l’avons dit, je ne pense pas qu’il y ait un système d’inspection généralisé du courrier.

Le président: Sénateur Atkins, M. Elliott indique qu’il n’y a pas d’inspection du courrier.

Cela amène à se demander pourquoi on consacre tant d’efforts à contrôler les passagers alors que l’on n’inspecte pas le courrier?

M. Elliott: Il y a plusieurs réponses à cela, sénateur. Le courrier est certes un sujet de préoccupation, mais il se distingue des voyageurs par une caractéristique, le fait que lorsqu’on poste quelque chose, on ne sait généralement pas sur quel avion l’envoi va partir.

Le président: C’est peut-être le cas des lettres, mais certainement pas des colis, qui ne sont pas inspectés non plus.

M. Elliott: Sauf votre respect, je ne suis pas d’accord.

Le président: Vous n’êtes peut-être pas d’accord, mais c’est la réalité.

M. Elliott: Ce n’est pas ce qu’il me semble.

Le président: Pourriez-vous préciser les choses, dans ce cas? Si ce n’est pas ce qu’il vous semble, alors veuillez dire au comité ce qu’il vous semble.

M. Elliott: Il me semble que lorsqu’on envoie un colis, on ne sait pas sur quel avion il partira.

Le président: Des témoins ont dit au comité que l’on peut assurer qu’un colis sera à bord d’un certain avion simplement en choisissant le moment où on le dépose à l’aéroport.

Mr. Elliott: We have requirements in place that should prevent that.

The Chairman: That is contrary to the testimony we have received to date, but thank you for telling us that.

Senator Forrestall: I have had the sometimes pleasant, sometimes unpleasant, task of shipping lobsters, and I want someone at the airport to meet that flight. So far, I have not had any problems. How did I do that?

Mr. Elliott: I would be happy to look into that, senator.

Senator Forrestall: I am just saying I think the Chair is right. I wish someone would look into it, because after all the talk of protection against terrorist acts, someone can put a box of chocolates in the mail. In Halifax, Corner Brook and St. John's, you have a pretty good idea what is leaving and when. Perhaps some qualified answer to this might be available, or indeed in the interest of the work you are trying to do. Possibly it should be made public, because it is not as black and white as you portray.

Mr. Elliott: I will certainly look into that, senator.

Senator Smith: You have just reminded me that last summer, I had a fine dinner at my place in the country, which is quite out of the way, and I was assured that 50 lobsters would arrive from New Brunswick at 5 p.m. Right at the stroke of 5 p.m., there they were.

I wanted to focus to some extent on the relationship among airport authorities in particular. We want to have a comfort level that there is coordination between the various stakeholders, whether Transport Canada, CATSA, the Mounties, the airlines, I suppose immigration, customs, et cetera, or others — that security is functioning in a coordinated, rationalized and also a cost-effective way. When we had the Auditor General here about two weeks ago, she testified, with specific reference to the airport authorities, that the Auditor General does not have the right to audit, but that Transport Canada does because of provisions in the leases.

Can you confirm that that is your understanding as well?

Mr. Elliott: That is my understanding. I might point out, Mr. Chairman, some written material following up on questions raised by Senator Meighen was provided to the committee through your clerk on this subject.

Senator Smith: I had a chance to review that. It was helpful and I appreciate that. I am sure the committee does.

Perhaps you could give us a commentary on the extent to which Transport Canada is exercising this right? The angle we are trying to get at is the source of funding to the airport authorities for security measures. It is probably helpful to have a feel for how it was before 9/11, and then, with the new security fee, post 9/11. The one with which I am most familiar, Pearson, handles about one-third of the traffic in the country. How much of that \$12 fee do they get?

M. Elliott: Nous imposons des conditions qui devraient empêcher cela.

Le président: Cela ne correspond pas aux témoignages que nous avons entendus jusqu'à présent, mais merci de cette précision.

Le sénateur Forrestall: J'ai eu la tâche, parfois agréable, d'autres fois désagréables, d'expédier des homards, auquel cas j'envoie quelqu'un à l'aéroport en prendre réception à la descente de l'avion. Jusqu'à présent, je n'ai jamais eu de problème. Comment ai-je pu faire cela?

M. Elliott: Je me ferais un plaisir de me renseigner, sénateur.

Le sénateur Forrestall: Je dis simplement que le président a raison. J'aimerais que quelqu'un se penche là-dessus, car en dépit de tous les discours sur la protection contre les actes terroristes, quelqu'un peut simplement poster une boîte de chocolats. À Halifax, Corner Brook et St. John's, on sait bien quel avion part à quelle heure. Dans l'intérêt du travail que vous faites, vous pourriez peut-être chercher quelques réponses sûres. Peut-être faudrait-il les rendre publiques, car les choses ne sont pas aussi simples que vous les dépeignez.

M. Elliott: Je vais certainement me renseigner, sénateur.

Le sénateur Smith: Cela me rappelle justement que l'été dernier j'organisais un souper fin dans ma résidence secondaire, qui est assez à l'écart, et on m'a garanti que 50 homards arriveraient du Nouveau-Brunswick à 17 h. À 17 h pile, ils étaient là.

J'aimerais m'attarder un peu sur les relations entre les administrations aéroportuaires, en particulier. J'aimerais quelque assurance qu'il y a une coordination entre les divers intervenants, entre Transports Canada, l'ACSTA, la Gendarmerie royale, les compagnies aériennes, les services d'immigration et de douane, je suppose, et d'autres encore — que la sécurité est organisée de manière coordonnée, rationnelle et rentable. Lorsque la vérificatrice générale a comparu ici il y a deux semaines, elle nous a indiqué qu'elle n'a pas le pouvoir de vérifier les comptes des administrations aéroportuaires mais que Transports Canada possède ce pouvoir, qui est spécifié dans les baux.

Pouvez-vous confirmer qu'il en est ainsi?

M. Elliott: Effectivement. Je signale, monsieur le président, que nous avons adressé à votre comité, par l'intermédiaire du greffier, des documents à ce sujet, suite aux questions du sénateur Meighen.

Le sénateur Smith: J'en ai pris connaissance. Ils étaient utiles et j'ai apprécié le geste. Je suis sûr qu'il en va de même des autres membres.

Pourriez-vous nous indiquer dans quelle mesure Transports Canada exerce ce droit? Nous cherchons à déterminer la source de financement des administrations aéroportuaires pour les mesures de sécurité. Il serait utile de savoir comment les choses se passaient avant le 9/11 et aujourd'hui, avec le nouveau droit pour la sécurité. L'aéroport que je connais le mieux, Pearson, reçoit à peu près un tiers du trafic du pays. Quelle part de ce droit de 12 \$ lui verse-t-on?

Mr. Elliott: As I believe the committee is aware, Mr. Chairman, that fee is collected by carriers and provided to the Canada Customs and Revenue Agency, so airport authorities as such do not receive any of that money. Funds are appropriated by Parliament to CATSA, which spends money on security at airports. At the moment, they are funding passenger screening and the buying and installing of equipment. I do not have a breakdown of that by airport.

Revenue generated by airports, as I indicated when I was last here, Mr. Chairman, actually falls under another Assistant Deputy Minister of Transport Canada, Programs and Divestiture, Ron Sully. My information, based on discussions with Mr. Sully's officials following my last appearance, is that audits are currently only done at airports that pay rent, and only with respect to security expenditures relating to revenue that they generate in those circumstances.

That is where information might be audited, but as I understand it, there is no comprehensive program to audit those revenues across the board.

Senator Smith: Which of the major ones would not pay rent? Do they not all pay rent?

Mr. Elliott: Certainly not all 89 airports pay rent. I believe there are only six airports in the country that do. Six might not be the exact number, but it is not significantly more than that.

Senator Smith: Do you recall offhand which ones do for certain? Does Toronto?

Mr. Elliott: Toronto certainly does.

Senator Smith: Do Montreal and Vancouver?

Mr. Elliott: I believe so, yes.

Senator Smith: Do you know the others offhand?

Mr. Elliott: Ottawa is one. I have certainly heard from Mr. Benoit on that subject, even though I told him what I told the committee, Mr. Chairman. It is not an area of responsibility of my group.

The Chairman: Can you provide us with a list?

Mr. Elliott: I would be happy to do that.

Senator Smith: There have been audits underway, but they really relate to ensuring that Transport Canada gets its appropriate share of rent. Is that the gist of the matter?

Mr. Elliott: That is my understanding, yes.

Senator Smith: Are you learning anything about security allocations from these audits? Is there anything coming out of these audits that is helpful to you with regard to the big picture on security? If you take Toronto, for example, and I regret to say this because that is where I am from — I was born there — when this committee thinks of Pearson airport, the word “cooperation” does not leap to mind.

M. Elliott: Vous savez certainement, monsieur le président, que le droit est perçu par les transporteurs qui le reversent à l'Agence des douanes et du revenu du Canada, si bien que les administrations aéroportuaires ne reçoivent aucune part de cet argent. Le Parlement alloue des crédits à l'ACSTA, laquelle engage les dépenses pour la sécurité dans les aéroports. À l'heure actuelle, elle finance l'achat et l'installation du matériel d'inspection des passagers. Je n'ai pas la ventilation de ces dépenses par aéroport.

Les recettes dégagées par les aéroports, comme je vous l'ai dit lors de ma dernière comparution, monsieur le président, relèvent en fait d'un autre sous-ministre adjoint de Transports Canada, Ron Sully, responsable des programmes et des cessions. J'ai pris langue avec les collaborateurs de M. Sully après ma dernière comparution et ils m'ont indiqué que des vérifications ne sont actuellement faites que dans les aéroports qui paient un loyer, et uniquement pour ce qui est des dépenses de sécurité liées à des recettes dégagées.

C'est à ce niveau que nous pouvons effectuer des vérifications, mais à ma connaissance il n'y a pas de programme global de vérification de ces revenus dans tous les aéroports.

Le sénateur Smith: Lesquels des grands aéroports ne paient pas de loyer? Ne paient-ils pas tous un loyer?

M. Elliott: Non, pas tous les 89. Je crois qu'il n'y a que six aéroports du pays qui paient un loyer. Ce n'est peut-être pas le chiffre exact, mais il n'y en a pas beaucoup plus.

Le sénateur Smith: Sauriez-vous lesquels en paient assurément? Est-ce le cas de Toronto?

M. Elliott: Toronto, c'est certain.

Le sénateur Smith: Montréal et Vancouver?

M. Elliott: Je crois que oui.

Le sénateur Smith: Sauriez-vous quels sont les autres?

M. Elliott: Ottawa en est un. J'ai en tout cas fait l'objet d'une intervention de M. Benoit à ce sujet, mais je lui ai dit la même chose qu'au comité, monsieur le président, à savoir que ce n'est pas du ressort de mon groupe.

Le président: Pourriez-vous nous fournir la liste?

M. Elliott: Ce sera avec plaisir.

Le sénateur Smith: Des vérifications ont été menées, mais elles visent surtout à s'assurer que Transports Canada touche bien les loyers qui lui reviennent. Est-ce là le but, en substance?

M. Elliott: C'est ce qu'il me semble, oui.

Le sénateur Smith: Est-ce que ces vérifications vous permettent de tirer des leçons sur les crédits pour la sécurité? En tirez-vous des renseignements qui peuvent être utiles pour ce qui est de la situation générale en matière de sécurité? Si vous prenez Toronto, par exemple, et je regrette de le dire, car c'est de là que je viens — j'y suis né — lorsque le comité pense «aéroport Pearson», le mot «coopération» ne vient pas immédiatement à l'esprit.

Are these audits helpful? Are you learning things vis-à-vis a cost-effective, coordinated, cooperative security structure? Are they cooperating?

Mr. Elliott: I cannot answer that question, senator. I must confess that what I know about our audit regime with respect to airports I have learned since my appearance last week.

Senator Smith: Okay. You have 30 personnel in Transport Canada whose job is basically to monitor, review and manage these leases across the country; is that correct?

Mr. Elliott: That is my understanding.

Senator Smith: I am not quarrelling with that, I am just curious. What would these 30 people be doing if only half a dozen are paying rent? I imagine these are the big-volume airports, which manage a majority of the passenger flights in this country.

Mr. Elliott: That is my understanding. I also believe that there are leasehold arrangements with other airports that do not currently include the paying of rent. I hate to sound bureaucratic, Mr. Chairman, but I am afraid that is not an area of activity within my part of Transport Canada. Thus, my knowledge of it is extraordinarily limited.

The Chairman: We understand that, Mr. Elliott. There is a division of labour in the department and you are telling us that this is not part of your division. Senator Smith is pursuing the matter of the \$12 tax that we understand goes into the Consolidated Revenue Fund. We also understand that it is appropriated by Parliament. Having said that, we think that Canadians would like to see where the \$12 tax they are paying at various airports is being spent. Could you, on behalf of the department, undertake to give us some indication of how the spending matches up with the collection? That is the issue in question.

Mr. Elliott: That question, Mr. Chairman, is of more direct interest to me. The government has stated that its intention is to match revenues and expenditures — match revenues from the air travellers' security charge with expenditures relating to —

The Chairman: — incremental security.

Mr. Elliott: Yes. The government has also undertaken to do an annual review of those revenues and expenditures. The first such review is currently underway. The Auditor General has been asked to examine the revenues and the expenditures to provide assurances to Canadians that in fact there will be a balance between them.

The Chairman: I would invite you to review the testimony that the Auditor General gave before this committee some three weeks ago, when she expressed concern that the accounts were not being established in a manner that would facilitate the determination of revenues matching expenditures. That is of great concern to us.

Ces vérifications sont-elles utiles? Vous apprennent-elles quelque chose du point de vue d'une structure sécuritaire rentable, coordonnée et coopérative? Les aéroports coopèrent-ils?

M. Elliott: Je ne puis répondre à cette question, sénateur. Je dois avouer que ce que je sais de notre régime de vérification dans les aéroports, je l'ai appris depuis ma comparution la semaine dernière.

Le sénateur Smith: Bien. Vous avez un effectif de 30 personnes à Transports Canada dont le travail principal consiste à contrôler, revoir et gérer ces baux à travers le pays; est-ce exact?

M. Elliott: Je crois.

Le sénateur Smith: Je ne conteste rien, je suis simplement curieux. Que font ces 30 personnes si seulement une demi-douzaine paient un loyer? J'imagine que ce sont des aéroports à gros volume, qui gèrent la majorité des vols dans ce pays.

M. Elliott: C'est ce qu'il me semble. Je crois qu'il y a également des accords de location avec d'autres aéroports qui ne prévoient pas le paiement d'un loyer. Je ne veux pas m'abriter derrière les structures bureaucratiques, monsieur le président, mais je crains que ce n'est pas un domaine d'activité relevant de mon service à Transports Canada. C'est pourquoi mes connaissances sont extrêmement limitées.

Le président: Nous comprenons cela, monsieur Elliott. Il y a une division du travail au sein du ministère et vous me dites que cela n'est pas de votre ressort. Le sénateur Smith cherche des renseignements sur la taxe de 12 \$, dont nous savons qu'elle est versée au Trésor. La répartition est ensuite effectuée par le Parlement. Cela dit, nous pensons que les Canadiens aimeraient savoir à quoi est employée cette taxe de 12 \$ qu'ils paient dans les divers aéroports. Pourriez-vous, pour le compte du ministère, nous fournir quelques chiffres montrant le recoupement entre les dépenses et les recettes? C'est là le noeud de l'affaire.

M. Elliott: Cet aspect, monsieur le président, me concerne plus directement. Le gouvernement a déclaré que son intention est de coupler les recettes et les dépenses — assortir les recettes provenant du droit pour la sécurité du transport aérien et les dépenses pour...

Le président: ... le renforcement de la sécurité.

M. Elliott: Oui. Le gouvernement s'est également engagé à procéder à un examen annuel de ces recettes et dépenses. Le premier de ces examens est actuellement en cours. La vérificatrice générale a été invitée à examiner les recettes et les dépenses, de façon à donner l'assurance aux Canadiens que les deux s'équilibrent bien.

Le président: Je vous invite à prendre connaissance du témoignage de la vérificatrice générale à ce comité il y a trois semaines environ, lorsqu'elle s'est inquiétée que les comptes n'étaient pas constitués de manière à faciliter ce couplage entre recettes et dépenses. Cela nous préoccupe grandement.

Mr. Elliott: I hear your concern, senator, and I am certainly interested in that. However, Transport Canada did not establish the charge; we do not collect the money, and we do not directly spend it. The greatest portion of that money is spent by CATSA.

The Chairman: It sounds like you are saying that it is someone else's problem. Are you recommending that we call CATSA officials to appear before the committee again to give us this accounting?

Mr. Elliott: I am sorry, but I am somewhat at a loss. The Auditor General, in my understanding, will be in a good position to examine expenditures by CATSA. In addition to her general responsibilities as the Auditor General of Canada, she is specifically named by the CATSA legislation as its auditor because it is a Crown corporation.

The Chairman: Have you had occasion to review Ms. Fraser's testimony before this committee?

Mr. Elliott: I believe I did review parts of it.

The Chairman: I would commend it to you, because Ms. Fraser certainly left the committee with the impression that, aside from timing problems, she was uncertain as to whether the different accounts could be matched up in such a manner as to indicate whether Pearson, Ottawa or any other airport was receiving its share of the tax.

Mr. Elliott: I better understand your question now, senator. I do not have any information to offer with respect to the tracking of expenditures by airports. I am simply indicating that in her position as auditor of CATSA, a Crown corporation, the Auditor General will have broad information concerning its expenditures.

Senator Smith: Really, I am trying to understand the degree of cooperation among the various stakeholders, and the airport authorities in particular. I chose Toronto because it is the biggest. Could you comment, Mr. Elliott, on that degree of cooperation in terms of information that you need? Have there been any challenges or problems?

Mr. Elliott: My dealings with the Greater Toronto Airports Authority, GTAA, are not directly related to their leases. On both safety and security issues, I would say that the GTAA has been quite cooperative with us. The head of GTAA certainly has strong views with respect to security, and he is not shy about making those views known. However, I would say that we generally experience good cooperation from the GTAA, and airports generally, on security.

Senator Smith: How long are the leases?

Mr. Elliott: I believe they are 60 years.

Senator Smith: Are there any renewal conditions along the way, or is it carte blanche for 60 years?

Mr. Elliott: I cannot answer that question.

M. Elliott: J'entends votre préoccupation, sénateur, et le sujet m'intéresse certainement. Cependant, ce n'est pas Transports Canada qui a fixé le montant du droit; nous ne percevons pas cet argent, et nous ne le dépensons pas non plus directement. La plus grande part de cet argent est dépensé par l'ACSTA.

Le président: Vous avez l'air de dire que c'est le problème de quelqu'un d'autre. Recommandez-vous que nous convoquions de nouveaux les responsables de l'ACSTA pour avoir communication de ces comptes?

M. Elliott: Veuillez m'excuser, mais je suis un peu perdu. Il me semble que la vérificatrice générale sera bien placée pour examiner les dépenses de l'ACSTA. Outre ses responsabilités générales en tant que vérificateur général du Canada, la loi instituant l'ACSTA la désigne expressément comme vérificatrice de l'administration, car celle-ci est une société d'État.

Le président: Avez-vous eu l'occasion de lire le témoignage de Mme Fraser devant notre comité?

M. Elliott: En partie.

Le président: Je vous en recommande la lecture, car Mme Fraser a certainement donné au comité l'impression, outre les problèmes de chronologie, qu'elle n'est pas certaine que les divers comptes puissent être couplés de manière à déterminer si Pearson, Ottawa ou tout autre aéroport reçoit sa part de la taxe.

M. Elliott: Je comprends mieux votre question maintenant, sénateur. Je n'ai pas de renseignement sur le plan de la ventilation des dépenses par aéroport. Je dis simplement qu'en sa qualité de vérificatrice de l'ACSTA, une société d'État, la vérificatrice générale disposera de toute l'information concernant ces dépenses.

Le sénateur Smith: J'essaie en fait de déterminer le degré de coopération entre les divers intervenants et en particulier les administrations aéroportuaires. J'ai choisi Toronto car c'est le plus gros aéroport. Pouvez-vous nous dire, monsieur Elliott, quelle est la qualité de cette coopération, du point de vue des renseignements dont vous avez besoin? Y a-t-il des difficultés ou des problèmes à cet égard?

M. Elliott: Mes rapports avec l'Administration aéroportuaire du Grand Toronto, l'AAGT, ne concernent pas directement son bail. Sur le plan des mesures de sécurité, je dirais que l'AAGT collabore très bien avec nous. Son dirigeant a des opinions très tranchées à cet égard il n'hésite pas à nous en faire part. Cependant, je dirais que la coopération entre nous et l'AAGT, et les aéroports en général, en matière de sécurité, est généralement bonne.

Le sénateur Smith: Quel est le terme des baux?

M. Elliott: Je crois que c'est 60 ans.

Le sénateur Smith: Y a-t-il des conditions de renouvellement au cours de cet intervalle, ou bien est-ce carte blanche pour 60 ans?

M. Elliott: Je ne puis répondre à cette question.

Senator Smith: Do you have any leverage in the event that you believe that you are not getting 100 per cent cooperation from any particular airport authority?

Mr. Elliott: Certainly, with respect to security issues, we have several levers, including our regulatory regime and the potential for enforcement. Additional levers at our disposal are: first, good security is good for business; and second, no airport wants Transport Canada or anyone else to suggest that they are not being responsible.

Senator Smith: Have you had an opportunity to review the evidence that we heard last week from Professor St. John, who has written books on security and is a well-published author? He told us that the degree of security at Toronto is such that he avoids flying there, if possible. He tries to fly directly to Ottawa, or even through Hamilton. That is quite a statement. However, you may want to review his evidence.

Mr. Elliott: I must say, senators, that perhaps I looked a little confused earlier because I have read many transcripts of testimony before the committee. I read Mr. St. John's testimony and I read at least excerpts of the Auditor General's testimony. You have been very busy and there are volumes of information. It is difficult for me to keep all of it straight in my memory.

Senator Smith: There are a few highlights in his evidence that you should not miss, so I would commend it to you.

The Chairman: Senator Smith, I wanted to give you an occasion to attest to the value of Hamilton as an airport before we move on.

Senator Smith: Great airport.

Senator Day: I have two or three follow-up questions, Mr. Elliott, about testimony that you gave this morning. The first question concerns biometrics. What international standards are being set by such organizations as the international civil aviation authority? Is it possible that we might implement something here that will not be acceptable down the road — in a year or so — for international travel?

Mr. Elliott: It is my understanding that no international standards have been agreed to, but Canada is certainly a very active participant in the International Civil Aviation Organization, ICAO, which is headquartered in Montreal. Canada is represented on the ICAO Council. We are actively in discussions, but no standards have been established yet.

Senator Day: How about the U.S. civil aviation authority? Are you in active discussions with them about aircraft taking off from Canada not being prevented from landing in the United States because the security is not to standard?

Mr. Elliott: We are in close contact with the Federal Aviation Administration, FAA, and with the U.S. Department of Transport. We have also had considerable discussions with the

Le sénateur Smith: Avez-vous un moyen de pression advenant que vous n'obtenez pas la pleine coopération d'une administration aéroportuaire donnée?

M. Elliott: Nous disposons de plusieurs leviers sur le plan de la sécurité, notamment notre régime réglementaire dont nous pouvons imposer le respect. Les autres leviers à notre disposition sont, premièrement, qu'une bonne sécurité est positive pour les affaires et, deuxièmement, que nul aéroport ne souhaite que Transports Canada ou quiconque d'autre le taxe d'irresponsabilité.

Le sénateur Smith: Avez-vous pu prendre connaissance du témoignage la semaine dernière du professeur St. John, un auteur renommé d'ouvrages sur la sécurité? Il nous a dit que les faiblesses de la sécurité à Toronto sont telles qu'il évite d'y prendre l'avion, dans la mesure du possible. Il essaie de prendre des vols directs pour Ottawa, ou même de transiter par Hamilton. C'est plutôt parlant. Mais vous voudrez peut-être lire son témoignage.

M. Elliott: Je dois dire, sénateurs, que j'ai peut-être eu l'air un peu confus tout à l'heure car j'ai lu beaucoup de transcriptions de vos délibérations. J'ai lu le témoignage de M. St. John et j'ai lu au moins quelques extraits de celui de la vérificatrice générale. Vous avez été très occupé et il y a un gros volume de transcriptions. Il m'est difficile de tout garder en mémoire.

Le sénateur Smith: Il y a quelques éléments saillants dans son témoignage que vous ne devriez pas manquer, et je vous les recommande.

Le président: Sénateur Smith, j'aimerais vous donner l'occasion d'attester de la valeur de l'aéroport de Hamilton, avant de passer à quelqu'un d'autre.

Le sénateur Smith: Un excellent aéroport.

Le sénateur Day: J'ai deux ou trois questions complémentaires sur le témoignage que vous avez fait ce matin, monsieur Elliott. La première intéresse les marqueurs biométriques. Quelles normes internationales sont fixées par des organisations comme l'Organisation de l'aviation civile internationale? Est-il possible que nous mettions en place quelque chose ici qui ne soit plus acceptable dans quelque temps — dans un an, mettons — pour les voyages internationaux?

M. Elliott: Je crois savoir qu'il n'y a pas de normes internationales convenues, mais le Canada est certainement un participant très actif à l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'OACI, qui a son siège à Montréal. Le Canada est représenté au Conseil de l'OACI. Des pourparlers sont en cours, mais aucune norme n'a encore été établie.

Le sénateur Day: Qu'en est-il de l'administration de l'aviation civile américaine? Êtes-vous en pourparlers avec elle pour éviter que les avions décollant du Canada soient empêchés d'atterrir aux États-Unis parce que la sécurité ne serait pas aux normes?

M. Elliott: Nous sommes en relation étroite avec la Federal Aviation Administration, la FAA, et avec le ministère des Transports américain. Nous avons eu des discussions poussées

Transportation Security Administration, TSA. In fact, I recently met with Admiral James Loy, the U.S. Under Secretary for Security.

Senator Day: What mechanisms does Transport Canada have in place to ensure that serious security breaches will come to its attention? That question is prompted by testimony that we heard a while ago from an air attendant, who told us that a box of box cutters was discovered on board an aircraft.

That would be a serious security breach.

Did you know about that, and if so, how did you learn about it?

Mr. Elliott: I believe I learned about it by reading testimony before the committee. How do we learn about security breaches? They are reported to us by various people. As I said, we have security inspectors on the ground in major airports on a continuous basis.

We also have inspectors who board aircraft, both on the ground and in-flight, to verify compliance with various regulatory requirements, including safety briefings, for example.

Senator Day: Does the airport authority, the operator of the airport, have an obligation under the lease or by regulation to bring security breaches to your attention?

Mr. Elliott: There are regulatory requirements for the reporting of incidents, yes.

Senator Day: Could you bring the specific regulatory requirements to the attention of honourable senators? We can get copies of them if you can tell us what and where they are.

Mr. Elliott: I would be happy to look into that, honourable senators.

Senator Day: Thank you. That would be helpful, and that way we can get a feeling for how you become aware of things so that you can take corrective action.

Now that you have become aware of the box cutters, what corrective action have you taken in that regard?

Mr. Elliott: Perhaps Mr. Barrette can answer that question.

Mr. Barrette: The only incident involving box cutters I was made aware of was shortly after September 11, when a couple of box cutters were found in an overhead storage compartment on an Air Canada Boeing 767. We investigated the incident in close cooperation with the Peel Regional Police. We were never able to find out from where these box cutters originated.

Senator Day: Your testified earlier that the airport authority is responsible for passes for the non-passengers who have access to the restricted areas, but that Transport Canada would be responsible in the case of someone who needed to go to several different airports. It seems to me that the airlines still continue to have a vital interest in all of these matters. What relationship does

avec la Transportation Security Administration, la TSA. De fait, j'ai récemment rencontré l'amiral James Loy, le sous-secrétaire d'État américain à la sécurité.

Le sénateur Day: Quels mécanismes Transports Canada a-t-il mis en place pour garantir que les atteintes graves à la sécurité soient portées à son attention? La question est motivée par le témoignage d'un agent de bord que nous avons entendu il y a quelque temps, qui nous a dit qu'une boîte remplie de couteaux polyvalents a été découverte à bord d'un avion.

C'est là une atteinte grave à la sécurité.

Étiez-vous informé de cet incident et, dans l'affirmative, comment l'avez-vous appris?

M. Elliott: Je crois que je l'ai appris en lisant le témoignage fait au comité. Comment sommes-nous informés des atteintes à la sécurité? Diverses personnes nous les signalent. Comme je l'ai dit, nous avons des inspecteurs de sécurité en place dans les grands aéroports.

Nous avons également des inspecteurs à bord des avions, tant au sol qu'en vol, qui vérifient la conformité aux diverses exigences réglementaires, notamment les breffages sur la sécurité, par exemple.

Le sénateur Day: Est-ce que l'administration aéroportuaire, l'exploitant de l'aéroport, a l'obligation, de par son bail ou par règlement, de vous déclarer les atteintes à la sécurité?

M. Elliott: Le règlement oblige à signaler les incidents, oui.

Le sénateur Day: Pourriez-vous nous communiquer les exigences réglementaires précises? Nous pourrions nous en procurer le texte si vous nous donnez les références exactes.

M. Elliott: Ce sera avec plaisir, honorables sénateurs.

Le sénateur Day: Merci. Ce serait utile et ainsi nous saurons par quelles modalités vous êtes mis au courant, de façon à pouvoir prendre les mesures correctrices qui s'imposent.

Maintenant que vous êtes au courant de l'incident des couteaux polyvalents, quelle mesure corrective avez-vous prise?

M. Elliott: Peut-être M. Barrette peut-il répondre à cette question.

M. Barrette: Le seul incident mettant en jeu des couteaux polyvalents dont j'ai connaissance est survenu peu après le 11 septembre, lorsqu'une boîte de ces couteaux a été découverte dans un compartiment de rangement supérieur d'un Boeing 767 d'Air Canada. Nous avons fait enquête sur l'incident en collaboration étroite avec la police régionale de Peel. Nous n'avons jamais pu savoir d'où venait cette boîte.

Le sénateur Day: Vous avez indiqué que l'administration aéroportuaire est responsable de la délivrance des cartes d'accès du personnel aux zones réglementées, mais que Transports Canada est responsable des laissez-passer des personnes qui doivent fréquenter plusieurs aéroports. Il me semble que les compagnies aériennes continuent à avoir un intérêt vital dans

the airline have to that process you have described to us in terms of passes or people who are working on their aircraft, other than their employees?

Mr. Elliott: Under the current regime, restricted area passes are not issued by anyone other than airports. Airports, at least prior to September 2001, issued two kinds of passes: local passes and so-called "Canada passes." Therefore, Pearson airport, for example, could issue a pass that would give an individual access to a restricted area in Ottawa.

Under the enhanced regime that we are beginning to develop, I would see flight crew who fly between airports and, therefore, need access to restricted areas at more than one airport, applying to CATSA for a pass. CATSA would issue that pass to them.

Senator Day: Airlines are vitally interested in who might have access to their aircraft, I would think.

Do they have an opportunity to work with you, CATSA and the operator of the airport to determine what security is present, who is working on their aircraft or who might have access to their aircraft?

Mr. Elliott: They certainly have a need and an opportunity to do that. I know that, at least at major airports, there is a committee structure whereby various users of the airport get together to discuss issues of concern, including security.

Senator Day: Are airline operators involved in that discussion in terms of security?

Mr. Elliott: That is my understanding, yes.

Senator Day: They exercise their right and interest, and they have an opportunity to do that?

Mr. Elliott: Yes. Certainly, Air Canada has been active, just by way of example. I do not say it is unique to that carrier. However, we have been working closely with them and others, including the Air Transport Association of Canada, on security issues both before and after September 11.

Senator Day: Sure. My final question flows from Senator Smith's question about leases.

Does Transport Canada use a generic or similar lease in relation to all airports?

Mr. Elliott: Honourable senators, I believe that those leases were individually negotiated. I do not know what similarity there is from one to the other. I know that our chief legal counsel, Mr. Pigeon, was involved in the airport transfers. I believe he will be here this afternoon with the minister. He may be able to shed some light on that.

Senator Day: We will try to remember to ask him that, if we do not get caught up in other questions.

However, could I ask you to provide us with a copy of the generic portion of these leases? I suspect there are generic portions. That way, we can get some idea of what these look like.

toutes ces affaires. Quel est le rôle de la compagnie aérienne dans ce processus, que vous avez décrit, de délivrance de laissez-passer pour les personnes qui travaillent sur leurs avions, autres que leurs employés propres?

M. Elliott: Sous le régime actuel, nul autre que les aéroports ne délivre de cartes d'accès aux zones réglementées. Avant septembre 2001, les aéroports émettaient deux types de laissez-passer: les laissez-passer locaux et ce que l'on appelait les «laissez-passer Canada». Ainsi, l'aéroport de Pearson, par exemple, pouvait délivrer un laissez-passer qui donnait au détenteur accès à une zone réglementée à Ottawa.

Selon le régime renforcé que nous commençons à élaborer, j'imagine que les équipages, qui doivent pouvoir accéder aux zones réglementées de plusieurs aéroports, demanderaient le laissez-passer à l'ACSTA. Celle-ci leur délivrera la carte.

Le sénateur Day: Les compagnies aériennes ont un intérêt vital à savoir qui peut accéder à leurs avions, j'imagine.

Ont-elles l'occasion de se concerter avec vous, l'ACSTA et l'administration aéroportuaire pour déterminer quelles mesures de sécurité sont prises, qui travaille sur leurs avions ou qui peut y avoir accès?

M. Elliott: Elles ont certainement ce besoin, et aussi l'occasion de le faire. Je sais que, du moins dans les grands aéroports, il existe un comité au sein duquel les divers usagers de l'aéroport peuvent discuter de sujets de préoccupations communs, dont la sécurité.

Le sénateur Day: Est-ce que les compagnies aériennes participent à cette concertation sur la sécurité?

M. Elliott: C'est ce qu'il me semble, oui.

Le sénateur Day: Elles exercent ce droit et elles ont l'occasion de le faire?

M. Elliott: Oui. Air Canada est très active à cet égard, par exemple. Je ne dis pas qu'elle est la seule. Cependant, nous avons travaillé en collaboration très étroite avec elle et d'autres, dont l'Association du transport aérien du Canada, sur les questions sécuritaires, tant avant qu'après le 11 septembre.

Le sénateur Day: Certainement. Ma dernière question découle de celle du sénateur Smith sur les baux.

Est-ce que Transports Canada utilise un bail générique pour tous les aéroports?

M. Elliott: Honorables sénateurs, je crois que ces baux ont été négociés individuellement. Je ne sais pas dans quelle mesure ils diffèrent. Je sais que notre conseiller juridique en chef, M. Pigeon, a eu à connaître des transferts d'aéroports. Je crois qu'il accompagnera le ministre cet après-midi. Il pourra peut-être vous en dire plus.

Le sénateur Day: Nous tâcherons de nous souvenir de lui poser la question, si notre attention n'est pas détournée par d'autres questions.

Cependant, pourrais-je vous demander de nous fournir copie de la partie générique de ces baux? Je suppose qu'il y a des clauses génériques. Ainsi, nous saurons à quoi ressemblent ces baux.

Mr. Elliott: I will certainly relay that request to my colleague.

Senator Day: If you could relay that along with the other undertakings that you have given, that will assist us in understanding more thoroughly the daunting task that you are working on in relation to security.

The Chairman: Mr. Elliott, if I could, the reason we are focusing closely on leases is, we have been given the impression, at least by the Auditor General, that this is the principal way in which Transport Canada can influence the behaviour of the various airport authorities. Therefore, we are not only interested in the leases, but also in your comments of just a few moments ago about other levers and sanctions that you can use if the various airport authorities are not conforming with Transport Canada policy. That is the information we are looking to get back from you, if we could, please.

Mr. Elliott: Yes. Honourable senators, our relationship — that is, my part of Transport Canada, the Security and Emergency Preparedness Group in particular, but it is also true of my civil aviation colleagues — with our stakeholders, including airports, is not dictated by the lease. That is probably one of the reasons why I know so little about leases.

The Chairman: That is fair ball. If you have another mechanism for governing their behaviour, that is what the committee is interested in. If you could provide us with that, we would be most grateful.

I would like to thank you very much, Mr. Elliott, and your colleagues for appearing before us again. I gather that today will be a bit of a marathon for you, because you will be returning with the minister. We look forward to seeing you then and perhaps on other occasions. Thank you very much for your assistance today. I believe you have clarified several issues for us, and that is very helpful to the work of the committee.

For those of you 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. 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 will now adjourn to a meeting *in camera* in the adjacent room.

The committee adjourned.

OTTAWA, Monday, December 2, 2002

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 12:45 p.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

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

M. Elliott: Je vais certainement transmettre cette requête à mon collègue.

Le sénateur Day: Si vous pouviez transmettre cela avec les autres engagements que vous avez donnés, car cela nous aidera à mieux cerner la lourde tâche qui est la vôtre sur le plan de la sécurité.

Le président: Monsieur Elliott, si vous me permettez d'expliquer, la raison pour laquelle nous nous intéressons de si près aux baux est que la vérificatrice générale, entre autres, nous a donné l'impression que c'est le principal moyen par lequel Transports Canada peut influencer le comportement des diverses administrations aéroportuaires. C'est pourquoi nous nous intéressons non seulement aux baux, mais aussi à ce que vous avez dit il y a quelques instants sur les autres leviers et sanctions que vous pouvez utiliser au cas où les diverses administrations aéroportuaires ne se conformeraient pas à la politique de Transports Canada. Ce sont là les renseignements que nous attendons de recevoir de vous, si vous voulez bien.

M. Elliott: Oui. Honorables sénateurs, notre relation — c'est-à-dire celle du Groupe de la sûreté et des préparatifs d'urgence de Transports Canada dont je suis responsable, mais c'est aussi vrai de mes collègues de l'aviation civile — avec les intervenants, aéroports compris, n'est pas dictée par le bail. C'est probablement l'une des raisons pour lesquelles je suis si mal informé à leur sujet.

Le président: Pas de problème. Si vous avez un autre mécanisme pour réguler leur comportement, c'est cela qui intéresse le comité. Si vous voulez bien nous transmettre cela, nous vous en serions de plus reconnaissants.

Je vous remercie infiniment, monsieur Elliott, ainsi que vos collègues, d'avoir comparu de nouveau devant nous. J'ai l'impression qu'aujourd'hui sera une journée marathon pour vous, car vous allez revenir avec le ministre. Nous serons heureux de vous revoir alors et peut-être en d'autres occasions aussi. Merci infiniment de votre aide aujourd'hui. Vous nous avez beaucoup éclairés sur plusieurs points et ce sera très utile pour les travaux du comité.

Pour ceux d'entre vous qui suivent notre travail, visitez notre site Internet à l'adresse www.sen-sec.ca. Nous y affichons les témoignages, ainsi que le calendrier des réunions confirmées. Sinon, vous pouvez contacter le greffier du comité en appelant le 1-800-267-7362, pour de plus amples renseignements ou pour une aide en vue de contacter les membres du comité.

Le comité va maintenant se réunir à huis clos dans la salle voisine.

La séance est levée.

OTTAWA, le lundi 2 décembre 2002

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 12 h 45 afin d'examiner, pour ensuite en faire rapport, la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada.

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

[English]

The Chairman: I should like to welcome Mr. John Nelligan, senior partner with the law firm of Nelligan O'Brien Payne, and Mark Audcent, Senate Law Clerk and Parliamentary Counsel. It is a pleasure having you here before us. We understand you are here to advise us on the rights of Parliament and parliamentarians, and we look forward to hearing from you in that regard.

Mr. Mark Audcent, Law Clerk and Parliamentary Counsel, Senate of Canada: Honourable senators, your chair has asked me to speak to you on the subject of your rights and obligations, as well as the rights and obligations of your witnesses, in the context of your current study on the need for a national security policy for Canada.

The law of Parliament is found in section 18 of the Constitution Act, 1867, and section 4 of the Parliament of Canada Act. The privileges, immunities and powers enjoyed by the Canadian Senate and the House of Commons are explained in detail in various doctrinal authorities, of which I shall mention here the work of a former law clerk of the House of Commons, Mr. Joseph Maingot, Q.C., entitled *Parliamentary Privilege in Canada*, second edition.

I begin with the question of the ability of your committee to compel the production of information. Rule 90 of the *Rules of the Senate* provides as follows:

A standing committee shall be empowered to inquire into and report upon such matters as are referred to it from time to time by the Senate, and shall be authorized to send for persons, papers and records whenever required, and to print from day to day such papers and evidence as may be ordered by it.

In an excellent article published in the spring 1995 edition of the *Canadian Parliamentary Review*, entitled "The Powers of Parliamentary Committees," Diane Davidson, then general legal counsel to the House of Commons, wrote: "Committees have virtually unlimited powers to compel the attendance of witnesses and to order the production of documents." Later in the same article, she writes: "There are legally no grounds upon which a witness can refuse to answer a question."

At issue today is your witnesses' need to reconcile their obligations to share with you the information you require in order to carry out your order of reference with their obligations to comply with the laws that you, as parliamentarians, have put into place to promote airport security. Witnesses and potential witnesses have expressed concern about their need to comply with the Aeronautics Act, the Canadian Aviation Security Regulations made pursuant to that act, the Canadian Air Transport Security Authority Act and the Canada Evidence Act.

[Traduction]

Le président: Je tiens à souhaiter la bienvenue à M. John Nelligan, associé principal au cabinet d'avocats Nelligan O'Brien Payne, et à Mark Audcent, légiste et conseiller parlementaire au Sénat. C'est pour nous un plaisir de vous accueillir aujourd'hui. Vous êtes censés nous donner un avis sur les droits du Parlement et des parlementaires et nous sommes prêts à vous écouter.

M. Mark Audcent, légiste et conseiller parlementaire, Sénat du Canada: Honorables sénateurs, votre président m'a demandé de vous parler de vos droits et obligations ainsi que des droits et obligations de vos témoins dans le cadre de votre étude actuelle sur la nécessité d'une politique nationale de sécurité pour le Canada.

Le droit qui régit le Parlement se trouve à l'article 18 de la Loi constitutionnelle de 1867 ainsi qu'à l'article 4 de la Loi sur le Parlement du Canada. Les privilèges, les immunités et les pouvoirs dont jouissent le Sénat et la Chambre des communes au Canada sont exposés en détail dans différents ouvrages de doctrine et je me contenterai de mentionner ici les travaux d'un ancien légiste de la Chambre des communes, M. Joseph Maingot, c.r., dans l'ouvrage *Parliamentary Privilege in Canada*, deuxième édition.

Je commencerai par la possibilité pour votre comité de forcer la production des renseignements. La règle 90 du *Règlement du Sénat* dispose:

Un comité permanent est autorisé à faire enquête et rapport sur toute question que le Sénat lui soumet de temps à autre au besoin, à faire comparaître des personnes et produire des documents ou dossiers, et à faire imprimer au jour le jour les documents et témoignages selon les instructions du Sénat.

Dans un excellent article publié dans l'édition du printemps 1995 de la *Revue parlementaire canadienne*, intitulé «Les pouvoirs des comités parlementaires,» Diane Davidson, qui était à l'époque avocate générale à la Chambre des communes, s'est exprimée en ces termes: «Les comités ont pratiquement des pouvoirs illimités de citer à comparaître des témoins et d'ordonner la production de documents.» Plus loin, dans ce même article, elle ajoute: «Aucune raison légale ne justifie qu'un témoin puisse refuser de répondre à une question.»

Ce qui est en cause aujourd'hui, c'est la nécessité pour vos témoins de concilier leurs obligations de vous communiquer les renseignements dont vous avez besoin pour vous acquitter de votre mandat avec leurs obligations de respecter des lois qu'en tant que parlementaires vous avez mis en place pour garantir la sécurité des aéroports. Les témoins effectifs et potentiels ont fait état de leurs préoccupations pour ce qui est de la nécessité de respecter les dispositions de la Loi sur l'aéronautique, du Règlement d'application canadien sur la sûreté en matière d'aviation, de la Loi sur l'administration canadienne de la sécurité du transport aérien et de la Loi sur la preuve au Canada.

My conclusion is that none of the legislation mentioned is an impediment to your obtaining what information you need to conduct your study. The obligation of your witnesses is to appear as summoned and to answer if so ordered. The underlying policy is that the business of Parliament is the pre-eminent business of the nation and that freedom of speech is essential to proceedings in Parliament.

That said, should you ask a witness for information that is sensitive information or potentially injurious information the disclosure of which might otherwise be protected, you would no doubt want the witness to advise you and the witness would be entitled to draw that fact to your attention. In such circumstances, your committee might excuse the witness from answering, arrange to receive the information *in camera* or order the witness to answer notwithstanding.

By the law of Parliament, proceedings in committee are proceedings in Parliament and enjoy absolute privilege. Unless the Senate waives the privilege, the word of any person speaking in a Senate committee proceeding cannot be questioned in any court or place outside of Parliament.

This position is consistent with a stream of authorities, including the United Kingdom House of Commons, the Ontario High Court of Justice and the Canadian Attorney General speaking in the House of Commons.

In 1939, a member of the U.K. House of Commons, Mr. Duncan Sandys, wrote to the Secretary of State for War on the subject of the unsatisfactory state of air defences. The Attorney General wrote back to him to ask the source of his information. The matter ended up being studied by a select committee, which in its report concluded as follows:

Your Committee are of the opinion that disclosures by members in the course of debate or proceedings in Parliament cannot be made the subject of proceedings under the *Official Secrets Act*.

Joseph Maingot discusses the case on page 115 of his text.

In Canada, a similar question came up before the Ontario High Court of Justice in 1977. Joe Clark and five other members of the federal Progressive Conservative Party had applied for judicial review of the uranium information security regulations, made under the Atomic Energy Control Act. The regulations provided for the security of information relating to certain uranium transactions, and the applicants sought a declaration concerning their rights as members of Parliament. Chief Justice Evans held as follows:

Following the authorities set out above, I have come to the conclusion that a Member of Parliament may utilize information proscribed by SOR/76-644 in Parliament, and may release the information to the media. However, I hold that the privilege of the Member cannot be extended to protect the media if they choose to release the information

Je conclus qu'aucune des lois que nous venons de mentionner ne vous empêche d'obtenir les renseignements dont vous avez besoin pour procéder à votre étude. Vos témoins ont l'obligation de comparaître s'ils sont cités et de répondre si on le leur ordonne. Le principe sous-jacent, c'est que le travail du Parlement prime sur toutes les autres activités de la nation et que la liberté de parole est essentielle dans les procédures devant le Parlement.

Cela dit, s'il vous faut demander à un témoin des renseignements confidentiels ou dont la divulgation risquerait de causer un préjudice, vous devrez évidemment demander au témoin de vous en informer et ce dernier sera autorisé à signaler ce fait à votre intention. Dans un tel cas, votre comité pourra alors dispenser le témoin de répondre, s'organiser pour que ce renseignement soit donné à huis clos ou ordonner que le témoin réponde quand même.

En vertu de la loi sur le Parlement, la procédure devant les comités est de nature parlementaire et elle bénéficie d'un privilège absolu. À moins que le Sénat ne renonce à ce privilège, toute parole prononcée par une personne devant un comité du Sénat ne peut être remise en cause devant un tribunal quelconque ou en dehors du Parlement.

Cette position est conforme à celles qu'ont adoptées diverses autorités comme la Chambre des communes du Royaume-Uni, la Haute Cour de justice de l'Ontario et le procureur général du Canada intervenant devant la Chambre des communes.

En 1939, un député de la Chambre des communes du Royaume-Uni, M. Duncan Sandys, a envoyé une lettre au Secrétaire d'État à la guerre pour se plaindre de la défense aérienne. Le procureur général lui a répondu en lui demandant qu'il cite ses sources. La question a été étudiée en dernière analyse par un comité ad hoc, qui a conclu en ces termes dans son rapport:

Notre comité estime que la divulgation de renseignements par les députés dans le cadre des débats ou de la procédure du Parlement ne peut faire l'objet de poursuites au titre de la *Loi sur les secrets officiels*.

Joseph Maingot évoque cette affaire à la page 115 de son ouvrage.

Au Canada, la même question s'est présentée en 1977 devant la Haute Cour de justice de l'Ontario. Joe Clark et cinq autres députés du Parti progressiste-conservateur du Canada avaient demandé un examen judiciaire du règlement sur la sécurité de l'information relative à l'uranium, pris en vertu de la Loi sur le contrôle de l'énergie atomique. Ce règlement garantissait la sécurité de l'information portant sur certaines opérations s'appliquant à l'uranium, et les requérants ont demandé que l'on déclare quels étaient leurs droits en tant que députés du Parlement. Le juge en chef Evans a statué ainsi:

Après avoir passé en revue tous les précédents exposés ci-dessus, je conclus qu'un député peut se servir au sein du Parlement des renseignements pros crits par le DORS/76-644 et publier ces renseignements dans les médias. Je juge cependant que ce privilège du député ne peut pas s'étendre à la protection des médias si ces derniers décident de divulguer

to the public. Nor do I consider that the “real” and “essential” functions of a Member include a duty or right to release information to constituents.

In the following year, a Mr. Cossitt, MP, made statements in the House of Commons that the Attorney General for Canada advised the House must have been based upon highly classified national security information. The Attorney General also said that the member’s use of the secret information he was not entitled to have was contrary to the national interest. However, the Attorney General concluded, in his remarks made in the House on March 17, 1978, the following:

However, by law, his statement cannot constitute the foundation for a prosecution under the Official Secrets Act since it is well established that no charge in a court can be based on any statement made by an hon. member in this House.

For greater certainty with respect to witnesses, let me quote from Maingot at page 36:

The *Bill of Rights, 1689* is not restricted to Members; whatever protection is afforded the Member is equally afforded to the non-Member under the same circumstances. Accordingly, witness, petitioner, counsel, and others whose assistance the House considers necessary for conducting its proceedings are protected by the “rule of Parliament being that no evidence given in either House can be used against the witness in any other place without the permission of the House.”

According to Maingot, at page 14, “Contempt of Parliament may be more aptly described as an offence against the authority of the House.” In his words:

As in the case of a Superior Court, when by some act or word a person disobeys or is openly disrespectful of the of the authority of the House of Commons or the Senate or of their lawful commands, that person is subject to being held in contempt of the House of Commons or Senate as the case may be; therefore it will be seen that the Senate and House of Commons have the power or right to punish actions that, while not appearing to be breaches of any specific privilege, are offences against their authority or dignity. These may include disobedience to their legitimate commands or libels upon them, their offices, or their Members.

Honourable senators, I propose to end by commenting briefly on the specific legislative provisions that are alleged to be impediments here. These, of course, must be read and harmonized with the law of Parliament.

Subsection 4.3(2) of the Aeronautics Act authorizes the Governor in Council to authorize the minister, by regulation, to make orders, which the Governor in Council has done in

les renseignements au public. Je ne considère pas non plus que les attributions «réelles» ou «essentielles» des députés englobent le devoir ou le droit de divulguer des renseignements à leurs électeurs.

L’année suivante, un député, M. Cossitt, a fait des déclarations à la Chambre des communes qui, aux yeux du procureur général du Canada, devaient s’appuyer sur des renseignements hautement confidentiels relevant de la sécurité nationale. Le procureur général a ajouté que l’usage fait par ce député d’une information secrète qu’il n’était pas en droit de posséder était contraire à l’intérêt national. Le procureur général n’en a pas moins conclu, dans les observations qu’il a faites à la Chambre le 17 mars 1978:

However, by law, his statement cannot constitute the foundation for a prosecution under the Official Secrets Act since it is well established that no charge in a court can be based on any statement made by an hon. member in this House.

Pour plus de précisions concernant les témoins, laissez-moi vous citer Maingot à la page 36:

La *Déclaration des droits de 1689* ne se limite pas aux députés; la protection qui est éventuellement accordée aux députés l’est aussi à toute autre personne dans les mêmes circonstances. Par conséquent, les témoins, les requérants, les avocats et tous ceux dont l’intervention est jugée nécessaire pour aider la Chambre à mener à bien ses travaux sont protégés par la «règle du Parlement voulant que tout témoignage apporté devant l’une ou l’autre des Chambres ne peut être utilisé ailleurs à l’encontre du témoin sans l’autorisation de la Chambre.»

Toujours selon Maingot, à la page 14, «l’outrage au Parlement peut être décrit plus précisément comme une atteinte à l’autorité de la Chambre.» Selon lui:

Comme c’est le cas pour un tribunal d’ordre supérieur, lorsque par son action ou par ses paroles une personne désobéit ou se montre peu respectueuse de l’autorité de la Chambre des communes ou du Sénat ou encore des ordres qu’ils sont en droit de donner, elle peut être accusée d’outrage à la Chambre des communes ou au Sénat selon le cas; on peut voir, par conséquent, que le Sénat et la Chambre des communes ont le pouvoir ou le droit de sanctionner des actions qui, même si elles ne semblent pas porter atteinte à un privilège précis, constituent des infractions contre l’autorité ou la dignité de ces institutions. Cela peut s’étendre à la désobéissance aux ordres qu’elles donnent légitimement ou au fait de les diffamer, elles, leur bureau ou leurs membres.

Honorables sénateurs, je vous propose pour finir de commenter rapidement les dispositions législatives précises qui sont considérées ici comme constituant un obstacle. Il convient bien entendu de les interpréter et de les concilier avec la loi sur le Parlement.

Le paragraphe 4.3(2) de la Loi sur l’aéronautique autorise le gouverneur en conseil à habilitier le ministre, par voie de règlement, à prononcer des ordonnances, ce que le gouverneur

section 3.1 of the Canadian aviation security regulations. Subsection 4.8(1) of the act prohibits a person other than the minister from making a disclosure of the substance of any order made by the minister “unless the disclosure is required by law or is necessary to give effect to the order.” Since the law of Parliament is part of the law of the land, and since the law of Parliament requires a witness who is ordered to answer to do so, the prohibition in this statute is inapplicable.

Subsection 4.8(2) of the act only addresses the question of the “production or discovery of any order” of the minister, requiring that the minister be given a chance to make representations. In any event, its application seems limited to judicial as opposed to parliamentary proceedings. Your committee could take notice that, if you wish to order the actual production or discovery of a ministerial order, you might wish to consult the minister first.

Subsection 32(2) of the Canadian Air Transport Security Authority Act requires the Canadian Air Transport Security Authority, authorized aerodrome operators and screening contractors to keep confidential any information the publication of which, in the opinion of the minister, would be detrimental to air transport security or public security, including financial and other data that might reveal such information. It follows that this prohibition is intended to apply to information that of its nature is of the kind used by these actors and not other airport security actors. It also follows that the minister must have predetermined that release of the information would be detrimental, since he must have formed and communicated his opinion.

Although I do not believe that this provision could justify a refusal to answer, it would certainly justify drawing the committee’s attention to any expressed concern of the minister.

Finally, there are sections 38.01 and 38.02 of the Canada Evidence Act. The essence of the legislative scheme they embody is to prohibit disclosure of potentially injurious information and of sensitive information in a proceeding without the consent of the government, to be obtained in a variety of ways and circumstances.

On their face, these provisions might be thought to apply to the Houses of Parliament and their proceedings. Parliament has jurisdiction over the Houses, and Part I applies to “all criminal proceedings and to all civil proceedings and other matters whatever respecting which Parliament has jurisdiction.” The Houses are bodies with the jurisdiction to compel the production of information. The definition of a “proceeding” is “a proceeding before a court, person or body with jurisdiction to compel the production of information.”

However, the better view is that the Canada Evidence Act does not apply to the Houses and their work. In the words of Maingot:

en conseil a fait en vertu des dispositions de l’article 3.1 du règlement canadien sur la sûreté aérienne. Le paragraphe 4.8(1) de la loi interdit à toute personne autre que le ministre de divulguer la teneur d’une ordonnance adoptée par le ministre «à moins que cette divulgation soit exigée par la loi ou qu’elle soit nécessaire pour rendre effective l’ordonnance.» Étant donné que la loi sur le Parlement fait partie intégrante de notre droit et que cette loi exige qu’un témoin réponde lorsqu’il lui est ordonné de le faire, l’interdiction prévue par cette loi est inapplicable.

Le paragraphe 4.8(2) de la loi ne porte que sur la «production ou sur la divulgation d’une ordonnance» du ministre, exigeant que le ministre se voit donner la possibilité de présenter ses observations. Quoi qu’il en soit, cette application semble limiter à la procédure judiciaire par opposition à la procédure parlementaire. Votre comité doit savoir que s’il souhaite faire produire ou divulguer une ordonnance ministérielle, il lui faut éventuellement consulter au préalable le ministre.

Le paragraphe 32(2) de la Loi sur l’administration canadienne de la sécurité du transport aérien autorise les exploitants des aéroports et les entrepreneurs chargés du contrôle à garantir la confidentialité de tout renseignement dont la publication pourrait, de l’avis du ministre, porter préjudice à la sécurité du transport aérien ou à celle du public, y compris en ce qui a trait aux données financières ou autres susceptibles d’entraîner la divulgation de ces renseignements. Il s’ensuit que cette interdiction doit s’appliquer aux renseignements qui sont de nature à être utilisés par ces intervenants et non pas par d’autres intervenants chargés de la sécurité dans les aéroports. Il faut donc aussi que le ministre ait déterminé à l’avance que la divulgation de ces renseignements serait préjudiciable étant donné qu’il faut qu’il se soit fait une opinion et qu’il l’ait communiquée.

Je ne pense pas que cette disposition puisse justifier un refus de répondre, mais elle n’en justifie pas moins que l’on attire l’attention du comité sur toute préoccupation émanant expressément du ministre.

Enfin, il y a les dispositions des articles 38.01 et 38.02 de la Loi sur la preuve au Canada. En substance, cette législation vise à interdire la divulgation de renseignements potentiellement dommageables et confidentiels dans le cadre d’une procédure sans le consentement du gouvernement, qui peut être obtenu de différentes manières.

À première vue, on peut penser que ces dispositions s’appliquent aux Chambres du Parlement et à leur procédure. Le Parlement a compétence sur les Chambres et la partie I s’applique «à toutes les procédures pénales et civiles ainsi qu’à toutes les autres questions relevant de la compétence du Parlement.» Les Chambres sont «des organes ayant compétence pour rendre obligatoire la production de renseignements.»

Il n’en reste pas moins que l’on a raison d’affirmer que la Loi sur la preuve au Canada ne s’applique pas aux Chambres et à leurs travaux. Selon les termes employés par M. Maingot:

As part of the “grand inquest of the nation,” the committee is free from adherence to rules of evidence such as the hearsay rule, the requirement of relevance, and the rules of natural justice. Rather, it is governed by considerations of public policy.

According to Katherine Dunkley and Bruce Carson, in a paper published by the Library of Parliament as backgrounder BP-141E, 1986, entitled “Parliamentary Committees: The Protection of Witnesses, the Role of Counsel and the Rules of Evidence”:

The legal rules of evidence do not apply in parliamentary committee proceedings except as a basic requirement that they be relevant to the inquiry.

Finally, in the words of the U.K. Select Committee on the Official Secrets Act:

Privileges enjoyed by either House of Parliament or by the members of either House in their capacity as members can be abrogated only by express words in a statute.

The Canada Evidence Act contains no provisions making it expressly applicable to the proceedings of the Houses and of their committees, and holding that it is applicable would have bizarre constitutional implications such as the review of Parliament's proceedings by the courts.

In conclusion, honourable senators, having examined the constitutional context and the authorities invoked, I have concluded that none of the legislation invoked could justify the refusal of a witness to obey an order to appear or an order to answer. Failure to appear or to answer could be found to be a contempt of Parliament. That said, your committee and its witnesses will of course want to remain vigilant to monitor the need and propriety of publicly disclosing information that is sensitive or potentially injurious to airport security.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Audcent. Mr. Nelligan, do you have a statement?

Mr. John Patrick Nelligan, Senior Partner, Law Firm of Nelligan O'Brien Payne, LLP, Ottawa: I am privileged to appear before you today. Mr. Audcent asked to me review his original opinion. I, of course, had gone over the same ground as counsel for the Pearson inquiry some years ago. I must say we came to the same general conclusions.

I was a founding director of NAV CANADA, and then served for five years after its incorporation. I am generally familiar with Department of Transport problems.

Lorsqu'il se charge «d'enquêter au nom de la nation», le comité n'a pas à s'en tenir aux règles de la preuve telles que la règle du oui-dire, l'obligation de pertinence ainsi que les règles de la justice naturelle. Il est en fait régi par des considérations de politique publique.

Voici ce qu'en ont dit Katherine Dunkley et Bruce Carson, dans une étude publiée par la Bibliothèque du Parlement sous la cote BP-141E, 1986 et intitulée «Comités parlementaires: La protection des témoins, le rôle de l'avocat et les règles de la preuve»:

Les règles de la preuve prévues en droit ne s'appliquent pas à la procédure des comités parlementaires si ce n'est pour exiger à la base qu'elles soient pertinentes à l'enquête.

Enfin, selon les termes employés par le Comité ad hoc du Royaume-Uni au sujet de la Loi sur les secrets officiels:

Les privilèges dont bénéficient l'une et l'autre des Chambres du Parlement ou encore les députés de l'une ou l'autre Chambre dans l'exercice de leurs fonctions ne peuvent être abrogés que par des dispositions expresses d'une loi.

Aucune disposition de la Loi sur la preuve au Canada ne la rend expressément applicable à la procédure des Chambres ou de leurs comités et, au cas où l'on jugerait qu'elle s'y applique, il en résulterait d'étranges conséquences sur le plan constitutionnel tel que le fait de subordonner la procédure du Parlement à la révision des tribunaux.

En fin de compte, honorables sénateurs, après avoir examiné le cadre constitutionnel et les précédents invoqués, j'ai conclu qu'aucune des lois dont on a fait état ne peut justifier qu'un témoin refuse d'obéir à une ordonnance de comparaître ou de répondre au Parlement. Un défaut de comparaître ou de répondre pourrait constituer un outrage au Parlement. Cela dit, il faudra bien entendu que votre comité et que ses témoins restent vigilants afin de se pencher sur la nécessité et le bien-fondé d'une divulgation publique de renseignements confidentiels ou potentiellement dommageables à la sécurité des aéroports.

Le président: Merci, monsieur Audcent. Monsieur Nelligan, avez-vous une déclaration à faire?

M. John Patrick Nelligan, associé principal, Cabinet d'avocats Nelligan O'Brien Payne, LLP, Ottawa: C'est pour moi un privilège de comparaître devant vous aujourd'hui. M. Audcent m'a demandé de revoir l'avis qu'il a rédigé à l'origine. Je me suis penché, bien entendu, sur la même question lorsque j'ai participé en tant qu'avocat à l'enquête Pearson il y a quelques années. Je dois dire que nous en arrivons de manière générale aux mêmes conclusions.

J'ai été l'un des administrateurs à l'origine de la création de NAV CANADA et j'ai siégé ensuite pendant cinq ans au sein de son conseil d'administration. Je suis de manière générale bien familiarisé avec les problèmes du ministère des Transports.

That having been said, I feel that this committee is entitled to get all the information it requires to carry on its investigations, subject always to assisting a witness in protecting as far as possible those things that a witness considers confidential or barred by statute.

The difficulty is that in many cases the committee does not know what witnesses consider confidential or otherwise until they appears before it. Perhaps witnesses should be encouraged to express their concerns before they appear so there can be some dealing.

Certainly, that was what we did in Pearson. We would have meetings with the witness and try to convenience them and yet get the essential evidence before the committee.

That is all I can usefully add, subject to your questions.

The Chairman: That is very helpful, Mr. Nelligan, and we appreciate you bringing your vast experience to this subject.

Senator Smith: To the best of my knowledge, I believe there have been two entities that have declined to appear before us. One is the Canadian subsidiary of a multinational U.S.-based courier service. I do not know that I need to go down that road today. The other is a Canadian public entity, namely the GTAA, the Greater Toronto Airport Authority, which is an entity established under statute. It is not a Crown corporation but it is a public body. We have had several letters from the president and chief executive officer, Mr. Turpen, who basically says that his people will not come.

I will throw the first question out to both of you. Have you had a chance to review that correspondence? If so, do you find merit in any of the arguments presented as to why they are declining to come?

Mr. Nelligan: I have read the letter. Frankly, I think the gentleman is confused as to your rights and his obligations. He may have some concerns. He broadly takes the position that you are being generally indiscreet. I do not think that is a ground for refusing to appear. If he has any difficulties about any particular bits of information, then he might, in courtesy, let you know what they are, and you might be able to decide whether you want to ask questions on it. However, he has no right to deny a formal request by you, bearing in mind that you might have to go the subpoena route. That having been done, he is answerable to this committee. The normal procedures can be undertaken to have him cited for contempt if he fails to appear.

Mr. Audcent: I agree with what was said.

Senator Smith: In Mr. Turpen's letter dated August 20, he says, in the last sentence:

Cela dit, j'ai le sentiment que votre comité est en droit de recueillir tous les renseignements dont il a besoin pour mener ses enquêtes, sous réserve toujours de protéger les témoins dans toute la mesure du possible lorsqu'il considère que les renseignements sont confidentiels ou que leur divulgation est interdite par la loi.

Le problème, c'est que dans bien des cas le comité ne sait pas quels sont les renseignements jugés confidentiels ou autres par les témoins tant qu'ils n'ont pas comparu. Il faudrait peut-être inciter les témoins à faire état de leurs préoccupations avant leur comparution pour que l'on puisse négocier.

C'est bien évidemment ce que nous avons fait à Pearson. Nous avons organisé des réunions avec les témoins en nous efforçant de leur faciliter la tâche et de faire en sorte que le comité obtienne les témoignages indispensables.

C'est tout ce que je puis vous dire d'utile et je suis prêt à répondre à vos questions.

Le président: Tout cela est très utile, monsieur Nelligan et nous sommes heureux que vous nous fassiez profiter de votre vaste expérience sur la question.

Le sénateur Smith: D'après ce que je peux savoir, je crois qu'il y a deux organisations qui ont refusé de comparaître devant nous. Il y a tout d'abord la filiale canadienne d'une société multinationale de messagerie implantée aux États-Unis. Je ne sais pas si je dois m'engager dans cette voie aujourd'hui. La deuxième est un organisme public canadien, la GTAA, soit l'Administration aéroportuaire de la collectivité urbaine de Toronto, une organisation créée en vertu de la loi. Ce n'est pas une société d'État mais un organisme public. Son président et son directeur général, M. Turpen, nous ont envoyé plusieurs lettres pour nous dire essentiellement que ses responsables ne se présenteraient pas devant nous.

Je vous pose à tous deux ma première question. Avez-vous eu la possibilité de consulter cette correspondance? Dans l'affirmative, trouvez-vous une quelconque justification dans les arguments présentés pour expliquer leur refus de comparaître?

M. Nelligan: J'ai lu la lettre. Je vous avoue bien franchement que cette personne comprend mal vos droits et ses obligations. Elle peut avoir certaines préoccupations. Elle part en gros du principe que de manière générale vous faites preuve d'indiscrétion. Je ne crois pas que ce soit une raison pour refuser de comparaître. Si elle a des réticences concernant certains types de renseignements, elle peut, par courtoisie, vous en faire part, et vous aurez alors tout loisir de lui poser ou non des questions à ce sujet. Elle n'a toutefois aucun droit de refuser d'obtempérer à une demande officielle que vous pourriez lui présenter, surtout lorsque l'on sait que vous pouvez la citer à comparaître. Cela fait, elle doit répondre à votre comité. Si elle refuse de comparaître, vous pourrez recourir normalement à la procédure consistant à l'accuser d'outrage au Parlement.

M. Audcent: Je suis d'accord avec cette interprétation.

Le sénateur Smith: Dans sa lettre du 20 août, M. Turpen déclare, dans la dernière phrase:

Any discussion you may wish to have with the GTAA on this topic can only occur after the necessary approvals have been obtained from...

I will finish this off and come back to the question.

...the Attorney General of Canada...

I believe someone from that department will be here later today; therefore, that individual obviously did not have any trouble attending here.

...and the Minister of Transport...

Mr. Collenette will be here later today; he obviously did not have any trouble attending here.

...and the Canadian Air Transport Security Authority Act.

We have already heard from CATSA. Is there any basis whatsoever that these three authorities have to approve him appearing?

Mr. Nelligan: No basis at all. If he wants to consult with them first, that is his business. If, as a result of that consultation, he wants to raise certain concerns with this committee, that is his business. However, apart from that, his obligation is to appear. If he feels he has a problem, he should tell you about it, and then you can deal with it in all good faith. However, he cannot refuse to appear, and you do not have to go to anyone except your own Senate to get instructions as to who should or should not appear before the committee.

Senator Smith: Right. We have had other authorities, such as the RCMP here, who, if we delved into sensitive areas, did not have a problem. I will just set the law aside for one second and ask you to comment on this: There are such things in life as common sense and good judgment. Assuming that we have common sense and the best interests of the Canadian public at heart, if we ask a question that genuinely does get into a sensitive area and something might be compromised if it were answered totally and fully, how would you see that playing itself out in an appropriate way, were that to happen?

Mr. Audcent: Where the witness feels he or she has grounds not to talk to a parliamentary committee, the witness can draw that point to the committee's attention, discuss why he or she feels that perhaps the question should not be answered and put it up to the committee whether the question should be answered or not. The committee at that point can take it under advisement. This could be done prior to the question, as Mr. Nelligan suggested, if one can foresee that the conversation will go in a particular direction, and that would be wise. It can also be done right on the floor of the committee hearing.

The point is that a witness has the right to say: "Should I be required to answer this question? Are you aware that answering this question might affect the public interest in this, that or the

Vous ne pourrez vous entretenir de ce sujet avec la GTAA qu'une fois après avoir reçu les autorisations nécessaires [...]

Je finis la phrase et j'en reviens à la question.

— du procureur général du Canada —

Je pense qu'un responsable de ce ministère va venir un peu plus tard aujourd'hui; par conséquent, cette personne n'a évidemment éprouvé aucune difficulté à comparaître devant nous.

— du ministre des Transports [...]

M. Collenette sera ici un peu plus tard aujourd'hui; lui non plus, évidemment, n'a éprouvé aucune difficulté à comparaître devant nous.

— et des responsables de la Loi sur l'administration canadienne de la sécurité du transport aérien.

Nous avons déjà entendu les responsables de l'ACSTA. Y a-t-il une raison justifiant que ces trois autorités responsables aient à autoriser sa comparution?

M. Nelligan: Il n'y a aucune raison. S'il veut consulter tout d'abord ces responsables, il en a tout à fait le droit. Si, à la suite de cette consultation, il veut faire état de certaines préoccupations devant votre comité, il en a tout à fait le droit. En dehors de cela, cependant, il a l'obligation de comparaître. S'il éprouve des réticences, il doit vous en parler et vous pourrez alors régler la question de bonne foi. Toutefois, il ne peut pas refuser de comparaître et seul le Sénat est habilité à vous donner des instructions lorsqu'il s'agit de savoir qui doit comparaître ou non devant votre comité.

Le sénateur Smith: Effectivement. Nous avons reçu d'autres responsables, comme ceux de la GRC, qui n'ont éprouvé aucune difficulté lorsque nous abordions des domaines sensibles. Laissons tomber le droit et dites-moi si vous ne pensez pas que dans la vie il faut aussi savoir faire preuve de bon sens et de capacité de jugement. En partant du principe que nous avons du bon sens et que c'est l'intérêt de la population canadienne qui nous tient à coeur, à partir du moment où nous posons une question qui touche véritablement à un domaine sensible et qui pourrait entraîner un préjudice si l'on y répondait complètement, comment doit-on procéder selon vous pour bien faire les choses?

M. Audcent: Lorsqu'il estime avoir des raisons de ne rien dire à un comité parlementaire, le témoin peut porter ce fait à l'attention du comité, discuter des raisons qui l'empêchent éventuellement de répondre et préciser au comité s'il va répondre ou non. Le comité pourra alors en délibérer. Comme l'a indiqué M. Nelligan, on pourra procéder ainsi avant même que la question soit posée, ce qui serait sage si l'on peut prévoir que la conversation va s'orienter dans tel ou tel sens. On peut aussi le faire au moment même où le comité tient ses délibérations.

L'essentiel, c'est que le témoin a le droit de demander: «Suis-je tenu de répondre à cette question? Vous rendez-vous compte qu'en répondant à cette question on risque de remettre en cause,

other way?" At that time, the committee can take it under advisement whether or not the committee wishes to order the witness to answer the question.

Senator Smith: Would there be anything to prevent us from going *in camera*, getting the information off the record?

The Chairman: Senate committees can only go *in camera* in certain circumstances, and the committee would need the authority of the Senate to do that.

Mr. Nelligan: Frankly, I think that is a deficiency in the rules, an obvious gap in the rules. However, it can be remedied quickly by going back to the Senate and getting the authority to have the hearing *in camera*.

The Chairman: You recognize that it is in the rules?

Mr. Nelligan: Yes.

Senator Day: I want to get my mind around subsection 4.8(2). You deal with that at the bottom of page 6, when you talk about "discovery of any order" of the minister. As you refer to earlier on that page, the order, in effect, is a regulation, is it not, under 3.1 of the Canadian aviation security regulations? Is that the order?

Mr. Audcent: Honourable senators, as I understand it, the structure is that the act authorizes the Governor in Council to make regulations. It also authorizes the Governor in Council to allow the minister by regulation to make the same regulations. Then the act puts in a provision outlining that if the minister makes the regulations they will be subject to certain confidentiality requirements.

There are two confidentiality requirements. The second confidentiality requirement is the one you are talking about, which is subsection (2), which talks about the "production or discovery of any order" of the minister.

For the actual text of the order, one would have to look at the application of subsection 4.8(2). I do not think that subsection 4.8(2) applies, but since it has been considered by Parliament to be good public authority, your committee might want to consider, before you do put it on the public record, whether you actually want to put the text of a ministerial order on the public record.

Senator Day: Mr. Audcent, are you aware of any order that has been made by the minister? Before we meet with the minister, we should be aware of what orders he might have made? Are you aware of any he might have made under subsection 4.3(2) as referred to in subsection 4.8(1)?

Mr. Nelligan: That is just it. By the very fact it comes under this, we would not know.

sous une forme ou sous une autre, l'intérêt public?» À ce moment-là, le comité peut en délibérer et préciser au témoin s'il souhaite qu'il réponde ou non à la question.

Le sénateur Smith: Y a-t-il quelque chose qui nous empêche de délibérer à huis clos, pour que ces délibérations ne soient pas consignées dans le procès-verbal?

Le président: Les comités sénatoriaux ne peuvent délibérer à huis clos que dans certaines circonstances et il faudrait alors que ce comité obtienne l'autorisation du Sénat.

M. Nelligan: Je dois vous avouer qu'à mon avis le règlement comporte ici une faille évidente. On peut toutefois y remédier rapidement en saisissant le Sénat et en obtenant l'autorisation de délibérer à huis clos.

Le président: Vous nous confirmez que c'est prévu par le règlement?

M. Nelligan: Oui.

Le sénateur Day: Je veux me reporter au paragraphe 4.8(2). Vous traitez de la question au bas de la page 6, lorsque vous nous parlez de «production d'une ordonnance» du ministre. Comme vous l'avez indiqué plus haut dans cette même page, cette ordonnance n'est-elle pas en fait un règlement qui relève des dispositions du règlement canadien sur la sûreté aérienne? C'est bien la nature de cette ordonnance?

M. Audcent: Si je comprends bien, honorables sénateurs, en vertu de ce mécanisme, la loi autorise le gouverneur en conseil à adopter des règlements. Elle habilite aussi le gouverneur en conseil à autoriser le ministre à adopter ces mêmes règlements. Une disposition de la loi prévoit alors que si ces règlements sont adoptés par le ministre, ils devront respecter certaines exigences de confidentialité.

Il y a deux exigences de confidentialité. La seconde, celle dont vous parlez, fait l'objet des dispositions du paragraphe (2), qui traite de «la production ou de la divulgation d'une ordonnance» du ministre.

Pour ce qui est de la formulation précise de l'ordonnance, il conviendra de se reporter à l'application du paragraphe 4.8(2). Je ne pense pas que les dispositions du paragraphe 4.8(2) s'appliquent, mais étant donné que le Parlement a considéré qu'il s'agissait là d'un pouvoir d'autorisation répondant à l'intérêt public, il conviendrait que votre comité envisage, avant de consigner publiquement la chose, dans quelle mesure vous voulez effectivement consigner publiquement le texte d'une ordonnance ministérielle.

Le sénateur Day: Monsieur Audcent, savez-vous si une ordonnance a déjà été publiée par le ministre? Avant de le rencontrer, nous voudrions savoir quelles sont les ordonnances qu'il a déjà pu adopter. Savez-vous s'il a pu le faire en vertu des dispositions du paragraphe 4.3(2) conformément à ce que prévoit le paragraphe 4.8(1)?

M. Nelligan: C'est justement la question. En raison précisément du fait que l'on se réclame de ces dispositions, nous ne pouvons pas le savoir.

Senator Day: It is not inconceivable then that the manager of the Toronto airport could say to us, "I cannot answer that because of an order of the minister." However, we do not know what the order is.

Mr. Nelligan: When that problem arises, you can deal with it. However, I still feel that even there, after you heard representations, if you felt it was necessary for the purposes of this committee, that is our interpretation of it, you could still require him to answer it. However, certainly there, I would take some pains to ensure that it did not get promulgated any further.

Mr. Audcent: I could give you the generic categories in which the minister is authorized to make the orders; however, as was pointed out, the orders, themselves, are protected by law, and so we would not know about them.

Senator Day: Would it be your advice to us that we should, when we speak to the minister, ask him if he has made any orders under that particular subsection?

Mr. Nelligan: I think that has to be decided on your side of the table.

Senator Day: With respect to the request that we made earlier, it was a request through our clerk to have the person attend. You described it as a formal request, a subpoena-type request. Is it your view that in order for us to exercise or put forward our position that the Parliament of Canada has priority over these other pieces of legislation we should subpoena the person?

Mr. Audcent: The ordinary practice of Senate committees is to invite witnesses to appear. If the witness declines to appear, the practice is to issue a second invitation and, in that second invitation, to mention the parliamentary powers of the committee. Perhaps the person has not understood the role of Parliament. At that point, if after the second invitation, you feel you need to hear from this witness, then you can have a member of your committee file a certificate saying that the information is necessary to your study and proceed to have a committee decision ordering the person to appear.

Senator Day: We do not normally swear witnesses in. Do you have any opinion as to whether we should or should not swear witnesses in?

Mr. Nelligan: On the Pearson inquiry, for matters of policy, it was decided that everyone would be sworn, because it would be rather invidious to require some people to swear and other people not to swear. On the other hand, anyone who tells an untruth before this committee is subject to penalty whether or not they have been sworn.

Senator Day: That is my understanding.

Mr. Nelligan: To that extent, I do not think it is actually necessary, particularly when so many of the witnesses are giving an opinion and it is only on factual matters that you want the witnesses sworn. You will have to make that decision yourself.

Le sénateur Day: Rien n'empêche donc l'administrateur de l'aéroport de Toronto de nous dire: «Je ne peux pas vous répondre parce que c'est une ordonnance du ministre.» Toutefois, nous ne savons pas en quoi consiste cette ordonnance.

M. Nelligan: Lorsque ce problème se posera, vous pourrez toujours y remédier. Toutefois, je continue à penser que même dans ce cas, après avoir pris connaissance des arguments, si vous le jugez nécessaire pour les besoins du comité, si c'est votre interprétation, vous pouvez toujours exiger qu'il vous réponde. Il n'en reste pas moins que dans un tel cas je ferais tout mon possible pour que la divulgation s'arrête là.

M. Audcent: Je peux vous indiquer les grands domaines dans lesquels le ministre est autorisé à prononcer des ordonnances; toutefois, comme on vous l'a indiqué, les ordonnances elles-mêmes sont protégées par la loi et nous n'en connaissons donc pas la teneur.

Le sénateur Day: Est-ce que selon vous nous devrions, lorsque nous parlerons au ministre, lui demander s'il a adopté des ordonnances en vertu des dispositions de ce paragraphe?

M. Nelligan: Je pense que c'est à vous d'en juger.

Le sénateur Day: Au sujet de la demande présentée antérieurement, il s'agissait, par l'entremise de notre greffier, de faire comparaître l'intéressé. Vous l'avez qualifiée de demande officielle, s'apparentant à une citation à comparaître. Avez-vous le sentiment que pour exercer ou faire respecter nos prérogatives afin que le Parlement du Canada ait préséance par rapport à ces différents textes de loi, il nous faille citer à comparaître la personne concernée?

M. Audcent: Les comités sénatoriaux ont pour habitude d'inviter les témoins à comparaître. Si le témoin refuse, on a pour habitude d'envoyer une deuxième invitation et, dans celle-ci, de faire mention des pouvoirs des comités parlementaires. Il est possible que l'intéressé ait mal compris le rôle du Parlement. À ce moment-là, si après avoir envoyé une deuxième invitation, vous jugez nécessaire d'entendre le témoin, l'un des membres de votre comité peut alors déposer une attestation indiquant que les renseignements demandés sont indispensables à votre étude afin de mettre en route la procédure citant le témoin à comparaître.

Le sénateur Day: En règle générale, nous ne faisons pas prêter serment aux témoins. Avez-vous des idées bien arrêtées à ce sujet et pensez-vous qu'il nous faille le faire?

M. Nelligan: Dans l'intérêt public, il a été décidé dans l'enquête Pearson de faire prêter serment à tous les témoins parce qu'il aurait été assez illogique de faire témoigner sous serment certaines personnes et d'en exonérer d'autres de cette obligation. D'un autre côté, toute personne qui ne dit pas la vérité devant votre comité peut être sanctionnée, qu'elle ait ou non prêté serment.

Le sénateur Day: C'est comme cela que je vois les choses.

M. Nelligan: Dans cette optique, je ne crois pas que cette formalité soit effectivement nécessaire, surtout lorsque l'on sait que de nombreux témoins ne font que donner un avis alors que c'est sur les faits que l'on veut faire prêter serment. C'est une

You have a power of control, although there has been no oath taken by the witness. Once the witnesses have been sworn, you can refer them to the criminal courts for perjury if need be. I believe that has happened in Senate experience, a few years ago.

Senator Day: That is a good point.

Senator Smith: I should like it noted in the minutes that Mr. Nelligan raised a good point. At the appropriate time, perhaps this issue should be on the agenda so that we may discuss whether this committee should refer rule 92(2) to the Privileges, Standing Rules and Orders Committee. That rule contains a provision such that a committee may go *in camera* if it is dealing with any of the following: wages, salaries, other employee benefits, contract negotiations, other labour relations, other personnel matters, consideration of a draft agenda and/or a draft report. It is totally appropriate for us to consider sending a request to the Rules Committee, which I happen to be on, for an amendment to add one additional item. You can put that on the agenda at the appropriate time.

The Chairman: Prior to your joining the committee, Senator Smith, there had been a discussion of this, to seek dispensation from the Senate for information that, in the committee's view, was sensitive. We would be able to obtain it, in that respect.

Senator Smith: What is the status of the recommendation?

The Chairman: We thought we would have our order of reference and our budget before we moved on that.

Senator Smith: I am happy to champion that cause at the Rules Committee.

The Chairman: That is noted and appreciated.

Senator Banks: In the normal rather than the legal sense, can the minister order the operator of an airport not to appear before this committee?

Mr. Nelligan: With all due respect to the minister, he has no control over who appears before this committee.

Senator Forrestall: I am one of those people who have tried for the last four or five years, perhaps longer than that — 15 years at least — to get the Canadian government to rewrite the Aeronautics Act. The one under which we are operating was written in 1927. Do you think that would be a good idea?

Mr. Nelligan: I am sorry but I missed part of the question.

Senator Forrestall: I have been trying for a number of years to bring attention to the Aeronautics Act. The act was written around 1927. It has now become akin to the Canada Shipping Act, having had so many additions and interpretations that it no longer makes sense.

décision qui vous appartient. Vous avez des pouvoirs sur le témoin, qu'il ait ou non prêté serment. Une fois qu'un témoin a prêté serment, vous pouvez le traduire devant la justice pénale s'il s'est parjuré. Je crois que c'est arrivé il y a quelques années devant le Sénat.

Le sénateur Day: Voilà une précision intéressante.

Le sénateur Smith: Je tiens à faire consigner dans notre procès-verbal cette excellente observation de M. Nelligan. Au moment voulu, cette question sera éventuellement portée à l'ordre du jour pour que nous puissions nous prononcer sur le fait de savoir si notre comité doit se reporter aux dispositions de la règle 92(2) du Comité sur les privilèges, le règlement et les ordonnances. Cette règle prévoit qu'un comité peut délibérer à huis clos s'il traite des questions suivantes: émoluments, salaires, autres prestations pour les employés, négociations de contrat, questions diverses portant sur les relations du travail et du personnel, examen d'un projet d'ordre du jour et (ou) d'un projet de rapport. Nous pourrions très bien envisager de faire parvenir une demande au comité de règlement, au sein duquel je siège justement, pour qu'il apporte une modification et rajoute un élément. Nous pourrions inscrire cette question à notre ordre du jour à un moment donné.

Le président: Avant que vous fassiez partie de notre comité, sénateur Smith, nous avons évoqué cette question, à savoir s'il fallait dispenser le Sénat d'une information qui, aux yeux du comité, était sensible. Nous serions en mesure de l'obtenir, à cet égard.

Le sénateur Smith: Quel est l'état de cette recommandation?

Le président: Nous attendions d'avoir notre mandat et notre budget avant d'aller plus loin.

Le sénateur Smith: Je suis heureux de me faire l'avocat de cette cause devant le comité du règlement.

Le président: C'est noté, et nous apprécions la chose.

Le sénateur Banks: Dans la pratique, et non pas au sens légal, est-ce que le ministre peut ordonner à l'administrateur d'un aéroport de ne pas comparaître devant ce comité?

M. Nelligan: Avec tout le respect que je dois au ministre, il n'a aucun pouvoir de dicter qui peut comparaître devant votre comité.

Le sénateur Forrestall: Je fais partie de ces gens qui s'efforcent depuis quatre ou cinq ans, et peut-être même depuis plus longtemps — depuis 15 ans au moins — de faire en sorte que le gouvernement canadien reformule la Loi sur l'aéronautique. La formulation actuelle date de 1927. Pensez-vous que ce serait une bonne idée?

M. Nelligan: Excusez-moi, mais j'ai manqué une partie de la question.

Le sénateur Forrestall: Je m'efforce depuis un certain nombre d'années d'attirer l'attention sur la Loi sur l'aéronautique. Cette loi doit dater de 1927. Comme la Loi sur la marine marchande du Canada, elle est devenue maintenant incompréhensible en raison des nombreuses interprétations et de nombreux ajouts qui ont été faits.

Do you think it might be time to encourage the government to rewrite the Aeronautics Act, to bring it into the present century from the nineteenth century?

Mr. Nelligan: It is similar to steamships and steam railways — they are so afraid to go back and start over, in case they make new mistakes. They would rather stick with the ones that they know.

The Chairman: Mr. Nelligan and Mr. Audcent, on behalf of the committee I should like to thank you for your advice and counsel, which was to the point and succinct.

Our next witness is RCMP Deputy Commissioner Garry Loeppky, who is accompanied by Superintendent Ray Bonnell. Honourable senators will recall that Deputy Commissioner Loeppky appeared before this committee in January of this year. Today, he will be speaking to us about airport security, including both policing and the air marshal program.

Commissioner Loeppky, welcome to the committee. The floor is yours.

Mr. Garry Loeppky, Deputy Commissioner, Operations, Royal Canadian Mounted Police: Superintendent Ray Bonnell is the individual who looks after our airport policing program and is ultimately accountable to me. He is here if there are technical issues that I might require his assistance on.

I should like to open by reading a short statement, after which I would be delighted to take honourable senators' questions.

It is my pleasure to be here today to appear before this Senate committee in order to assist you in what I consider very important work. As the RCMP's deputy commissioner responsible for operations, I can assure honourable senators that national security is of the utmost importance to our organization. The RCMP, through its intelligence-led operations and initiatives, works in concert with its local, national and international partners to ensure Canadian security and to safeguard the travelling public.

I am here to give the committee an overview of the RCMP's role in airport policing and to provide honourable senators with an update on the Canadian air carrier protective program, commonly referred to as air marshals, which I should point out is somewhat of a misnomer within the Canadian context. In previous proceedings of this Senate committee, I am aware that both of these areas of concern have been raised. The information that I am about to provide honourable senators will alleviate some of your concerns and answer many of your questions.

I should like to touch on airport policing. Historically, the RCMP has been involved in airport security and has maintained a strong working relationship with Transport Canada, who has the overall responsibility for security at Canadian airports. During the 1990s, through program review, local airport authorities

Ne pensez-vous pas qu'il est temps d'inciter le gouvernement à refondre la Loi sur l'aéronautique pour la faire passer directement du XIX^e siècle au siècle actuel?

M. Nelligan: C'est comme pour les bateaux et les trains à vapeur — on a très peur de revenir en arrière et d'avoir à tout recommencer au cas où l'on ferait de nouvelles erreurs. On préfère s'en tenir à ce que l'on connaît.

Le président: Monsieur Nelligan et monsieur Audcent, je tiens au nom du comité à vous remercier de vos conseils judicieux et succincts.

Nous allons maintenant entendre le sous-commissaire à la police opérationnelle de la GRC, Garry Loeppky, qu'accompagne le surintendant Ray Bonnell. Je rappelle aux honorables sénateurs que le sous-commissaire Loeppky a comparu devant notre comité en janvier. Aujourd'hui, il va nous parler de la sécurité des aéroports, qui englobe le programme de police et celui des agents armés à bord des avions.

Commissaire Loeppky, soyez le bienvenu devant notre comité. Vous avez la parole.

M. Garry Loeppky, sous-commissaire à la police opérationnelle, Gendarmerie royale du Canada: Le surintendant Ray Bonnell est le responsable chargé de notre programme de police des aéroports, qui dépend directement de moi. Il est venu ici pour m'appuyer au cas où des précisions seraient nécessaires sur des points techniques.

Je commencerai par vous lire un court exposé, après quoi je me ferai un plaisir de répondre aux questions que voudront me poser les honorables sénateurs.

C'est un plaisir pour moi de comparaître aujourd'hui devant votre comité, et j'espère que mon témoignage vous aidera dans vos délibérations importantes. En tant que sous-commissaire à la police opérationnelle de la GRC, je peux vous assurer que la sécurité nationale revêt une importance primordiale pour notre organisation. La GRC, par le biais de ses activités et initiatives axées sur les renseignements, travaille de concert avec ses partenaires locaux, nationaux et internationaux afin d'assurer la sécurité de la population canadienne, ainsi que de protéger les voyageurs.

Je vais vous donner un aperçu général du rôle de la GRC dans les aéroports et faire le point sur le programme de protection des transporteurs aériens canadiens, communément appelés les agents armés à bord des avions, qui, à mon avis, n'est peut-être pas bien compris dans le contexte canadien. Je suis conscient que ces deux sujets de préoccupation ont été abordés dans le passé auprès du comité sénatorial permanent. Les renseignements que je m'apprete à vous communiquer, je l'espère, allégeront certaines de vos préoccupations et fourniront des réponses à certaines de vos questions.

Je vais vous parler de la police des aéroports. Depuis longtemps, la GRC prend part à la sécurité des aéroports et entretient une relation de travail étroite avec Transports Canada, qui a la responsabilité générale de la sécurité dans les aéroports canadiens. Au cours des années 90, par le biais de la révision des

assumed the responsibility for airport security. As a result of this decision, the RCMP discontinued its airport security program, since it was no longer a part of its federal enforcement mandate.

Today, however, the RCMP has an active federal law enforcement presence and provides investigative assistance to other federal enforcement agencies such as the Canada Customs and Revenue Agency, Agriculture and Agri-Food Canada, Health Canada and Citizenship and Immigration Canada at Canada's international airports.

RCMP activities at these airports are conducted in both uniformed and plainclothes functions, and involve active investigations in areas such as drug enforcement, customs and excise, immigration and passport, proceeds of crime, economic crime, national security investigations, as well as the enforcement of various other federal statutes.

In 2000, following a federal government decision and subsequent Treasury Board funding, dedicated federal enforcement sections at airports were created in Montreal, Toronto and Vancouver international airports. One hundred uniformed members were deployed, with 40 going to Montreal, 40 going to Toronto and 20 going to Vancouver.

The mandate of the federal enforcement sections at airports is to combat organized crime within the designated airport boundaries by providing enforcement to larger, dedicated RCMP federal enforcement sections, to the local police force of jurisdiction and to other government agencies, in an integrated manner.

From a national security perspective, the RCMP operates eight national security intelligence sections at the following international airports: Vancouver, Edmonton, Calgary, Winnipeg, Toronto's Lester B. Pearson, Ottawa, Dorval and Halifax. These national security intelligence section resources conduct threat assessments and ensure the timely acquisition and dissemination of intelligence on an ongoing basis amongst our partner agencies involved in national security.

At the Vancouver, Edmonton and Halifax international airports, the RCMP is a police force of local jurisdiction. As such, it provides general policing services, as well as specialized services for the protection of civil aviation. This is an important element of the local or Canadian airport authority's overall airport policing and security program. These services are delivered through various separate federal, provincial and municipal policing arrangements.

Other police services having local jurisdiction at other international airports provide similar services to their respective airport authorities. For example, Peel Regional Police services provide this service at Toronto's Lester B. Pearson International Airport.

I should now like to touch upon the Canadian air carrier protective program. Immediately following the terrorist attacks of September 11, air safety was a paramount concern not only in

programmes, la responsabilité relative à la sécurité des aéroports relevait des administrations aéroportuaires locales. Par suite de cette décision, la GRC a mis fin à son programme de sûreté aéroportuaire parce qu'il ne faisait plus partie de son mandat.

Aujourd'hui, cependant, la GRC est très présente en ce qui a trait à l'application des lois fédérales et elle appuie d'autres organismes d'application des lois, tels que l'Agence des douanes et du revenu du Canada, Agriculture et Agroalimentaire Canada, Santé Canada et Citoyenneté et Immigration Canada, au niveau des enquêtes dans les aéroports internationaux canadiens.

Les activités de la GRC aux aéroports sont menées par les membres en uniforme et en civil et touchent les enquêtes en cours dans les secteurs suivants: lutte antidrogue, douanes et accise, immigration et passeport, produits de la criminalité, crime économique, enquêtes relatives à la sécurité nationale, ainsi que l'application de plusieurs autres lois fédérales.

En l'an 2000, c'est à la suite d'une décision du gouvernement fédéral financée par le Conseil du Trésor que nous avons mis sur pied des sections de l'exécution des lois fédérales spécialisées dans les aéroports internationaux de Montréal, de Toronto et de Vancouver. Cent policiers en uniforme ont été déployés, dont 40 à Montréal, 40 à Toronto et 20 à Vancouver.

Le mandat des sections de l'exécution de lois fédérales consiste à lutter contre le crime organisé dans les limites désignées de l'aéroport. Ces sections sont appelées à contribuer, de façon intégrée, aux efforts de répression et aux enquêtes des sections de l'exécution des lois fédérales spécialisées et élargies, de la police locale et d'autres organismes gouvernementaux.

Du point de vue de la sécurité nationale, la GRC est responsable de huit sections du renseignement pour la sécurité nationale aux aéroports internationaux suivants: Vancouver, Edmonton, Calgary, Winnipeg, Lester B. Pearson de Toronto, Ottawa, Dorval et Halifax. L'effectif de ces sections du renseignement pour la sécurité nationale procède à des évaluations des menaces et assure l'acquisition et la diffusion rapides des renseignements, sur une base régulière, entre nos partenaires chargés de la sécurité nationale.

Aux aéroports internationaux de Vancouver, d'Edmonton et de Halifax, la GRC est l'autorité policière compétente de la localité. Elle est donc responsable de la prestation des services de police généraux, ainsi que des services spécialisés à la sûreté de l'aviation civile. La sûreté de l'aviation civile constitue un élément important du programme de la police et de la sécurité des aéroports de l'administration aéroportuaire locale et canadienne. Ces services sont assurés par le biais de diverses ententes touchant les services de police fédéraux, provinciaux et municipaux.

D'autres services de police ayant la compétence locale à d'autres aéroports internationaux fournissent des services similaires à leurs administrations aéroportuaires respectives. Par exemple, le Service de police régional de Peel fournit ce service à l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto.

J'aborde maintenant le programme de protection des transporteurs aériens canadiens. Les attentats terroristes du 11 septembre ont transformé la sécurité aérienne, qui a pris une

Canada and the United States, but also throughout the world. The United States responded immediately by placing extremely stringent conditions on flights in and out of Reagan International Airport in Washington, D.C. These conditions included the granting of landing rights exclusively to air carriers having armed aircraft protective officers or air marshals on board. This precondition included all flights originating from Canada destined for Reagan International Airport.

The Government of Canada, in the interests of national and international safety and security, agreed to assist the airlines with meeting this precondition. As a specific example of the government's commitment, Transport Canada requested the assistance of the RCMP in order to maintain Air Canada's landing rights at Reagan International Airport.

In response to this request, the RCMP offered interim arrangements for the temporary secondment of necessary members to deliver on-board security to Air Canada flights. This specialized service commenced on November 12, 2001, on flights from Toronto and on January 14, 2002, for flights from Montreal.

This new RCMP initiative, called the Canadian air carrier protective program, provides specialized aircraft protective officers aboard international and domestic flights originating from Canada deemed to be at high risk. The selection process in determining what flights APOs will board is based on a risk threat assessment provided by the Civil Aviation Protective Intelligence Unit, which is located within the Criminal Intelligence Directorate of the RCMP. This unit was established by the RCMP in conjunction with Transport Canada and has been liaising with its colleagues in the United States and with other intelligence organizations both domestically and internationally to develop profiles based on threat assessments on possible high-risk flights.

Under the proposed public safety act currently before Parliament, Bill C-17 and formerly Bill C-55, designated officers from the RCMP will have access to both advance passenger information and passenger name record data. Advance passenger information is basic information for each passenger, such as name, gender, date of birth, citizenship and a travel document number. Passenger name record is information related to the traveller's reservation, such as flight number and itinerary. The RCMP access to this passenger information will ensure the delivery of an effective Canadian air carrier protective program, which will ultimately help to ensure the safety of the travelling public.

importance accrue non seulement au Canada et aux États-Unis, mais aussi à l'échelle mondiale. Les États-Unis sont tout de suite intervenus et ont mis en place des conditions extrêmement sévères à bord des avions à destination ou en provenance de l'aéroport international Reagan à Washington, D.C. Ces conditions limitaient l'octroi de droits d'atterrissage aux compagnies aériennes à bord desquelles se trouvaient des agents de la protection des aéronefs ou des policiers de bord. Cette precondition concernait tous les vols en provenance du Canada à destination de l'aéroport Reagan.

Le gouvernement du Canada, soucieux de la sécurité nationale et internationale, a accepté d'aider les compagnies aériennes à satisfaire cette precondition. À titre d'exemple de l'engagement du gouvernement, Transports Canada a immédiatement fait appel à la GRC afin de conserver les droits d'atterrissage d'Air Canada à l'aéroport Reagan.

En réponse à cette demande, la GRC a assuré, par le biais d'arrangements provisoires, l'affectation temporaire du personnel requis pour garantir la sécurité à bord des vols d'Air Canada. Ce service spécialisé a commencé le 12 novembre 2001 sur les vols en provenance de Toronto, et le 14 janvier 2002 sur les vols en provenance de Montréal.

Dans le cadre de cette nouvelle initiative de la GRC, intitulée programme de protection des transporteurs aériens canadiens, des agents spécialisés de la protection des aéronefs accompagnent les passagers des vols nationaux et internationaux en provenance du Canada qui sont considérés comme étant à risque élevé. Le processus de sélection visant à déterminer à bord de quels vols seront affectés des APA s'appuie sur les évaluations des risques et des menaces que fait le Service de renseignements sur la protection de l'aviation civile, qui fait partie de la Direction des renseignements en matière de criminalité de la GRC. La GRC a mis en place ce service en collaboration avec Transports Canada. Elle entretient également des rapports avec ses homologues aux États-Unis, ainsi qu'avec d'autres organismes de renseignement, à l'échelle nationale et internationale, afin de dresser, d'après des évaluations de menaces, des profils sur les vols soupçonnés comme étant à risque élevé.

En vertu de la loi sur la sécurité publique, dont le Parlement est actuellement saisi (projet de loi C-17, anciennement intitulé C-55), des policiers désignés de la GRC auront accès aux données relatives à l'information préalable sur les voyageurs ainsi qu'aux dossiers passager. L'information préalable sur les voyageurs est constituée de données de base sur les passagers, tels que leur nom, leur sexe, leur date de naissance, la citoyenneté et le numéro de leur document de voyage. Par ailleurs, le dossier passager est composé de renseignements concernant la réservation faite par le voyageur, tel que le numéro de son vol et son itinéraire. Ces renseignements sur les passagers permettront à la GRC de mettre en oeuvre le programme de protection des transporteurs aériens canadiens de façon efficace et d'assurer, en bout de ligne, la sécurité des voyageurs.

Specifically, these proposed provisions require that an air carrier must, upon request, provide a designated RCMP officer with passenger information for the Canadian air carrier protective program for the purposes of transportation security or the investigation of threats to the national security of Canada.

Transport Canada is the lead agency in this civil aviation initiative. Since April 1, 2002, funding for the Canadian air carrier protective program has been managed by the Canadian Air Transport Security Authority, or CATSA, a Crown corporation under the authority of Transport Canada.

As per the memorandum of understanding between CATSA, Transport Canada and the RCMP, the Canadian air carrier protective program is mandated with preventing the control of an aircraft from being seized by any person or persons who do not have legal authority for assuming such control, by using the appropriate measures to neutralize the threat.

The relationship between the air carriers and the program is handled by Transport Canada. It is the air carrier's responsibility to train and inform their personnel. The RCMP provides information pertaining to the air carrier protective program for the air carrier's standard operating procedures. This deals specifically with such issues as communications procedures, chain of command, and crew involvement in emergency situations. In the standard operating procedures, the role of the aircraft protective officers is clearly defined as "to prevent the control of the aircraft from passing to any person or persons who do not have legal authority for assuming or seizing such control by using measured responses appropriate to the level of threat." This includes the use of deadly force where deemed necessary.

Subsequent to fulfilling our role on flights into the United States, Transport Canada has since put in place the necessary security measures and legal framework to allow aircraft protective officers on board domestic flights. The aircraft protective officers are especially trained to react to any security threat on board an aircraft that may jeopardize the integrity of or unlawful interference with civil aviation and respond to threats of death or grievous bodily harm. Aircraft protective officers will not intervene in incidents on board that are normally the air carrier's responsibility.

The RCMP, along with other stakeholders, most notably the air carriers, have been actively involved with Transport Canada in the development of new training requirements for crew members and also toward improving aircraft protective officers' awareness and safety training in regard to flight safety issues. However, the air carriers continue to develop their own procedures to meet the objectives outlined by Transport Canada.

The safety and security of the public and RCMP members is paramount in this program. RCMP officers assigned to these tasks are highly qualified and receive additional training that can be adjusted to meet new or changing demands. The RCMP's

Plus particulièrement, selon ces nouvelles dispositions de la loi, les compagnies aériennes doivent, sur demande, fournir les renseignements sur les passagers au policier désigné de la GRC dans le cadre du programme de protection des transporteurs aériens canadiens aux fins de la sûreté des transports.

Transports Canada est l'organisme responsable participant à cette initiative relative à l'aviation civile. Depuis le 1^{er} avril 2002, le financement du programme de protection des transporteurs aériens canadiens est assuré par l'Administration canadienne de la sécurité du transport aérien (ACSTA), une société d'État qui relève de Transports Canada.

Conformément au protocole d'entente entre l'ACSTA, Transports Canada et la GRC, le programme de protection des transporteurs aériens canadiens vise à prévenir la prise de contrôle d'un aéronef par toute personne ou tout groupe qui n'est pas muni de l'autorité légale pour assumer ce contrôle au moyen des mesures appropriées consistant à neutraliser la menace.

Transports Canada gère la relation entre les compagnies aériennes et le programme. Il incombe ensuite aux compagnies aériennes d'informer leur personnel et de leur offrir une formation. La GRC fournit l'information relative au PPTAC pour les procédures d'utilisation normalisées des compagnies aériennes. Cette information porte notamment sur les questions relatives aux procédures de communication et à la hiérarchie de commandement lors de situations d'urgence. Dans les procédures d'utilisation normalisées, le rôle des APA est clairement défini: ... prévenir la prise de contrôle d'un aéronef pour toute personne ou tout groupe qui n'est pas muni de l'autorité légale pour assumer ou prendre ce contrôle et ce, au moyen de réponses mesurées correspondant au niveau de la menace. Ces réponses comprennent le recours à une force meurtrière, selon les besoins.

Après avoir rempli notre rôle à bord des vols à destination des États-Unis, Transports Canada a mis en oeuvre les mesures de sécurité nécessaires et le cadre juridique visant à autoriser les APA à bord des vols nationaux. Les agents de la protection des aéronefs (APA) sont spécialement entraînés à réagir à toute menace envers la sécurité à bord d'un aéronef qui pourrait mettre en péril l'intégrité de l'aviation civile ou porter atteinte à sa sécurité. Les APA n'interviendront pas dans les cas d'incidents qui relèvent habituellement de la responsabilité des compagnies aériennes.

En collaboration avec d'autres intéressés, notamment les compagnies aériennes, la GRC a participé activement, avec Transports Canada, à l'élaboration des nouvelles exigences en matière de formation pour les membres de l'équipage, ainsi qu'à l'accroissement de la sensibilisation et de la formation en techniques et normes de sécurité des APA à l'égard des questions portant sur la sécurité des vols. Cependant, les compagnies aériennes continuent à élaborer leurs propres procédures afin d'atteindre les objectifs énoncés dans les règlements de Transports Canada.

La sécurité et la protection du public et des membres de la GRC est la priorité absolue de ce programme. Les policiers de la GRC affectés à ces tâches sont hautement qualifiés et reçoivent une formation supplémentaire qui peut être adaptée pour

aircraft protective officers wear plain clothes on board the flights to remain inconspicuous and blend in with other members of the travelling public. From its inception, aircraft protective officers have been recruited from within the ranks of the RCMP. Specialized training is ongoing for RCMP members and the ability to rotate personnel in and out of the program is seen as being a very important component of the success of such a program. It is seen as important because it allows members to keep vigilant by ensuring that they are current and that the program runs at optimal efficiency.

At this point, the RCMP believes that the program is best served under the current staffing process. Furthermore, the success of the program hinges on the confidentiality of the program. It is imperative that the flight crews be aware that discussions of the air carrier protective program, and specifically the identities of the aircraft protective officers, must be on a need-to-know basis.

As of April 1, 2002, the RCMP is committed to providing the air carrier protective program service for the next five years. In order to develop and monitor the program, a national policy centre was created at headquarters in Ottawa under the direction of the Protective Policing Directorate.

In closing, I want to reiterate that the air carrier protective program is only one of many Government of Canada programs supporting the objectives of the proposed new public safety act tabled last October. With enhanced intelligence- and data-sharing capabilities on the ground between Canadian and international partner agencies, we can anticipate the delivery of more efficient and effective enforcement measures in the near future to ensure the safety of Canadians and the national security of our country.

I am now prepared to take your questions. However, to ensure the integrity of the air carrier program, the safety of the travelling public and the long-term commitments that we envision, I would ask for your understanding that the disclosure of certain information into the public domain would have serious implications for the program and could compromise it. As a senior member of the RCMP, I have responsibilities that include the protection of the program's integrity, protection of the public and the safety of our members.

I would be happy to respond to your questions.

Senator Cordy: Am I correct that the legal framework requirements are that the pilot and the chief flight attendant be notified that there is an officer on board?

Mr. Loepky: That is correct.

Senator Cordy: They would know the seat number or identity of the person?

Mr. Loepky: That is correct.

satisfaire aux besoins actuels ou en évolution. Les APA de la GRC sont vêtus en civil à bord des vols afin de passer inaperçus et de se mêler aux voyageurs. Depuis la création du programme, les APA ont été recrutés au sein de la GRC. Les membres de la GRC reçoivent une formation spécialisée continue. De plus, notre capacité d'effectuer une rotation du personnel est perçue comme une composante très importante du succès d'un tel programme. La rotation du personnel est la clé pour faire en sorte que les membres continuent à être vigilants et ainsi s'assurer que le programme fonctionne de façon optimale.

La GRC considère qu'à l'heure actuelle, le programme est mieux servi par le processus de dotation existant. Le succès du programme dépend de sa confidentialité. Nous croyons fortement qu'il est impératif que les membres de l'équipage comprennent qu'il ne faut pas discuter du programme de protection des transporteurs aériens canadiens, et plus particulièrement de l'identité des agents spécialisés de la protection des aéronefs, à moins que ce ne soit absolument nécessaire.

La GRC s'est engagée à fournir des services dans le cadre du programme de protection des transporteurs aériens canadiens pendant les cinq prochaines années à compter du 1^{er} avril 2002. Un centre national de politiques qui relève de la Direction de la police de protection, a été mis sur pied à l'ADG, à Ottawa, afin d'élaborer et de surveiller le programme.

En terminant, je tiens à vous rappeler que le programme de protection des transporteurs aériens canadiens n'est qu'un des nombreux programmes du gouvernement du Canada qui vient appuyer les objectifs de la nouvelle loi sur la sécurité publique déposée en octobre dernier. Grâce aux renseignements approfondis et aux capacités améliorées de partage des données sur le terrain entre les partenaires nationaux et internationaux, nous pouvons anticiper une application de mesures coercitives plus efficaces dans un avenir rapproché. Ces mesures nous permettront d'assurer la sécurité de la population canadienne, donc de notre pays.

Avant de répondre à vos questions, je tiens à vous rappeler que pour assurer l'intégrité du programme de protection des transporteurs aériens canadiens, la sécurité du grand public, nos engagements futurs à long terme et la sécurité des membres de la GRC, je vous demanderais d'être conscients et sensibles au fait que certaines informations ne seront pas élaborées dans le domaine public à cause des conséquences graves et irrévocables qu'elles pourraient avoir. En tant que cadre de la GRC, mes responsabilités sont de protéger l'intégrité du programme, la sécurité du grand public et celle de nos membres.

Je suis tout disposé à répondre à vos questions.

Le sénateur Cordy: Ai-je raison d'affirmer que la loi exige que le pilote et l'agent de bord en chef soient notifiés lorsqu'un agent est à bord?

M. Loepky: Vous avez raison.

Le sénateur Cordy: Ils doivent être au courant du siège occupé par cette personne et de son identité?

M. Loepky: C'est bien ça.

Senator Cordy: After hearing testimony this morning, I asked a question regarding who would be notified. My previous understanding had been that the chief pilot and the chief flight attendant would be notified, but the information I got this morning from the witness was that everyone on board would be aware that there was an officer on board. Is that information correct?

Mr. Loepky: No, that is not exactly how the process works. We have committed to ensure that the pilot of the aircraft is notified that there is someone on board and that the in-charge flight attendant, that is, the person responsible for the flight crew, is notified of the presence of an aircraft protective officer on board. If those people choose to share that information with other flight crew members, that would be their decision. Our position is that we will share it with the captain and the in-charge flight attendant, who would obviously be involved in any case if there were an incident on board.

Senator Cordy: Is it the norm that all crew members are aware that someone on board is carrying arms, or is that out of your control after you have let the two people know?

Mr. Loepky: We share that information with the pilot and the in-charge flight attendant.

Senator Cordy: Are they told whether they can or cannot share that information?

Mr. Loepky: We have not given them specific instructions on that. We have simply asked for their cooperation to ensure that it does not go beyond. If they choose to share it with their in-flight crew, that is their decision, but we have not given any specific direction on that.

Senator Cordy: You have also stated that carriers are responsible for training, which I understand. Is there any discussion whatsoever between the RCMP and crews as to what exactly their responsibility is should the officer on board be required to take action because of an individual on board who they would prefer not be there?

Mr. Loepky: Obviously, if one of our people on board must take action, it is at the very end of the process because it is to avoid having someone take control of the aircraft, and we would not get involved before that.

In terms of the actual crew training, I understand that Transport Canada is in the process of developing that, in terms of ensuring that there is a standard to which the flight crews must be trained. Of course, the airlines will ensure that they meet those requirements.

Senator Cordy: Would the RCMP be asked for recommendations in terms of what training crews should have in dealing with an officer on board?

Mr. Loepky: Yes. We have been involved in discussions with that, to ensure that our input is on the table.

Le sénateur Cordy: J'ai demandé à un témoin ce matin quelles étaient les personnes qui devaient être notifiées. Je pensais jusqu'à présent que le premier pilote ainsi que l'agent de bord en chef devaient être notifiés, mais le témoin que j'ai interrogé ce matin m'a répondu que toutes les personnes à bord devaient être mises au courant du fait qu'un agent était à bord. Est-ce que c'est exact?

M. Loepky: Non, ce n'est pas exactement ainsi que l'on opère. Nous nous sommes engagés à faire en sorte que le pilote de l'appareil et que l'agent de bord en chef, en l'occurrence l'agent responsable de l'équipage, soient notifiés de la présence à bord d'un agent chargé de la protection de l'appareil. Si ces personnes décident alors de communiquer cette information au reste de l'équipage, c'est leur prérogative. Nous nous engageons pour notre part à communiquer cette information au capitaine et à l'agent de bord en chef, qui seront de toute évidence impliqués au cas où un incident se produisait à bord.

Le sénateur Cordy: Est-ce qu'il est normal que tous les membres de l'équipage soient mis au courant du fait qu'une personne à bord est armée, ou est-ce que cela échappe à votre contrôle une fois que vous avez mis au courant ces deux responsables?

M. Loepky: Nous communiquons cette information au pilote et à l'agent de bord en chef.

Le sénateur Cordy: Est-ce qu'on leur a dit qu'ils peuvent ou non communiquer cette information?

M. Loepky: Nous n'avons donné aucune instruction précise à ce sujet. Nous avons simplement sollicité leur collaboration pour faire en sorte qu'il n'y ait pas de dérapages. S'ils veulent communiquer cette information à l'équipage, ils en ont le droit, mais nous ne leur avons donné aucune consigne précise à ce sujet.

Le sénateur Cordy: Vous nous avez aussi indiqué que les transporteurs étaient chargés de la formation, ce que je comprends bien. Y a-t-il eu des entretiens entre la GRC et les équipages pour savoir exactement comment allaient être assignées les responsabilités au cas où l'agent à bord serait obligé d'intervenir au sujet d'un individu indésirable?

M. Loepky: Bien évidemment, si l'un de nos agents à bord doit intervenir, c'est tout à fait en dernier recours parce qu'il faut empêcher quelqu'un de prendre le contrôle de l'appareil. Nous n'interviendrons pas avant ce stade.

Pour ce qui est de la formation effective des équipages, je crois savoir que Transports Canada est en train d'élaborer une norme s'appliquant à la formation des équipages dans ce genre de situation. Bien entendu, les sociétés de transport aérien s'assureront que ces normes seront respectées.

Le sénateur Cordy: Est-ce que l'on va demander à la GRC de recommander quelle doit être la formation des équipages lorsqu'il s'agit de traiter avec l'agent à bord?

M. Loepky: Oui. Nous avons eu des pourparlers à ce sujet pour faire en sorte que nous soyons entendus.

Senator Cordy: I am often at the airport in Halifax, where RCMP do general policing. What exactly do you do in the airport? Sometimes the RCMP officer will ask for my photo ID before I enter into the screening area. What does general policing mean in Halifax?

Mr. Loeppky: General policing includes everything from responding to front-line complaints from that local community, as it would in any community, in other words, the police force of local jurisdiction, from petty thefts to motor vehicle accidents out in front of the building to a whole host of normal police duties. It also involves very close cooperation with the local airport authorities in terms of responding to concerns that they have, as you mentioned, where there is police presence requested to verify documentation and that type of thing. It is a more general role.

That of course is supplemented by our federal presence. Our national security investigation sections are there, as well as Canada Customs, Immigration and Transport representatives. They assist in things like threat assessments, gathering intelligence, working in an integrated way with the other partners in that airport. We may also have federal presence there in terms of drug enforcement personnel on specific files, that type of thing.

Senator Cordy: We have been told that at Pearson the criminal element is playing a vital role in moving things through the airport that should not necessarily be moved through the airport. We were told that the RCMP asked to go in undercover, to see if they could find out who was responsible, but that the unions turned them down. The RCMP was not allowed to do undercover work at the airport, to find out who was involved in doing illegal activities at the airport. Would you be able to comment on that?

Mr. Loeppky: In some of the airports, primarily the ones where we have front-line policing responsibility, we provide support in terms of background security checks; we assist in CPIC checks, those types of things.

In Toronto, first, we have significant numbers there, a total of about 65 RCMP. We work in an integrated way with the Peel Regional Police, who do the front-line policing at the airport. We also work there with representatives of the OPP, the Toronto Metro Police and certain federal government departments. We deal with activities at the airport that come to our attention, say, through Canada Customs or Immigration. We work together in an integrated way through a very multidisciplinary approach to try to address that problem.

With respect to us being precluded from conducting an investigation at Toronto Lester B. Pearson Airport, I am not specifically aware of that situation. I know we conduct significant

Le sénateur Cordy: Je me présente souvent à l'aéroport de Halifax, où la GRC se charge des opérations générales de police. Que faites-vous exactement dans cet aéroport? Parfois, l'agent de la GRC me demande ma photo d'identité avant que je pénètre dans l'air de contrôle. Qu'entend-on par opérations générales de police à Halifax?

M. Loeppky: C'est tout un ensemble avec, au départ, les plaintes déposées au niveau local, comme cela se produit dans toutes les collectivités, autrement dit les interventions de la police locale, qui vont des vols qualifiés aux accidents automobiles se produisant devant le bâtiment, en passant par toute une série d'opérations de police courantes. Il en résulte aussi une collaboration très étroite avec les administrations aéroportuaires locales afin de remédier, comme vous l'avez mentionné, à certaines de leurs préoccupations touchant la présence de la police et la nécessité de vérifier, par exemple, la documentation des passagers. C'est un rôle plutôt général.

À cela vient s'ajouter, bien entendu, la présence de nos services fédéraux. Nous avons sur place nos sections d'enquête sur la sécurité nationale ainsi que les services des douanes canadiennes, de l'immigration et des transports. Ils interviennent en matière d'évaluation des menaces, de recueil des renseignements et dans le cadre d'opérations menées en collaboration avec d'autres partenaires de l'aéroport. Nous assurons aussi éventuellement une présence fédérale en matière de répression des drogues sur des dossiers précis, par exemple.

Le sénateur Cordy: On nous a dit qu'à l'aéroport Pearson des groupes criminels acheminent des marchandises qui ne devraient pas nécessairement passer par cet aéroport. Nous avons fait savoir qu'on avait demandé à la GRC de poster des agents en civil afin de savoir qui étaient les responsables, mais que les syndicats ont refusé. On n'a pas autorisé la GRC à poster dans l'aéroport des agents en civil pour découvrir qui y acheminait illégalement des drogues. Qu'avez-vous à nous répondre à ce sujet?

M. Loeppky: Dans certains aéroport, notamment dans ceux où nous faisons la police sur le terrain, nous contribuons à assurer des vérifications de sécurité, nous participons au contrôle du CIPC, et cetera.

À Toronto, nous avons pour commencer un nombre significatif d'agents sur place, soit environ 65 agents de la GRC. Nous travaillons de concert avec la Police régionale de Peel, qui se charge d'assurer les services de police dans les locaux de l'aéroport. Nous collaborons aussi avec les représentants de la Police provinciale de l'Ontario, de la Police métropolitaine de Toronto et de certains ministères du gouvernement fédéral. Nous nous chargeons dans l'aéroport des opérations qui sont portées à notre attention par les douanes canadiennes ou encore par les services d'immigration. Nous collaborons au sein d'une équipe pluridisciplinaire qui s'efforce de remédier à l'ensemble des problèmes.

Quant à savoir si on nous a interdit de procéder à une enquête dans l'aéroport Lester B. Pearson de Toronto, je ne suis pas précisément au courant. Je sais que nous nous chargeons

investigations at Lester B. Pearson Airport. In terms of being precluded from doing an internal investigation, I am not aware of that, so I cannot comment.

Are you aware of that?

Mr. R.J. Bonnell, Superintendent, Officer in Charge, Protective Services Branch, Royal Canadian Mounted Police: No, I am not aware of that.

Senator Banks: We are aware of it.

The Chairman: It was a Metro Toronto Police operation. It was not RCMP.

Senator Cordy: Sorry. Thank you for correcting that.

You said that you do background checks on individuals who are going to work at the airport. Nevertheless, we have heard — and I stand corrected that it was the Metro Toronto Police — that organized crime is taking place at the airport. How can that be, if background checks have been conducted? What types of things do you look for when do you a background check?

Mr. Loeppky: There are two issues to that question. When we assist in doing background checks, we check the Canadian Police Information Centre, CPIC, for outstanding warrants, for criminal records, for those types of things. We provide that information to the airport, for them to make the assessment as to whether that individual can be hired. There is ultimately a process in place for individuals who have questionable backgrounds, and the airport in question makes a decision on that. We simply provide the background information on CPIC.

Not all organized crime activity at airports or activity at airports necessarily involves people with previous criminal records. I think that is a fair statement to make, in terms of clarifying that a simple CPIC check to determine a previous record may not necessarily capture all of the issues.

The Chairman: You replied to Senator Cordy, commissioner, that you informed the captain in charge as to the presence of an aircraft protection officer or officers. We have had testimony that, in fact, the information is not going further than that. Our information is that it stops at the captain and the in-charge person in the cabin. The reaction we have had from flight attendants is that they are very concerned that they do not know. They are concerned for a number of reasons, first and foremost being that they do not know what they are supposed to do in the event of a problem. They do not know how they should react in the event of a problem.

The sense that I have taken from your testimony so far is that you communicate the information to the person who is in charge in the cockpit and the person in charge in the cabin, and it is their business if they deem to communicate it further.

d'enquêtes importantes à l'aéroport Lester B. Pearson. Je ne suis pas au courant du fait que l'on ait pu nous interdire de procéder à une enquête interne et je ne peux donc pas vous répondre.

Êtes-vous au courant?

M. R.J. Bonnell, surintendant, agent responsable, Direction des services de protection, Gendarmerie royale du Canada: Non, je ne suis pas au courant.

Le sénateur Banks: Nous sommes au courant.

Le président: Il s'agissait d'une opération de la Police métropolitaine de Toronto. Ce n'était pas la GRC.

Le sénateur Cordy: Excusez-moi. Merci d'avoir apporté cette rectification.

Vous nous avez dit que vous vérifiez les antécédents des personnes qui travaillent à l'aéroport. Nous avons appris, néanmoins — et je prends acte du fait qu'il s'agissait de la Police métropolitaine de Toronto — que le crime organisé est implanté à l'aéroport. Comment cela est-il possible, si l'on a vérifié les antécédents des personnes concernées? Que faites-vous lorsque vous vérifiez ces antécédents?

M. Loeppky: Cette question comporte deux volets. Lorsque nous contribuons à vérifier les antécédents de certaines personnes, nous consultons le fichier du CIPC, le Centre d'information de la police canadienne, afin de voir s'il y a des mandats en cours, un casier judiciaire, et autres choses de ce genre. Nous communiquons ces renseignements aux responsables de l'aéroport, qui se chargent alors d'apprécier dans quelle mesure il convient d'engager l'intéressé. Une procédure est instituée en dernière analyse pour les personnes qui ont un dossier douteux, et l'administration aéroportuaire concernée se prononce en définitive. Nous nous contentons de faire des recherches sur le fichier du CIPC.

Les activités du crime organisé et autres activités criminelles dans les aéroports n'impliquent pas toutes nécessairement des personnes ayant un casier judiciaire. Pour être tout à fait clair, je pense qu'il faut bien reconnaître qu'un simple contrôle sur le fichier du CIPC pour déterminer l'existence d'un casier judiciaire ne permet pas nécessairement de tout voir.

Le président: Vous avez répondu au sénateur Cordy, commissaire, que vous informiez le commandant de bord de la présence d'un ou plusieurs agents chargés de la protection de l'appareil. Selon certains témoignages que nous avons recueillis, dans la pratique cette information ne va pas plus loin. On nous a dit que seuls étaient informés le commandant de bord et le chef du personnel de bord. Les agents de bord nous ont fait savoir que le fait de ne pas être mis au courant les inquiétait énormément. Ils s'inquiètent pour un certain nombre de raisons, et surtout compte tenu du fait qu'ils ne savent pas ce qu'ils sont censés faire en cas de difficulté. Ils ne savent pas comment il leur faut réagir en cas de problème.

Si j'ai bien compris votre témoignage, vous nous dites que vous transmettez cette information au commandant de bord ainsi qu'au chef du personnel de bord et qu'il leur appartient ensuite de la transmettre à d'autres s'ils le souhaitent.

Mr. Loepky: That is correct, senator.

The Chairman: What advice would you give them, as far as communicating it further is concerned? Is it an appropriate thing for them to do, or not?

Mr. Loepky: The internal structure of the flight crew, from my understanding, is that issues having to do with the safety of passengers or the aircraft are immediately brought to the person in charge. They would obviously be notified immediately and be aware of that.

In the United States, the entire crew is advised of the presence of an on-board aircraft protective officer. Part of that is driven by the fact that the mandates are somewhat different, I believe. In the United States, the aircraft protective officers are also mandated to respond to unruly passengers and to incidents that are driven by other factors in wanting to assume control of the aircraft. Our mandate is to prevent an unauthorized person from gaining access to the cockpit. Hence, there may be rationale for having the crews in the United States notified. However, in Canada, our role is to prevent the control of the aircraft from being taken over.

In response to your question, I believe that having the pilot and the in-charge flight attendant aware of our attendance and role is probably sufficient. However, it is important to say that this is an evolving program. Perhaps where we are today in terms of how it is run may not be where we are in a year or two from now because we are learning as we go along.

The Chairman: I appreciate your answer, commissioner. You have offered an important distinction for the committee to reflect upon, that is, that the aircraft protection officers are under instructions not to intervene except when the cockpit is in danger. That is different from the situation in the United States, where air marshals, as they like to call them, would intervene in the event of air rage or someone trying to intimidate a flight attendant or another passenger. What you have described is the aircraft protection officer not doing anything in the event of a disturbance on the plane unless, in his or her judgment, the cockpit was in danger; is that correct?

Mr. Loepky: That is correct.

The Chairman: What you are describing to this committee is a situation where they will only move in the most extreme circumstances. They will only move when they are convinced that the door to the cockpit will be penetrated; am I right so far?

Mr. Loepky: Yes, that is correct.

The Chairman: What we are hearing from flight attendants is that they do not know what they are supposed to do when that happens. They do not know if they see a third person getting up how they should respond. We have had people speculate that if a flight attendant saw an individual with a gun get up the attendant

M. Loepky: C'est bien cela, sénateur.

Le président: Quelles sont les conseils que vous pouvez nous donner en ce qui concerne la communication de cette information? Est-ce qu'il serait bon qu'elle soit transmise à tout l'équipage, ou non?

M. Loepky: D'après ce que je peux voir, il découle du fonctionnement interne des équipages que les questions ayant trait à la sécurité des passagers ou de l'appareil sont immédiatement communiquées à la personne responsable. De toute évidence, ces personnes sont immédiatement notifiées et seront mises au courant du problème.

Aux États-Unis, tous les membres de l'équipage sont informés de la présence à bord d'un agent chargé de la protection de l'appareil. Cela s'explique en partie par le fait que les mandats sont quelque peu différents, à mon avis. Aux États-Unis, les agents chargés de la protection de l'appareil ont par ailleurs le mandat d'intervenir lorsqu'il s'agit de faire face à des passagers indisciplinés ou à des incidents que n'explique pas uniquement la volonté d'une prise de contrôle de l'appareil. Notre mandat est d'éviter qu'une personne non autorisée puisse accéder au cockpit. Voilà pourquoi il peut être justifié que l'on notifie les équipages aux États-Unis. Au Canada, cependant, notre rôle est d'éviter que l'on puisse prendre le contrôle de l'appareil.

Pour répondre à votre question, je crois qu'il est probablement suffisant d'informer le pilote et l'agent de bord en chef de notre présence et de notre rôle. Il est important de préciser, néanmoins, qu'il s'agit là d'un programme qui évolue. Il est possible que dans un an ou deux nous n'en soyons plus là où nous en sommes aujourd'hui parce que nous apprenons au fur et à mesure.

Le président: J'apprécie votre réponse, commissaire. Vous avez fait à l'intention de notre comité une distinction importante sur laquelle il lui convient de se pencher, à savoir que les agents chargés de la protection de l'appareil ont l'instruction de ne pas intervenir à moins que le cockpit soit en danger. Ce n'est pas la même situation aux États-Unis où les policiers de l'air, comme on les appelle, sont chargés d'intervenir si une personne se montre indisciplinée ou si elle cherche à intimider un agent de bord ou un autre passager. Vous venez effectivement de nous dire que l'agent chargé de la protection de l'appareil ne va pas intervenir en cas d'incident dans l'avion à moins qu'à son avis le cockpit soit en danger; c'est bien ça?

M. Loepky: C'est bien ça.

Le président: Vous faites état devant notre comité d'une intervention qui n'aura lieu que dans les cas extrêmes. Ces agents ne vont intervenir que s'ils sont convaincus que l'on va entrer dans la cabine de pilotage; ai-je raison jusque-là?

M. Loepky: Oui, c'est exact.

Le président: Les agents de bord nous disent qu'ils ne savent pas ce qu'ils sont censés faire dans de telles circonstances. Ils ne savent pas comment ils doivent réagir s'ils voient une autre personne intervenir. On a déjà imaginé qu'un agent de bord qui verrait une personne brandir un pistolet pourrait chercher à

would clout the person with a bottle of wine, if he or she had a bottle in their hand. Flight attendants making up security policy as they go along is not a terrific idea.

These people have told this committee that they would like guidance and training on this. It seems to us that while Transport Canada may be responsible for preparing the ultimate program you are the people who understand the situation. As such, you are the most obvious people to say, "Here is how we would like people to behave in the event that one of our APOs has to take action."

My question is: Why are you not doing that? Why are you not informing the entire crew? The attendant in charge may be at the back of the plane serving a snack. The problem may be at the front of the plane. Why should the up-front attendant not know how to react in the event that an APO decides that there is a problem?

Mr. Loeppky: The training that we talked about earlier, that we will have some input into, is currently being developed. I agree that we need to ensure that the training that will be developed by Transport Canada in conjunction with us requires some input from the crew in terms of the reaction that is required from the crew. That is part of that training that will take place.

Senator Atkins: Following along on that same line, we did hear from a flight attendant who had been flying for 30 years. She said there had not been a change in the manual in over 10 years. It is now almost a year and a half since September 11. Are you not concerned about the time lag vis-à-vis putting new measures in place to protect the public? The same witness also said that there had been no new training. She said there is a refresher course once a year that lasts for half a day, if they are lucky. In view of the new circumstances, does this not concern you?

Mr. Loeppky: I believe that with the evolution and implementation of the program there is a need for training to be developed and implemented that is complementary to our role and consistent with what we are trying to do in terms of aircraft safety.

I believe we have had three meetings that have involved Transport Canada, the union representatives and the airlines in terms of having an informed discussion about the air carrier protective program and our role.

Certainly I agree that training is important. My understanding is that training programs are close to being completed.

l'assommer avec une bouteille de vin, s'il en a une sous la main. Il n'est pas très logique de demander à des agents de bord de concocter à chaud leur politique sur la sécurité.

Ces responsables ont fait savoir au comité qu'ils aimeraient avoir des consignes et une formation à ce sujet. Il nous semble que même si Transports Canada est éventuellement chargé d'établir le programme en définitive, vous êtes les spécialistes qui comprenez ce genre de situation. À ce titre, vous êtes les mieux à même de dire: «Voilà comment nous aimerions que le personnel de bord réagisse au cas où l'un de nos agents devrait intervenir.»

Ma question est la suivante: pourquoi ne le faites-vous pas? Pourquoi n'informez-vous pas l'ensemble de l'équipage? L'agent de bord en chef est peut-être à l'arrière de l'avion en train de servir un repas. L'incident intervient peut-être à l'avant de l'appareil. Pour quelle raison le personnel de bord à l'avant de l'appareil ne serait-il pas informé afin de savoir comment réagir au cas où l'agent chargé de la protection de l'appareil déciderait d'intervenir?

M. Loeppky: La formation dont je vous ai parlé tout à l'heure, et dans laquelle nous aurons notre mot à dire, est en cours d'élaboration. Je conviens avec vous qu'il faut nous assurer dans le cadre de la formation qui sera mise sur pied par Transports Canada avec notre collaboration que l'on consulte les équipages pour savoir ce que l'on attend d'eux. Cela fera partie de la formation qui sera dispensée.

Le sénateur Atkins: Dans cette même veine, nous avons effectivement entendu le témoignage d'une hôtesse de l'air ayant 30 ans de service. Elle nous a précisé qu'aucune modification n'avait été apportée au manuel de bord depuis 10 ans. Voilà maintenant près d'un an et demi qu'ont eu lieu les événements du 11 septembre. N'êtes-vous pas inquiet de ces atterrissements lorsqu'il s'agit de mettre en place de nouvelles mesures de protection du public? Ce même témoin nous a déclaré par ailleurs qu'aucune nouvelle formation n'avait été dispensée. Selon elle, on organisait une fois par an un stage de remise à jour durant au maximum une demi-journée. Est-ce que cela ne vous inquiète pas, compte tenu de la nouvelle situation?

M. Loeppky: Je considère que ce programme doit évoluer et être mis en oeuvre de manière à dispenser une formation venant compléter notre rôle et qui soit conforme à ce que nous cherchons à faire en matière de sécurité aérienne.

Je pense que nous avons organisé trois réunions afin d'exposer les objectifs du programme de protection des appareils ainsi que notre rôle en collaboration avec les responsables de Transports Canada, les représentants syndicaux et le personnel des sociétés de transport aérien.

Je suis certes convaincu que la formation est importante. Je crois savoir que les programmes de formation sont pratiquement prêts.

Senator Atkins: The impression that I received was that there was a question of money. Taking someone out of their normal duties and giving them, say, a week's thorough training, who pays for that, the airlines, Transport Canada or who?

Mr. Loeppky: My understanding is that Transport Canada sets the standards and develops the policy. The airlines are required to provide the staff for taking that training.

I understand the financial burden that it creates. However, I believe the bigger picture is the question of airline safety. There are obviously funding issues that relate to that, but I do not think we can lose sight of the end objective of the training, that is, to have a safer environment within the aircraft.

Senator Atkins: The same witness to whom I referred earlier went as far as saying that, with respect to their bids for monthly assignments, there are some assignments that nobody wants to bid on any longer, because of the concerns for their own safety.

I know you have been asked this a hundred times, but we have had conflicting evidence. What is your view about pilots carrying weapons?

Mr. Loeppky: I very much question the need for pilots to carry firearms. There are many issues around that, dealing with everything from the aspect of firearms safety, storage, the constant need for re-certification and the fact that the pilot's main purpose is to fly the airplane. I question the overall benefit or value of having a pilot with a firearm in his possession.

On balance, there are many other mechanisms that need to be put in place and that can be put in place without having to resort to pilots carrying firearms. I know that issue has been debated in other environments. There has been a significant amount of discussion on the subject. There is the question of the safety to the individual himself and to the remainder of the flight crew. Not all incidents will involve a potential hijacker having a firearm; there may be many other factors. Minimizing the number of firearms on board is probably very appropriate.

Did you want to add something, Mr. Bonnell?

Mr. Bonnell: I wanted to mention one thing on the question of the crew being advised. This is a new theatre of operation for us. We are learning as the program evolves. There are pros and cons. For example, if the flight crew were aware, it would be easy for a potential hijacker to take one of the airline attendants hostage and demand to know where the air marshal is on the plane. As we thought through those processes, we came to realize that there are pros and cons about notifying versus not notifying.

We are trying to ensure that at the present time our people are trained to work independently in this new environment and enclosed space. However, we do not want to make anything

Le sénateur Atkins: J'ai eu l'impression que c'était une question d'argent. S'il faut payer une semaine de formation au personnel pendant ses heures normales de travail, qui va en assumer le coût, les sociétés de transport aérien, Transports Canada ou qui d'autre?

M. Loeppky: Je crois savoir que c'est Transports Canada qui établit les normes et élabore la politique. Les sociétés de transport aérien sont tenues de fournir le personnel appelé à suivre cette formation.

Je comprends bien que cela représente un fardeau financier. Cependant, tout doit être subordonné à mon avis à la question de la sécurité des sociétés de transport aérien. La question du financement se pose évidemment, mais je pense qu'il ne faut pas perdre de vue le fait que l'objectif est en définitive d'assurer une formation visant à renforcer la sécurité dans l'appareil.

Le sénateur Atkins: Ce même témoin dont je vous ai parlé tout à l'heure est allé jusqu'à dire que lorsqu'on faisait des soumissions pour des travaux mensuels, il y a certaines tâches au sujet desquelles plus personne ne voulait présenter de soumission parce que chacun était préoccupé par sa propre sécurité.

Je sais qu'on vous a posé la question une centaine de fois, mais les témoignages qu'on nous a présentés sont contradictoires. Que pensez-vous de la possibilité d'armer les pilotes?

M. Loeppky: Je remets fortement en question la nécessité pour les pilotes d'être armés. Cette possibilité soulève de nombreuses difficultés, à commencer par tout ce qui a trait au maniement et à l'entreposage des armes à feu, au besoin constant de renouveler les permis et au fait que ce que l'on demande avant tout au pilote, c'est d'être aux commandes de l'appareil. Je ne vois pas l'intérêt ou les avantages d'armer les pilotes.

On peut penser à bien d'autres mécanismes que l'on pourrait mettre en place sans aller jusqu'à armer les pilotes. Je sais que cette question a été débattue dans d'autres instances. On en a largement parlé. Il faut s'interroger sur la sécurité de la personne elle-même ainsi que du reste de l'équipage. Tous les incidents ne vont pas impliquer une personne armée qui cherche à détourner un avion; il peut y avoir bien d'autres facteurs. Il est probablement tout à fait indiqué de réduire au minimum le nombre d'armes à feu à bord.

Avez-vous quelque chose à ajouter, monsieur Bonnell?

M. Bonnell: Je tenais à préciser une chose au sujet de l'information des équipages. C'est un nouveau théâtre d'intervention en ce qui nous concerne. Nous progressons à mesure que le programme évolue. Il y a du pour et du contre. Ainsi, si l'équipage était mis au courant, il serait très facile pour une personne qui veut détourner un avion de prendre en otage le personnel de bord et d'exiger de savoir où se trouve le policier de l'air posté à bord de l'appareil. En examinant tous ces moyens d'intervention, nous nous sommes rendu compte que la notification présentait des avantages et des inconvénients.

Nous cherchons à faire en sorte, à l'heure actuelle, que notre personnel reçoive une formation lui permettant d'opérer indépendamment dans ce nouveau cadre et dans cet espace clos.

different for the people who work in that environment daily. We want to be compatible with the crew and to fit in and work with them.

Senator Atkins: They might argue in favour of their personal safety, especially in regard to the training factor, and the sharing of information.

What do you think of cameras in the cockpit?

Mr. Loepky: I suppose cameras that video the rest of the aircraft so that the pilot and the co-pilot can monitor the activities in the back would be helpful. While that is beneficial, the reality is that if there are secure doors on the cockpit area one would hope that will allow a certain measure of access to the cockpit.

Obviously, the more tools that are in place to give you more advice and knowledge are helpful things. The issue of security is a staged and incremental process. Something like that would be another level of awareness for the pilots to have in terms of the situation in the remainder of the aircraft.

Senator Atkins: Do you think the double-door concept will work?

Mr. Loepky: It certainly will act as an additional measure. Is it foolproof? No, it probably is not. However, in some cases, it certainly would allow the flight crew to take additional actions beyond simply having to grapple with someone. They would at least have some time to make some decisions.

Senator Atkins: The configuration of some planes is such that one wonders how they will implement it.

Mr. Loepky: There is no question that it will certainly be an expensive and a difficult issue.

Senator Atkins: Since 9/11, has any authority developed a plan to confront another disaster of that type that would be implemented the minute it took place?

Mr. Loepky: Are you speaking specifically of a disaster involving an airliner?

Senator Atkins: Yes, or airlines.

Mr. Loepky: We learned a lot from 9/11. More than 2,000 aircraft landed in Canada. We accommodated over 40,000 passengers who had not expected to arrive here. In terms of the capacity to do that, our contingency planning is much better, especially as far as support services are required. I am referring to the management of volunteers and those types of issues, which actually posed some challenges for our front-line people. Because there is a huge number of volunteers, that becomes an important part of the process.

Nous ne voulons pas, cependant, que cet environnement soit différent pour les gens qui sont appelés à y travailler quotidiennement. Nous voulons nous fondre dans le décor et ne pas gêner le personnel dans son travail.

Le sénateur Atkins: Les membres de l'équipage pourraient avoir à se plaindre sur le plan de leur sécurité personnelle, notamment en ce qui a trait à la formation et à la communication de l'information.

Que pensez-vous de la possibilité de placer des caméras dans la cabine de pilotage?

M. Loepky: Je pense qu'il serait utile d'installer des caméras vidéo dans les autres sections pour que le pilote et son copilote puissent contrôler ce qui se passe à l'arrière de l'appareil. Ce serait une bonne chose, mais dans la pratique, si l'on protège les portes qui mènent à la cabine de pilotage, on aura un minimum de garanties.

Bien évidemment, il est bon d'avoir un maximum d'outils en place pour être bien informé et bien conseillé. La sécurité est un processus continu qui comporte plusieurs étapes. Par ce moyen, les pilotes pourraient mieux appréhender la situation dans le reste de l'appareil.

Le sénateur Atkins: Pensez-vous que le système d'une double porte peut donner des résultats?

M. Loepky: Ce serait certainement un moyen de protection supplémentaire. Est-il sans faille? Probablement pas. Toutefois, dans certains cas, il permettrait certainement à l'équipage de recourir à d'autres mesures d'intervention que le simple fait de se saisir de la personne concernée. Il aurait au moins le temps de prendre d'autres décisions.

Le sénateur Atkins: Si l'on en juge par la configuration de certains appareils, on peut se demander comment ils vont bien pouvoir intervenir.

M. Loepky: Il est indéniable que ce sera onéreux et que la question est délicate.

Le sénateur Atkins: Depuis le 11 septembre, est-ce qu'un responsable quelconque a élaboré un plan susceptible d'être appliqué instantanément afin de faire face à une autre catastrophe de ce type?

M. Loepky: Est-ce que vous vous référez précisément à une catastrophe impliquant un appareil de transport aérien?

Le sénateur Atkins: Oui, ou des sociétés de transport aérien.

M. Loepky: Nous avons beaucoup appris le 11 septembre. Plus de 2 000 appareils se sont posés au Canada. Nous avons pris en charge plus de 40 000 passagers qui ne s'attendaient pas à arriver chez nous. Pour ce qui est de notre capacité d'accueil, nous avons largement amélioré notre capacité d'intervention d'urgence, notamment en ce qui a trait aux services logistiques. Je parle de notre capacité à diriger des équipes de bénévoles et d'autres opérations de ce type, qui ont effectivement posé certaines difficultés à notre personnel sur le terrain. Lorsqu'un grand nombre de bénévoles interviennent, il est important de bien les intégrer dans l'opération.

In terms of the ability to respond to an incident involving an airliner here, I think we are much more prepared. We have additional capacity in our organization in terms of having done some additional training and readiness. I am talking not only about ourselves but in terms of working more closely with other federal government and provincial government departments.

Senator Atkins: As well as the Americans?

Mr. Loeppky: We are working very closely with our U.S. colleagues in terms of looking at how they have managed situations and the gaps they have identified in terms of how they responded. We have learned a lot from them.

Senator Atkins: Would you go to the same extent that they did on 9/11, that is, grounding everything around the world, which they, in effect, did?

Mr. Loeppky: I guess it depends very much on how the situation evolves. I am not sure we can forecast every eventuality. Unfortunately, there will always be an unknown element. As we look back at 9/11, we ask ourselves whether there was something we could have thought about and asked ourselves, "How could we have planned for this?"

The reality is that terrorist groups will use a variety of approaches in the future that probably will not mirror 9/11, that will, in fact, take different approaches. I reflect back to the incident that took place last week where there is some information about missiles being fired at a commercial airliner.

Senator Forrestall: Perimeter security is what concerns me. I want to ask several supplementary questions because I am a little puzzled.

With regard to the positioning of cameras in the cockpit, for example, do we have the technology to transmit to the ground in real-time those images so that the crew, and the pilot in particular, would have the advantage of people on the ground helping him, advising him as to what he must or should do?

Mr. Loeppky: I am certain there is the ability to have a real-time live feed to the ground. Each day in Toronto alone there are well over 1,000 aircraft that land and take off. When I look at doing that over North America or throughout the world, it strikes me as a pretty significant challenge to try to implement a process like that.

Second, we have to evaluate the true benefits of having direct feed to the ground when the crisis is in the air and the situation will have to be resolved there essentially before it gets to the ground.

Senator Forrestall: There has been a reduction in the numbers of personnel at airports. Is there a reason for that, other than the changing of airport responsibilities?

Mr. Loeppky: Could I use Lester B. Pearson as an example?

Quant à la possibilité de réagir en cas d'incident portant sur un de nos appareils, je crois que nous sommes bien mieux préparés. Notre organisation a acquis d'autres compétences sur le plan de la formation et de la capacité d'intervention. Je parle non seulement de nos propres services, mais aussi des possibilités de collaboration plus étroite avec d'autres ministères du gouvernement fédéral et des provinces.

Le sénateur Atkins: Ainsi qu'avec les Américains?

M. Loeppky: Nous collaborons très étroitement avec nos collègues des États-Unis en ce qui a trait à la façon dont ils ont géré la situation et aux lacunes qu'ils ont relevées concernant la façon dont ils sont intervenus à l'époque. Nous avons tiré de nombreux enseignements de leur action.

Le sénateur Atkins: Iriez-vous jusqu'à agir comme ils l'ont fait le 11 septembre, soit en clouant au sol tous les appareils dans le monde, ce qu'ils ont fait dans la pratique?

M. Loeppky: Je pense que tout dépend en fait de l'évolution de la situation. Je ne suis pas sûr que nous puissions prévoir toutes les éventualités. Malheureusement, il y aura toujours une part d'inconnu. En revenant sur les événements du 11 septembre, nous nous demandons si nous aurions pu faire quelque chose et nous nous posons la question suivante: «Comment aurions-nous pu planifier cette intervention?»

En réalité, les groupes terroristes auront recours à l'avenir à différents moyens qui ne seront probablement pas calqués sur ceux du 11 septembre et qui seront en fait bien différents. Je vous renvoie à l'incident qui a eu lieu la semaine dernière, au cours duquel on aurait tiré sur un appareil commercial.

Le sénateur Forrestall: C'est le périmètre de sécurité qui me préoccupe. Je tiens à vous poser plusieurs questions supplémentaires sur ce point parce que j'ai du mal à bien comprendre.

En ce qui a trait à l'installation de caméras dans la cabine de pilotage, par exemple, sommes-nous en mesure de transmettre au sol en temps réel ces images pour que l'équipage, et plus particulièrement le pilote, puisse bénéficier des conseils du personnel au sol l'informant de ce qu'il doit faire?

M. Loeppky: Je suis certain qu'il est possible de disposer de transmissions en temps réel avec les installations au sol. Tous les jours, le seul aéroport de Toronto voit atterrir et décoller largement plus de 1 000 appareils. Il me paraît très difficile de mettre en oeuvre ce genre d'opération à l'échelle de l'Amérique du Nord ou du monde entier.

En second lieu, nous devons évaluer les véritables avantages d'une liaison directe avec le sol lorsque la situation de crise se présente dans les airs et qu'elle doit être résolue avant que l'appareil n'atterrisse.

Le sénateur Forrestall: Il y a eu des réductions de personnel dans les aéroports. Est-ce qu'il y a une explication autre que celle qui a trait au changement de responsabilités dans les aéroports?

M. Loeppky: Est-ce que vous me permettez de prendre l'exemple de Lester B. Pearson?

Senator Forrestall: It is all right, sir. We have been picking on them for several months now, with good reason.

Mr. Loeppky: At one time, there were probably 290 people at that airport. I believe the number is now somewhere around 168, which includes the RCMP, Peel Regional Police, as well as some presence by the OPP and Toronto Metro Police. Those are officers with peace officer status. I am not sure to what degree they are supplemented by private security firms. The Canadian Corps of Commissionaires also play a significant role in terms of ensuring that doors are secure and not being used inappropriately by individuals and those types of things. The fact that the numbers are down does not necessarily reflect a reduced level of presence of personnel.

The other thing is that technology has changed over the last number of years. In our protective mandate, we certainly have seen resource changes in other areas of responsibility, which is due simply to technology, on the protective side in terms of VIP security and those types of things. Technology has had an impact in terms of being seen as more efficient.

When we had 290 people there, they were primarily RCMP. Today, we have 168. The reality is that these are probably very much more focused on being intelligence-led operations. We are more integrated with other federal government departments. They actually form part of multidisciplinary teams.

We see that not only in airports but also in the integrated border enforcement teams and the national security enforcement teams. There is a more multidisciplinary, multi-functional team effort to bring the various pieces of intelligence and organizations together so that the various enforcement bodies will be more effective.

Numbers in themselves do not necessarily tell the true story. There is a lot more that underpins that 168 than mere numbers might suggest.

Senator Forrestall: I want to come back to the question of surface-to-air missiles, their ability, their relative low cost and their wide availability. What are we doing, if anything at all? We are all familiar with landing or waiting in a lineup to take off and seeing cars parked at the end of the approach lights, watching planes land and take off. We know that it is difficult to effectively police this. Even the hand-held, surface-to-air missiles are mostly active, not passive, devices, perhaps three miles on take off, perhaps eight to ten on approach in their range. The lateral is another question. That is an enormous amount of territory to try to protect.

On the other hand, no flight is secure from the trunk of a car; nothing we can do will secure it. This is one of several instruments available to the sick mind.

Le sénateur Forrestall: Vous avez carte blanche. Voilà des mois maintenant que nous prenons ses responsables à partie, avec raison.

M. Loeppky: À une époque, je crois qu'il y avait 290 personnes qui travaillaient dans cet aéroport. Je pense qu'on en est maintenant réduit à quelque 168 personnes en tenant compte à la fois du personnel de la GRC, de celui de la Police régionale de Peel ainsi que d'une certaine présence de la Police provinciale de l'Ontario et de la Police métropolitaine de Toronto. Il s'agit des agents de la paix. Je ne sais pas jusqu'à quel point ils sont appuyés par du personnel des sociétés de sécurité privées. Le corps canadien des commissionnaires joue aussi un rôle significatif en s'assurant que les portes sont bien contrôlées et que des personnes non autorisées ne les empruntent pas, par exemple. Si les chiffres sont à la baisse, cela ne veut pas dire pour autant que le personnel est moins présent.

Il y a aussi le fait que les techniques ont changé depuis un certain nombre d'années. En assurant la protection qui nous est demandée, nous n'avons pas manqué de voir une évolution des ressources dans d'autres secteurs, ce qui est dû tout simplement à la technologie, s'agissant par exemple de la protection des personnalités ou d'autres opérations de ce type. La technologie a joué sur le plan de l'efficacité.

Lorsque nous avions 290 personnes sur place, elles appartenaient avant tout à la GRC. Aujourd'hui, il y en a 168. Dans la pratique, il est probable qu'elles sont bien davantage axées sur le recueil des renseignements. Nous avons renforcé l'intégration avec les autres ministères du gouvernement fédéral. On agit en fait au sein d'équipes pluridisciplinaires.

Nous le constatons non seulement dans les aéroports, mais aussi au sein des équipes intégrées de contrôle des frontières et de renforcement de la sécurité nationale. On agit davantage dans un cadre pluridisciplinaire et multifonctionnel pour recueillir les différents renseignements et s'organiser de façon à renforcer l'efficacité des différents services de police.

Souvent, les chiffres ne disent pas tout. C'est 168 personnes représentent bien davantage que ne semble l'indiquer les chiffres.

Le sénateur Forrestall: J'en reviens à la question des missiles sol-air, à leur potentiel, à leur coût relativement faible et à leur grande disponibilité. Que faisons-nous si tant est que nous fassions quelque chose? Nous avons tous l'habitude, lors des atterrissages ou dans les files d'attente avant le décollage, de voir des véhicules stationnés en bout de piste, leurs occupants regardant les avions atterrir et décoller. Nous savons qu'il est difficile de faire véritablement la police dans ce domaine. Même les missiles sol-air de type individuel sont avant tout des engins actifs et non pas passifs qui peuvent être tirés d'environ trois milles au décollage et de huit à dix milles environ lors de l'approche. La protection latérale pose un autre problème. C'est un énorme territoire à protéger.

Par ailleurs, aucun vol n'est à l'abri d'un tir effectué à partir du coffre d'une voiture; nous ne pouvons rien faire pour l'éviter. C'est l'un des différents moyens à la disposition d'une personne dérangée.

Is there anything we can do, or is it just a matter of hoping and praying? Are we doing anything?

Mr. Loepky: I hope we do more than hope and pray.

Obviously, that is a concern and a new type of threat has arisen. I do not believe that trying to expand the perimeters of airports to the degree where you could totally eliminate that threat is a practical solution. The key lies in being much more strategic, having the intelligence beforehand on groups or individuals that would be likely to become involved in that type of activity. This particular incident involved a missile or what is believed to be several missiles. The reality is that a number of types of threats could arise for aircraft that are approaching airports or departing that clearly pose a similar type of threat.

Taking an intelligence-led approach and having our integrated national security enforcement teams and national security investigations sections engaged in developing the information and the intelligence on groups that are active in those types of things is where the key lies.

We must be much more proactive and intelligence-led because if we are to try to react to that type of situation, then, in my view, everything else has failed. We need to be much more proactive than trying to deal with the individual sitting in the back of a pickup truck at the end of a runway with a missile launcher. That is a threat. I do not discount that, but we must be more sophisticated than simply just trying to address those types of threats.

Senator Forrestall: My next question deals with the warning of possible missile attacks against U.S. commercial airliners. Lawmakers in the United States urged the Bush administration yesterday to act promptly to protect U.S. airlines.

I ask you to act promptly to protect Canadian airlines from attack. There is a question in my mind — not that we should not make some effort to identify means of achieving this — namely, who should do it? Should it be the Canadian military? Should it be the national police force?

Mr. Loepky: Do you mean in terms of identifying those types of threats?

Senator Forrestall: I mean taking action to defend against it. We invite you people to place your life and body on the line everyday on the highways of Canada, but this is something slightly different.

Mr. Loepky: One of the things that we do, obviously, is engage in ongoing discussions not only with Transport Canada but also with CSIS, all the federal partners and the international partners, in terms of the evolving threats and assessing how to deal with them.

Peut-on faire quelque chose, ou doit-on se contenter de prier pour que ça n'arrive pas? Est-ce que nous faisons quelque chose?

M. Loepky: J'espère que nous ne nous contentons pas de prier.

Bien évidemment, c'est une question préoccupante et il y a là un nouveau type de menace. Je ne pense pas qu'il soit possible dans la pratique d'étendre le périmètre protégé des aéroports au point d'éliminer tous les risques. La solution est d'opérer de manière plus stratégique et de recueillir au préalable des renseignements sur les groupes ou les personnes susceptibles d'être impliqués dans ce genre d'activités. Dans le cas particulier que nous évoquons, il y aurait eu un ou plusieurs missiles. En réalité, il y a un certain nombre d'autres menaces aussi graves qui se posent pour un aéronef qui s'approche d'un aéroport ou qui en décolle.

Je pense que la solution consiste à faire appel aux renseignements et à mettre en place une politique intégrée d'intervention de nos équipes chargées de la police et de nos services chargés des enquêtes en matière de sécurité nationale lorsqu'il s'agit de recueillir des renseignements sur les groupes s'adonnant à ce genre d'activités.

Nous devons faire preuve de bien plus d'initiative et recueillir davantage de renseignements parce que si nous ne faisons que réagir à ce genre de situation, nous aurons à mon avis échoué sur les autres plans. Nous devons être bien plus interventionnistes pour nous efforcer d'éviter qu'une personne puisse se retrouver en bout de piste avec un lance-missiles à l'arrière d'une camionnette. C'est une menace, j'en conviens, mais nous devons être plus intelligents que cela et ne pas nous contenter de réagir après coup.

Le sénateur Forrestall: Ma question suivante a trait aux alertes portant sur l'éventualité d'attaques à l'aide de missiles contre les appareils commerciaux des États-Unis. Les législateurs des États-Unis ont demandé hier à l'administration Bush d'agir rapidement pour protéger les sociétés de transport aérien des États-Unis.

Je vous demande d'agir rapidement pour protéger les sociétés de transport aérien canadiennes contre toute attaque. Je me pose la question — ce qui ne veut pas dire que nous devons ménager nos efforts pour trouver les moyens d'y parvenir — de savoir qui doit s'en charger. Faut-il que ce soit l'armée canadienne? Est-ce qu'il faut confier cette tâche à un service de police national?

M. Loepky: Qu'entendez-vous par identification de ce type de menaces?

Le sénateur Forrestall: Je veux parler des mesures devant nous permettre de nous prémunir. Nous vous demandons de faire sentir votre présence et de jouer tous les jours votre vie sur les routes canadiennes, mais il s'agit là de quelque chose qui est légèrement différent.

M. Loepky: Ce que nous faisons entre autres, bien évidemment, c'est engager en permanence des discussions avec Transports Canada mais aussi avec le SCRS, tous nos partenaires fédéraux et internationaux, en ce qui a trait à l'évolution des menaces et aux moyens d'y parer.

In this particular occasion, I believe you need to look at who has the ability to respond to something like that. Is it a question of trying to protect the aircraft? Is it a question of trying to deal with the individual? I am firmly convinced that a coordinated, integrated approach and ensuring that we are at the table together and that there are no stovepipes in terms of sharing information is the only way to deal with these situations. We will never get there if we try to remain in any kind of stovepipe in dealing with key information that may be in one department. It must be shared.

Senator Forrestall: That comes back to my question: Who should do it? Physically on the ground, who should do it? Should we be looking at mobilizing?

Mr. Loeppky: I do not think you can mobilize to deal with one particular threat because the threat could come in a whole host of ways.

We are constantly doing threat assessments with CSIS and our other partners in terms of asking what are the new trends. What events that have taken place in the last year and a half, from Bali to Mombasa to the attack on the French tanker in the Gulf, do we need to assess? What are the approaches to be taken? What are the threats? How are they manifesting themselves, and how do we need to respond?

Obviously, if it were something that is clearly within the capacity of the military to respond to, then the military would take that responsibility. If it is an issue that deals with public safety, in my view, we as a national police force would be responsible for that.

Senator Forrestall: It is my personal view that al-Qaeda has been at us, unbeknownst to us, or at least, unvoiced in a coherent way, for several years. September 11 was just a critical mid-way point of many minor distractions to highlight a major one. The use of missiles against aircraft is at least seven or eight years older than that. It has been done time and again.

How do we cope with such a costly defence? That is only one; there are many other ways that our lives can be disrupted. As we identify them, unless we jump on them and get them under some kind of control, there will not be much we can do.

Mr. Loeppky: I certainly agree that this is a fairly recently identified threat against a civilian airliner, and it is a matter of looking at whether that threat is likely to manifest itself in other parts of the world and how we address that. It is part of an evolving process that we need to be aware of and assess how we will respond, and, obviously, we will respond. We have not seen that method used before, although the capability has been there. It is a new trend, I suppose, in terms of threat against commercial aviation.

Dans ce cas précis, je pense qu'il vous faut vous demander qui a les moyens de répondre à une telle menace. S'agit-il d'essayer de protéger l'appareil? S'agit-il d'essayer de neutraliser une personne? Je suis fermement convaincu que la seule façon d'aborder ce genre de situation est d'adopter une politique intégrée en coordonnant nos efforts et en nous assurant que tout le monde se parle et qu'il n'y a pas de chasse gardée empêchant la communication des renseignements. Nous ne parviendrons jamais à rien s'il reste des chasses gardées empêchant des renseignements clés de sortir d'un service donné. Il faut que les renseignements soient communiqués.

Le sénateur Forrestall: J'en reviens à ma question: qui doit s'en charger? Qui doit être présent sur le terrain? Doit-on envisager une mobilisation?

M. Loeppky: Je ne pense pas que l'on puisse mobiliser des forces pour faire face à une menace donnée parce qu'elle peut se présenter de bien des manières.

Nous procédons régulièrement à l'évaluation des menaces en compagnie du SCRS et de nos autres partenaires en nous demandant quelles sont les nouvelles tendances. Quels événements survenus au cours des dix-huit derniers mois, depuis Bali jusqu'à Mombasa en passant par l'attaque du pétrolier français dans le Golfe, nous faut-il évaluer? Quelles sont les mesures à prendre? Quelles sont les menaces? Comment se manifestent-elles, et comment réagir?

Il est évident que s'il y a des tâches qui relèvent clairement des compétences de l'armée, l'armée devra alors s'en charger. Si c'est une question de sécurité publique, je considère que c'est la force de police nationale qui doit s'en charger.

Le sénateur Forrestall: J'estime personnellement que voilà plusieurs années qu'al-Qaïda cherche à nous nuire, sans que nous le sachions ou, du moins, sans que l'on ait procédé à une analyse cohérente. Le 11 septembre n'a été que le point culminant de toute une série de petits événements. Le recours aux missiles contre les appareils est au moins antérieur de sept ou huit ans. On y a eu recours à maintes reprises.

Comment mettre en oeuvre des moyens de défense aussi coûteux? Ce n'est qu'un domaine parmi d'autres; il y a bien d'autres moyens de menacer notre vie. Lorsque nous nous en rendons compte, nous ne pouvons pas faire grand-chose, à moins d'intervenir immédiatement et de prendre en quelque sorte le contrôle.

M. Loeppky: Je conviens évidemment avec vous qu'il s'agit d'une menace toute nouvelle contre un appareil civil, et il s'agit de savoir si elle risque de se manifester dans d'autres régions du monde et comment on peut y remédier. Cela fait partie d'une situation qui évolue, nous devons en être conscients et évaluer nos moyens de réponse en sachant, bien entendu, que nous allons réagir. Nous n'avions pas encore vu employer ce moyen, même si les possibilités existaient. C'est une nouvelle tendance, j'imagine, pour ce qui est des menaces posées à l'aviation commerciale.

Senator Forrestall: Finally, I have a supplementary question to a question asked by Senator Cordy, which was commented on by Senator Banks.

I find it a little disconcerting to hear that you did not know of an incident that we learned about through our questions to witnesses, namely, the attempt to resume police forces for real reasons, such as to infiltrate the workforce undercover in order to identify wrongdoing and being denied, whether by the union directly or by the company itself. What disturbs me is that you were not made aware of that incident in the normal course of sharing intelligence by someone anecdotally saying, "Last week Toronto Pearson told us that they were not putting people on their staff for the purpose of spying on other people." Did that not ever come to your attention?

Mr. Loeppky: No, it did not. What did come to my attention, I believe as a result of an appearance before this committee, was that there had been an issue that identified a gap between our service and the Peel Regional Police Service. We followed up directly with the chief and the deputy chief of Peel. They assured us that there were no gaps in terms of our working relationship. I realize you are talking about Toronto Metro Police, but anything similar that would come to our attention I would take to heart because that is an issue that strikes at the heart of what we are trying to do in terms of integrated policing.

Senator Forrestall: Would that include sharing intelligence?

Mr. Loeppky: Yes.

The Chairman: I have a couple of comments. The issue you are referring to came to this committee directly from Peel Regional. The officer in charge of the airport detachment did want to look into it, but the fact of the matter is that Peel Regional communicated it to us.

We have had testimony at every airport we have been to that organized crime is rampant. RCMP officers have testified before this committee listing the number of groups that are involved. Have they been giving us accurate information?

Mr. Loeppky: I would hope so. If not, we have a problem with our organization.

In the past, we have undertaken investigations. I do not recall the exact number today but I can certainly provide that. We have done investigations at airports where there have been arrests as a result of criminal investigations involving employees that are there. I certainly would not want the message to be left that there have been no investigations and no results.

The Chairman: That was not the question, sir. The question was: Are you as a force and are you in a corporate sense concerned about organized crime being active at Canadian airports? Is that a problem we should be worried about as a committee?

Le sénateur Forrestall: J'ai une dernière chose à vous demander à la suite d'une question posée par le sénateur Cordy, au sujet de laquelle le sénateur Banks a fait des commentaires.

Je suis quelque peu surpris d'apprendre que vous n'avez pas eu connaissance d'un incident que nous ont révélé nos témoins, à savoir que le syndicat lui-même ou que la société ont refusé que l'on recommence à poster des agents de police en civil dans un but bien légitime, soit par exemple pour infiltrer le personnel afin d'enquêter sur des agissements illégaux éventuels. Ce qui m'inquiète, c'est que personne ne vous ait mis en passant au courant de cet incident dans le cadre de l'échange des renseignements qui se fait couramment en vous disant: «La semaine dernière, les responsables de l'aéroport Pearson de Toronto nous ont dit qu'ils ne pensaient pas devoir poster des agents en civil pour espionner le reste de leur personnel.» Est-ce qu'on ne vous a rien signalé de ce point de vue?

M. Loeppky: Non, absolument pas. Ce qui m'a été signalé, et je crois que c'était à la suite d'une comparution devant votre comité, c'est que l'on avait identifié une faille entre notre service et celui de la Police régionale de Peel. Nous avons effectué immédiatement un suivi auprès du sous-chef du service de Peel. On nous a assurés qu'il n'y avait aucune faille dans notre relation de travail. Je me rends compte que vous me parlez ici de la Police de la collectivité urbaine de Toronto mais, si l'on me signalait ce genre de situation, je réagis immédiatement parce que ça touche à l'essentiel de ce que nous voulons faire au sein d'une police intégrée.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que cela englobe la communication des renseignements?

M. Loeppky: Oui.

Le président: Je ferai deux observations. Le problème dont vous parlez a été signalé directement à notre comité par la Police régionale de Peel. L'agent responsable du détachement à l'aéroport voulait effectivement se pencher sur la question, mais c'est en fait la Police régionale de Peel qui a communiqué avec nous.

D'après les témoignages que nous avons entendus, le crime organisé est présent dans tous les aéroports. Des agents de la GRC sont venus témoigner devant notre comité et nous ont dressé la liste des groupes impliqués. Est-ce que les renseignements qu'ils nous ont donnés sont exacts?

M. Loeppky: Je l'espère. Sinon, il y a un problème au sein de notre organisation.

Par le passé, nous avons fait des enquêtes. Je ne me souviens pas du nombre exact aujourd'hui mais je pourrais certainement vous le communiquer. Nous avons procédé à des enquêtes sur les employés dans les aéroports et des arrestations en ont résulté. Je ne voudrais absolument pas que l'on croit que nous n'avons fait aucune enquête et obtenu aucun résultat.

Le président: Ce n'était pas là la question. La question est la suivante: Votre organisation et votre service de police est-il préoccupé par le fait que le crime organisé est présent dans les aéroports canadiens? Est-ce que c'est un problème qui doit inquiéter notre comité?

Mr. Loeppky: I am concerned about organized crime anywhere, but obviously airports and seaports are a concern because they are border points and they speak to the integrity of our borders and of our border policies.

The Chairman: This leads me directly to your comment about sufficient police at Pearson. We received testimony from Inspector Landry, who quoted the exact numbers you are giving us, and then he went on to comment that it was that way in spite of dramatic increases in landing passengers and cargo. This committee was left with the distinct impression that he was pointing out to us that he was short-handed.

Is it your position before this committee that you have sufficient police at these airports now and that there is no requirement for additional policing?

Mr. Loeppky: In any situation, if we have additional resources we can do more, not only in terms of enforcement but also in terms of prevention, education and other areas. Those particular numbers represent people who are actually stationed at the airport. If you look at the integrated enforcement model that we have in the Toronto area, many of those investigators would touch airport issues where there is activity at the airport that is involved in their investigations. They would obviously consult with these people but there is a greater integrated presence or availability of people that would be there to assist if necessary, support units.

The Chairman: That seems to be contrary to the testimony that we received in Vancouver, where it was suggested to us that by having the Richmond detachment there you had better coordination and better opportunity to provide support. I am a little confused.

Mr. Loeppky: In Toronto, we have the combined forces special enforcement unit, which is a multidisciplinary multi-organizational task force that is headed up by the RCMP. If there were an investigation they were undertaking, a component of which involved activity at the airport, obviously they would focus on that activity at the airport as it contributed to their overall investigation.

Perhaps I am not being clear on the issue, and I apologize for that, but there is additional support and surveillance units, those types of things, that could be brought to bear if there is a particular file that we are working on at the airport. The situation is no different from Richmond because the only difference is that we are the police force of local jurisdiction there.

The Chairman: After visiting three of our major airports, we have come away with a clear impression that the police were short-handed, overworked and understaffed. The impression you are giving us now is that that is not the case. I want you to have an opportunity to clarify the record one way or another so the committee has a clear understanding of the RCMP's position on this.

M. Loeppky: Le crime organisé m'inquiète où qu'il se trouve, mais bien évidemment les ports et les aéroports sont particulièrement préoccupants étant donné qu'ils servent de frontière et que l'intégrité de nos frontières et de nos politiques frontalières en dépend.

Le président: Cela me ramène directement à votre observation concernant les effectifs de police à Pearson. Dans son témoignage, l'inspecteur Landry nous a fourni exactement les mêmes chiffres que vous en ajoutant qu'il en était ainsi en dépit d'une progression considérable du trafic de passagers et de marchandises. Notre comité a eu clairement l'impression qu'il voulait nous laisser entendre par là que les effectifs étaient insuffisants.

Êtes-vous prêt à dire à notre comité que les effectifs dont vous disposez dans ces aéroports sont suffisants et que l'on n'a pas besoin de services de police supplémentaires?

M. Loeppky: Dans toute situation, nous pouvons toujours en faire davantage avec des ressources supplémentaires, qu'il s'agisse des services de répression ou encore de prévention, de sensibilisation ou autres. Ces chiffres correspondent au nombre de personnes effectivement postées à l'aéroport. Dans le cadre du modèle de police intégré que nous avons mis en place dans la région de Toronto, nombre de ces enquêteurs vont aborder des questions touchant l'aéroport lorsqu'ils sont amenés à le faire dans le cadre de leurs enquêtes. Ils consulteront évidemment les responsables, mais l'intégration des services permet d'assurer une meilleure présence ou d'augmenter le nombre de personnes susceptibles de fournir des services logistiques si nécessaire.

Le président: Il semble que vous alliez à l'encontre du témoignage que l'on nous a donné à Vancouver, où l'on nous a dit qu'avec le détachement de Richmond vous bénéficiez d'une meilleure coordination et d'un meilleur appui logistique. Ça me paraît quelque peu confus.

M. Loeppky: À Toronto, nous disposons du service des forces spéciales combinées, une équipe multitâches et pluridisciplinaire dirigée par la GRC. Si elle menait une enquête dont l'un des volets porte sur certaines activités dans l'aéroport, elle se pencherait bien entendu sur cette activité dans le cadre de son enquête globale.

Je ne me fais peut-être pas comprendre clairement, et je vous prie de m'en excuser, mais il existe d'autres services d'appui et de surveillance et autres services de ce type qui sont susceptibles d'intervenir dans une affaire précise lorsqu'ils interviennent dans l'aéroport. C'est à peu près le même cas que celui de Richmond, la seule différence étant que nous sommes là-bas le service de police local compétent.

Le président: Après avoir rendu visite à nos trois grands aéroports, nous avons eu la nette impression que les effectifs de police étaient trop peu nombreux et débordés. Vous nous laissez entendre aujourd'hui que ce n'est pas le cas. J'aimerais que vous vous prononciez ici dans un sens ou dans l'autre pour que notre comité ait une idée claire de la position de la GRC en la matière.

Mr. Loeppky: No. If you were to look at any environment, whether it is an airport or a community in a city, you can always use more people. It is a matter of being intelligence-led in terms of setting the priorities of where resources are directed and ensuring that the most effective use is made of them in terms of the greater public safety issues.

To take the example of an airport, a police service may make the decision not to enforce parking issues if there is a greater threat that pertains to airline safety. I would suggest that more resources could always be put to good use. It is a matter of deploying in the most effective way the limited resources we have.

The Chairman: I am belabouring the point, but certainly I do not think anyone on the committee had the feeling that Inspector Landry or any of the other officials who gave us this information were giving us the information because they felt they were adequately staffed. They were giving us the information because they felt they were not adequately staffed and it is still not clear to me what your position is, deputy commissioner.

Mr. Loeppky: Are we adequately staffed? I believe we are adequately staffed to provide the aspects of flight safety and airport safety.

In terms of being able to investigate all the activity that is going on at the airport, do we have adequate resources for that? Probably not, because when you do a scan of activity in any environment, and the Toronto airport is an environment like any city environment, there will always be activity that you can accomplish. There will be some things that, because they are directly attributed to safety at the airport, they do not have a direct impact, that you may not be able to do at that point. That is part of where the threat assessment, the risk-analysis process must be put in place so that you do the most important things in the most effective way possible.

The Chairman: On the subject of organized crime, we also heard testimony to the effect that where organized crime is flourishing is fertile ground for terrorists to operate. Is that a view you share?

Mr. Loeppky: Most terrorist groups, whether they are involved in activities or fundraising, are involved in some type of criminal activity. Obviously, that is an opportunity for them to do that.

Senator Banks: I wish to go one step further. You are a police officer. There are a lot of competing public interests in Canada, and we know what they are. However, most Canadians would agree that there are not many that are more important than the questions of peoples' lives, our sovereignty and our border integrity.

Mr. Loeppky: Absolutely.

Senator Banks: Do you think public policy on those issues ought to be determined by the resources that are available to them, or should it be determined in terms of their necessity and the resources should follow in terms of the importance?

M. Loeppky: Non. Dans n'importe quel cadre, qu'il s'agisse d'un aéroport ou d'une collectivité urbaine, on peut toujours employer davantage d'effectifs. Il s'agit de savoir recueillir les renseignements en établissant les priorités concernant l'affectation des ressources et en s'assurant qu'on les utilise au mieux en veillant à la sécurité de la population en général.

Prenons le cas d'un aéroport. Le service de police pourrait toujours décider de ne pas faire respecter les règles s'appliquant au stationnement au cas où une menace plus urgente se déclarerait sur le plan de la sécurité des lignes aériennes. À mon avis, on peut toujours utiliser davantage de ressources. Il s'agit de déployer au mieux les ressources limitées dont nous disposons.

Le président: Vous me permettrez d'insister, mais les membres de notre comité n'ont certainement pas eu l'impression que l'inspecteur Landry ou que les autres responsables qui nous ont communiqué cette information avaient le sentiment que les effectifs étaient suffisants. Ils nous ont donné cette information parce qu'ils avaient le sentiment qu'ils manquaient d'effectif et je ne comprends toujours pas clairement votre point de vue en tant que sous-commissaire.

M. Loeppky: Est-ce que nos effectifs sont suffisants? Je considère qu'ils sont suffisants pour nous permettre de veiller à la sécurité des vols et des aéroports.

Pour ce qui est d'enquêter sur toutes les activités qui ont lieu dans les aéroports, est-ce que nos ressources sont suffisantes? Probablement pas, parce que lorsqu'on exerce tout un ensemble d'activités dans un cadre quelconque, et l'aéroport de Toronto s'apparente à une véritable ville, il y a toujours des activités que l'on ne peut pas mener à bien. Il y a toujours certaines opérations que l'on ne peut pas exécuter à un moment donné parce qu'elles n'ont pas des répercussions directes sur la sécurité de l'aéroport. C'est dans ce cadre qu'il faut procéder à une analyse des menaces et à une évaluation des risques de façon à pouvoir exécuter les tâches les plus importantes de la manière la plus efficace possible.

Le président: Au sujet du crime organisé, certains témoins nous ont dit par ailleurs que c'est sur ce terrain que se développait le terrorisme. Partagez-vous ce point de vue?

M. Loeppky: La plupart des groupes terroristes, qu'ils soient opérationnels ou qu'ils lèvent des fonds, sont impliqués dans certaines activités criminelles. Bien évidemment, cela leur ouvre des possibilités.

Le sénateur Banks: J'irais un peu plus loin. Vous êtes agent de police. L'intérêt public au Canada a de nombreuses composantes, que nous connaissons bien et qui sont parfois antinomiques. La plupart des Canadiens s'accordent néanmoins à dire qu'il n'y en a pas beaucoup qui soient plus importantes que les questions liées à la vie des gens, à notre souveraineté et à l'intégrité de nos frontières.

M. Loeppky: C'est tout à fait vrai.

Le sénateur Banks: Estimez-vous que les politiques publiques en ces matières doivent être déterminées par les ressources disponibles ou ne doivent-elles pas être plutôt fonction de leur nécessité, la disponibilité des ressources ayant moins d'importance?

Mr. Loepky: You have to look at the aspect of necessity and determine what resources are required to ensure that public safety is assured.

Senator Banks: If I could use an example that I used earlier, although I hate this kind of analogy, if your house is on fire, I do not think you want the authorities to be asking questions about how much it will cost to send two fire trucks instead of one to your house, notwithstanding that it looks like it might be a two-alarm fire. Should we be having a discussion about how much that will cost, how much water we will use, how many firemen and what will be left over, before we send the necessary resources, without regard to their cost, to take care of business?

I am frustrated by the answer to that question in an airport security context.

Mr. Loepky: My short answer is that I do not think you can compromise public safety based on dollars.

Senator Banks: I agree.

In that respect, I will put one simple proposition to you. Thank you, gentlemen, for being here and taking this, because I know that these questions do not always pertain to you, although you do spend some of the money.

I want to refer to the stovepipes that you were talking about. I want you to understand the proposition that I am going to put to you and ask you to comment on it based upon a serious frustration, which I certainly have and I think some of my colleagues share.

We have heard, in recent times, three different answers about the question of policy with respect to armed police officers on airplanes. Inspector Landry talked to us, as the chair has just said, about what he regarded — and I think it was fair for us to infer — as short-staffing, as well as the fact that, at his count, there were 56 agencies that had enforcement or regulatory responsibilities at Pearson. Since then, I have found another dozen or so that also have interests in that respect. As you mentioned in your remarks, at Pearson alone there are responsibilities shared by the RCMP, by Peel Regional, by the OPP and by the Metro Toronto Police. As has been referred to here before, there was a situation in which the Peel regional police knew that there was something afoot and wanted to put, as they had previously, undercover officers in place to work on the airside. That permission, where it had not been denied before, was denied. Despite the fact that there was a multi-jurisdictional investigation unit involving all of those forces at Pearson, you did not know about it.

I am not criticizing you, I am just saying that the interoperability that you were referring to, the horizontal rather than the vertical information transfer, does not seem to us to be happening. Even though everyone is saying that things are okay, that it is working and information-sharing is taking place, I have

M. Loepky: Il convient de se pencher sur la nécessité des mesures et de déterminer ensuite quelles sont les ressources nécessaires pour garantir la sécurité du public.

Le sénateur Banks: Pour reprendre un exemple que j'ai déjà utilisé, même si je n'aime pas faire ce genre d'analogie, si votre maison prend feu, je ne pense pas que vous aimeriez que les autorités responsables se demandent s'il leur faut envoyer un ou deux camions de pompiers même si c'est une grosse alerte. Faut-il se demander combien l'intervention va coûter, quelles sont les quantités d'eau qu'il va falloir utiliser et combien de pompiers devront intervenir avant d'envoyer les secours nécessaires, sans tenir compte de leur coût, pour régler le problème?

Je suis frustré que l'on réponde ainsi à cette question au sujet de la sécurité des aéroports.

M. Loepky: Laissez-moi vous dire tout de suite que l'on ne peut pas remettre en cause la sécurité du public pour des questions d'argent.

Le sénateur Banks: Je suis bien d'accord.

À cet égard, je vais vous donner un exemple bien simple. Je vous remercie, messieurs, d'être venus ici répondre à ces questions parce que je sais qu'il ne vous appartient pas toujours de les régler, même si vous dépensez effectivement une partie de cet argent.

Je veux vous parler des cloisonnements auxquels vous avez fait allusion. J'aimerais que vous compreniez l'exemple que je vais vous donner et que vous commentiez une situation que je trouve particulièrement frustrante, et je crois que c'est aussi le cas de certains de mes collègues.

On nous a fait dernièrement trois réponses différentes concernant la politique visant à placer des agents de police armés à bord des appareils. L'inspecteur Landry a évoqué, comme vient de le dire notre président, ce qu'il considérait — et je pense qu'il était logique que nous tirions cette conclusion de ses propos — comme un manque d'effectifs, ainsi que le fait qu'il avait compté 56 organismes ayant des pouvoirs de police ou de réglementation à l'aéroport Pearson. Par la suite, j'en ai trouvé une autre douzaine ayant certains intérêts dans ce domaine. Comme vous l'avez fait remarquer, dans le seul aéroport Pearson la GRC, la Police régionale de Peel, la Police provinciale de l'Ontario et la Police de la collectivité urbaine de Toronto se partagent des responsabilités. Ainsi qu'on l'a déjà laissé entendre devant notre comité, il s'est produit un cas où la Police régionale de Peel savait qu'il y avait quelque chose de louche et souhaitait poster, comme il lui était déjà arrivé de le faire, des agents en civil parmi le personnel travaillant sur les pistes. Cette autorisation lui a été refusée alors qu'elle ne l'avait pas été auparavant. En dépit du fait qu'il existe un service d'enquête intégré regroupant l'ensemble de ces forces de police à Pearson, vous n'avez pas été mis au courant.

Je ne vous critique pas, je vous dis simplement que la coordination horizontale remplaçant l'intégration verticale dont vous nous avez parlé ne semble pas donner des résultats. Même si tout le monde nous dit que tout va bien et que toutes les informations sont communiquées, j'ai bien du mal à croire qu'à

a tough time believing that, given that four police forces are operating at Pearson, the information that goes on among the police officers working for those four forces is the same as at Edmonton, where there is one police force. I do not believe that. Our American counterparts do not believe that. In fact, they are envious of us because they have even more agencies than we who are concerned about this, and therefore more problems with information-sharing. I understand human nature; I understand bailiwick protection and the natural frictions that arise in jurisdictional matters between police forces. They cannot be denied. They are irrefutable.

Would it not be better, if you were the king of police and had to decide how to police our airports, the airlines and airplanes that land at them and the business that goes on with them, to say that we will have one authority dealing with that rather than 59, and one police force rather than four?

Mr. Loepky: If I can pick up your point with respect to the comment at Pearson and the issue that seems to be outstanding about the operation that I am not personally aware of. It is something we will follow up on, but I want to point out that we are involved in literally thousands of initiatives across the country and many operations. This may be a situation about which local members of the RCMP were aware but one that may not have come to my attention. In a big organization, something like that could happen. I want to be sure that that clarity is there. We will follow up on that.

Senator Banks: I am only using that as a microcosmic example of the fact that things probably happen when there are four police force that three of them do not know about from day to day. That would be less likely to happen if there were not four police forces.

Mr. Loepky: As you expand the number of players, there are opportunities to ensure that the various authorities, the various mandates, are brought in and you have a more multidisciplinary approach. You have Agriculture and Agri-Food Canada, which can bring intelligence to the table with respect to organized crime involving smuggling endangered species through airports. Where we need to improve is in terms of the sharing of information through technology enhancements. There is gap in behaviours, in ensuring that people do not view things in stovepipes but look rather at the broader issues of public safety. There is an obligation to ensure that that occurs.

The short answer to your question — that is, if there is one agency doing everything, versus 20 agencies, whether there is a greater likelihood of a gap in terms of missed information — I would agree with you that there is.

partir du moment où quatre services de police opèrent à Pearson, l'information va aussi bien circuler entre les agents de police qu'à Edmonton, qui ne compte qu'un service de police. Je n'en crois rien. Nos partenaires américains n'en croient rien. Ils nous envient, en fait, parce que chez eux il y a encore davantage d'organismes divers qui sont chargés de ces questions, d'où davantage encore de difficultés à communiquer l'information. Je connais la nature humaine, je sais qu'il y a des prés carrés et qu'il y a naturellement des frictions entre différents services de police concurrents. On ne peut le nier. C'est irréfutable.

Ne serait-il pas préférable que vous soyez le grand chef de la police et que vous ayez tout pouvoir de décision pour faire la police dans nos aéroports, au sujet des compagnies aériennes ainsi que dans les aéronefs qui atterrissent dans ces aéroports et des entreprises qui y exercent leurs activités, afin que l'on ait une seule autorité responsable et non pas 59, et un seul service de police et non pas quatre?

M. Loepky: Pour répondre à votre observation concernant Pearson et le problème d'exploitation qui semble se poser, je dois vous répondre que ne suis pas personnellement au courant de la question. Il nous faudra suivre ce dossier, mais je vous ferais remarquer que nous prenons part littéralement à des milliers de projets et à de nombreuses activités dans notre pays. Il se peut que des membres des équipes locales de la GRC soient au courant de la situation sans qu'elle ait été portée à mon attention. Dans une grande organisation comme la nôtre, ce sont des choses qui peuvent arriver. Je veux m'assurer que tout soit bien clair. Nous suivrons ce dossier.

Le sénateur Banks: Ce n'est qu'un petit exemple pour illustrer le fait que l'on en arrive probablement à ce genre de situation lorsqu'on est en présence de quatre services de police alors que trois d'entre eux ne sont pas au courant des opérations quotidiennes. Ça risquerait moins de se produire s'il n'y avait pas quatre services de police.

M. Loepky: Lorsqu'il y a davantage d'intervenants, on a plus de chance de faire intervenir les différents responsables, de mettre en oeuvre les différents mandats et d'adopter une démarche pluridisciplinaire. On peut compter sur Agriculture et Agroalimentaire Canada pour apporter davantage de renseignements sur le crime organisé lorsqu'on se sert des aéroports pour faire la contrebande des espèces en voie de disparition. Ce qu'il nous faut améliorer, c'est la communication des renseignements en faisant appel aux progrès de la technique. Ce sont les mentalités qu'il faut changer, en s'assurant que chacun évite de regarder les choses par le gros bout de la lorgnette et prenne bien en compte l'ensemble des questions liées à la sécurité publique. Nous avons l'obligation de le faire.

En somme, pour répondre à votre question — en l'occurrence, si l'on risque davantage de faire l'impasse sur certains renseignements au cas où un seul organisme, plutôt que 20, se chargerait de l'ensemble du dossier — je conviens avec vous que c'est bien le cas.

Senator Banks: I do not know how practical it is, but I think it would be a lot better if the RCMP, in which force Canadians have pre-eminent trust, were responsible for airport security.

You mentioned that armed officers on airplanes would only intervene in a situation where it appears that someone is trying to gain access to the cockpit and, therefore, control of the airplane.

Mr. Loepky: Yes.

Senator Banks: What if someone does something that is completely loony and life-threatening to passengers but makes no move towards the cockpit? In other words, I am asking you to expand upon the mandate that is given to armed officers on airplanes. I expect it goes a little beyond someone trying to smash through the door of the cockpit.

Mr. Loepky: We are very clear, in terms of the agreements under which they would take action, that it must involve an actual threat to the cockpit and the safe operation of the aircraft. The reason for that is that terrorist organizations that would want to take control of an aircraft obviously might try a number of other approaches to flush out the protective officers on board. It is a question of ensuring that you do not compromise the identity or the responsibility of those who are protective officers.

Senator Banks: In order that the airplane cannot be used as a weapon?

Mr. Loepky: That is correct.

Senator Banks: I appreciate that if a diversion were caused, let us say by someone appearing to be drunk or being obstreperous with a flight attendant, and an armed officer were to make him or herself known, then that might cause a problem. However, what if someone stands up in the airplane, has no intention of taking over the airplane or the airport, but intends to kill everyone on board with a bomb, or attack other passengers for whatever reason? Are there no other circumstances, other than someone heading straight for the cockpit door, in which an armed officer can intervene? What about in cases of life-threatening harm to passengers?

Mr. Loepky: We train our people that it is their responsibility to ensure that the aircraft is not taken over by someone.

I spoke at this committee last time I was here about whether an officer would act if there were a serious incident on board. In the situation that you have described with people getting killed, obviously there comes a time when staff must rely on the good judgment of the individual on board as well.

Le sénateur Banks: Je ne sais pas si c'est réalisable dans la pratique, mais je pense qu'il serait bien préférable que la GRC, à laquelle la population canadienne fait éminemment confiance, était chargée de la sécurité dans les aéroports.

Vous nous avez dit que les agents armés dans les appareils n'interviendraient qu'au cas où il apparaîtrait qu'une personne cherche à entrer dans la cabine de pilotage et, de ce fait, à prendre le contrôle de l'appareil.

M. Loepky: Oui.

Le sénateur Banks: Que se passerait-il si quelqu'un agissait de manière totalement irresponsable envers les passagers et menaçait leur vie sans vouloir s'en prendre à la cabine de pilotage? Autrement dit, je vous demande s'il ne faut pas élargir le mandat confié aux agents armés qui sont placés à bord des appareils. Je m'attends à ce qu'on aille un peu plus loin que le simple fait d'empêcher quelqu'un de fracasser la porte de la cabine de pilotage.

M. Loepky: Il est bien établi, dans l'entente qui nous régit, qu'ils ne doivent intervenir qu'au cas où la cabine de pilotage est effectivement menacée et où la sécurité de l'appareil est remise en cause. Cela s'explique par le fait que les organisations terroristes susceptibles de vouloir prendre le contrôle d'un appareil chercheront évidemment à faire un certain nombre de manœuvres préalables pour que les agents chargés de la protection à bord dévoilent leur existence. Il s'agit de ne pas révéler l'identité ou les responsabilités des agents chargés de la protection.

Le sénateur Banks: Pour que l'appareil ne puisse pas être utilisé comme une arme?

M. Loepky: C'est bien ça.

Le sénateur Banks: Je comprends bien que si quelqu'un cherche à faire diversion, une personne saoule, par exemple, ou quelqu'un qui gênerait le travail d'un agent de bord, il pourrait y avoir un problème au cas où un agent armé révélerait sa présence. Que va-t-il se passer, toutefois, si une personne se lève sans avoir aucunement l'intention de prendre le contrôle de l'appareil ou de la cabine de pilotage mais menace tout le monde à bord avec une bombe ou s'en prend aux autres passagers pour une raison quelconque? N'y a-t-il pas d'autres circonstances, autre que la situation dans laquelle une personne se rend directement à la cabine de pilotage, qui justifient l'intervention d'un agent armé? Que faire lorsque la vie des passagers est menacée?

M. Loepky: Dans le cadre de la formation que nous leur dispensons, nous demandons à nos agents de s'assurer que personne ne prend le contrôle de l'appareil.

J'ai déjà répondu la dernière fois devant votre comité à la question de savoir si un agent réagirait en cas d'événement grave à bord. Dans une situation telle que celle que vous venez de décrire et où des gens sont tués, il est évident que le personnel devra aussi s'en remettre au jugement de la personne à bord.

Senator Day: My question is in relation to testimony that we have had of background checks being performed for workers in restricted areas at airports.

We are told that the RCMP does a check for criminal activity, and CSIS advises with respect to people that may be on their list of subjects. Can you confirm that that is done?

Mr. Loepky: Yes. We do the criminal record checks and the outstanding warrant checks in those areas for which we are the police force of jurisdiction. In the other areas, it would be the local police force of jurisdiction that provides that assistance to the local airport authorities.

Senator Day: I assume that that is done periodically and that it is certainly done when a person is first hired. Is that sufficient information from a security point of view to forego any day-to-day checking of those individuals as they go to work, in your view?

Mr. Loepky: In other words, is there a requirement or a need for a periodic update for security clearance, security checks and those types of things?

Senator Day: Divide my question into two parts, please. Is there a need for a periodic check of the kind that the RCMP and CSIS do? Also, on a day-to-day basis, should there be a physical check of kits when employees go through security? Do they need a security badge, or is the information that you gather with a periodic check sufficient?

Mr. Loepky: From my perspective, there is value in doing periodic updates because a number of things can happen from the time someone was cleared in an initial security check. Unless there is a process in place, I am not sure that you would capture any new information that has been reported either to CSIS or to the RCMP.

In terms of a physical security check, I am not sure that it would provide anything obvious, although clearly there is a benefit in that if they are at all involved or suspected to be involved in any type of activity that could compromise the aircraft's safety.

Senator Day: They would not have been hired in that instance?

Mr. Loepky: No, but as I mentioned earlier, not everyone involved in illicit activities has a criminal record. There may be value in doing the physical checks of which you speak.

Senator Day: Is it your view that it is reasonable to do random checks, or should the check be of everyone every time, in the same way it is done for passengers boarding aircraft?

Le sénateur Day: Ma question se rapporte aux témoignages que nous avons entendus au sujet de la vérification des antécédents des personnes qui travaillent dans les zones aéroportuaires à accès réglementé.

On nous a dit que la GRC procédait à un contrôle des antécédents criminels et que le SCRS fournissait des renseignements au sujet des personnes susceptibles de figurer sur leur liste. Pouvez-vous nous confirmer que l'on procède ainsi?

M. Loepky: Oui. Nous vérifions les casiers judiciaires ainsi que les mandats en instance dans les localités où nous assurons les services de police. Dans les autres localités, ce sont les services de police locaux qui vont se charger d'aider les administrations aéroportuaires locales.

Le sénateur Day: J'imagine que cette opération est renouvelée périodiquement et qu'on ne manque pas d'effectuer ce contrôle lors de l'embauche d'un employé. Est-ce qu'à votre avis c'est suffisant sur le plan de la sécurité et qu'il n'est pas besoin de contrôler quotidiennement les employés concernés?

M. Loepky: Autrement dit, est-ce qu'il faut obligatoirement vérifier régulièrement les cotes de sécurité et procéder à des contrôles?

Le sénateur Day: J'aimerais que vous répondiez aux deux volets de ma question. Est-il nécessaire de procéder à une vérification périodique comme le font la GRC et le SCRS? Par ailleurs, faut-il contrôler quotidiennement le matériel des employés qui passent par les portiques de sécurité? Doivent-ils arborer un macaron d'identification pour les besoins de la sécurité ou les renseignements tirés des contrôles périodiques sont-ils suffisants?

M. Loepky: Je considère qu'il est utile de procéder à des vérifications périodiques parce que bien des événements peuvent survenir une fois que l'on a procédé au premier contrôle de sécurité. À moins qu'une procédure soit mise en place à cet effet, je ne suis pas sûr que l'on puisse obtenir tout nouveau renseignement signalé au SCRS ou à la GRC.

Quant aux contrôles physiques pour les besoins de la sécurité, je ne suis pas sûr que cela donne des résultats, même si cette façon présente de toute évidence bien des avantages au cas où ces personnes soient impliquées, ou soupçonnées d'être impliquées, dans toute activité susceptible de remettre en cause la sécurité de l'appareil.

Le sénateur Day: On ne les aurait pas embauchées dans un tel cas?

M. Loepky: Non, mais comme je vous l'ai indiqué tout à l'heure, toutes les personnes impliquées dans des activités illicites n'ont pas un casier judiciaire. Il pourrait être utile de procéder à des fouilles physiques comme celles que vous venez d'indiquer.

Le sénateur Day: Est-il raisonnable à votre avis de procéder à des contrôles au hasard, ou faut-il contrôler tout le monde chaque fois, comme on le fait pour les passagers qui montent à bord des avions?

Mr. Loeppky: First, I recognize that security is the role of Transport Canada, but I can give you my opinion. Every step you put in place to enhance security is a positive step. It obviously enhances security. However, whether that is a step that is being pursued, I could not say.

I know that is not a very good answer to your question. It is like going through any screening process. Obviously, the more steps you put in place, the more secure the situation and the more confidence you have in the integrity of the process. Therefore, it would obviously enhance that process.

On the other hand, it has to be balanced against the practicality of having constant checks. Is the information telling you that workers are bringing in things that they should not be? In my view, the level of security must be based on a risk assessment. Are there indications that things are being brought in and, if so, how do you deal with that?

Senator Day: Do you have sufficient information as to the operation of an airport to make a recommendation in that regard to us?

Mr. Loeppky: No, I do not.

The Chairman: Deputy Commissioner Loeppky and Superintendent Bonnell, I thank you for attending here. Your testimony has been of great assistance to this committee and its work. We look forward to having you appear before us again. We find what you have to say very helpful and instructive.

I should now like to welcome the Honourable David Collenette, Minister of Transport.

Minister, it is a pleasure to have you here before us. We understand you wish to begin by making a statement. Please proceed.

Hon. David Michael Collenette, P.C., M.P., Minister of Transport: I should like to thank honourable senators for this opportunity to appear before you today and for the ongoing work you have been doing with respect to security in general and transportation security in particular. I know you have heard from many witnesses over the last several months, including my officials, the Canadian Air Transport Security Authority, the office of the Auditor General and industry representatives.

As you know, Mr. Elliott, my Assistant Deputy Minister for Safety and Security testified last week and this morning and has tried to give you the benefit of his expertise.

I will not repeat what has already been said on a number of occasions, but I will comment on a number of selected items to provide some clarification. I will then be happy to discuss matters in more detail.

Over the last year, we have come a long way in terms of airport security.

M. Loeppky: Je reconnais tout d'abord que c'est Transports Canada qui est chargé de la sécurité, mais je peux vous donner mon avis. Tout ce que l'on peut faire de manière générale pour améliorer la sécurité est une bonne chose. C'est une démarche qui renforce de toute évidence la sécurité. Toutefois, je ne sais pas si elle a été adoptée.

Je sais que ça ne répond pas vraiment à votre question. C'est comme toutes les opérations de contrôle. Bien évidemment, plus on opère de contrôles, plus on garantit la sécurité et plus on donne confiance dans l'ensemble de l'opération. Il est évident que cela renforcerait la sécurité de l'opération.

Par contre, il faut tenir compte des questions pratiques et de la nécessité d'éviter des contrôles constants. Est-ce que d'après les renseignements dont on dispose, il apparaît que les employés font passer des choses en douce? Je considère que c'est en fonction de l'évaluation des risques que l'on doit procéder au contrôle de sécurité. A-t-on des raisons de penser que des employés font passer clandestinement certaines choses et, dans l'affirmative, comment y remédier?

Le sénateur Day: Avez-vous recueilli suffisamment de renseignements sur le fonctionnement des aéroports pour nous faire une recommandation à ce sujet?

M. Loeppky: Non, ce n'est pas le cas.

Le président: Je remercie le commissaire adjoint Loeppky et le surintendant Bonnell d'avoir comparu devant nous. Votre témoignage est précieux pour les travaux de notre comité. Nous serons très heureux de vous revoir un autre jour. Votre témoignage s'est révélé très utile et très instructif.

Je tiens maintenant à souhaiter la bienvenue au ministre des Transports, l'honorable David Collenette.

Monsieur le ministre, c'est un plaisir de vous avoir parmi nous. Nous croyons savoir que vous souhaitez tout d'abord faire une déclaration. Vous avez la parole.

L'honorable David Michael Collenette, c.p., député, ministre des Transports: Je remercie le président et ses honorables collègues de l'occasion qui m'est donnée de vous rencontrer aujourd'hui et de vos efforts incessants pour appuyer la sûreté de manière générale et celle des transports en particulier. Sauf erreur, au cours des derniers mois, vous avez eu l'occasion d'entendre divers témoins de Transports Canada, de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et du Bureau du vérificateur général, de même que des représentants de l'industrie.

Comme vous le savez, M. Bill Elliott, notre sous-ministre adjoint à la sécurité et à la sûreté, a comparu devant vous la semaine dernière et encore ce matin pour vous faire bénéficier de ses compétences.

Au lieu de répéter ce qui vous a déjà été communiqué, je me bornerai à clarifier certains points, puis je me ferai un plaisir de vous fournir des détails.

Je suis satisfait des progrès réalisés cette année en matière de sûreté des aéroports.

[Translation]

Even before 9/11, we had a solid, well-established security system in place. Following the tragic events of September 11, 2001, we strengthened aviation security. As you are aware, the December 2001 budget allocated \$2.2 billion to enhance aviation security.

CATSA was created to establish a more consistent and integrated air transport security system across Canada. CATSA's operations are carried out in compliance with Transport Canada legislation and regulations. CATSA has been designed to provide the benefits of flexible delivery mechanisms and sensitivity to local needs.

[English]

While the Canadian Air Transport Security Authority is responsible for delivery, Transport Canada continues to regulate and monitor CATSA's provision of security services. This separation between service delivery on the one hand and regulating and monitoring on the other enhances checks and balances in the system.

Since September 11, 2001, we have taken action in a variety of areas, including the Canadian Air Carrier Protective Program. Established initially to provide RCMP officers on board flights to Reagan International Airport, it has been now expanded to cover other selected domestic and international flights. Transport Canada, CATSA, the RCMP and key stakeholders are working to implement and expand the program.

I will now turn to the subject of airport restricted areas. Honourable senators are aware of the recently announced initiative on the screening of non-passengers entering restricted areas. I have assigned responsibility for this program to CATSA.

The International Civil Aviation Organization, ICAO, has recommended that states, in addition to the screening of passengers, screen other people at random when they are accessing restricted areas at airports. This approach seems to be reasonable. In addition to random screening, screening of non-passengers could be targeted in appropriate circumstances.

It is important to understand that screening is not the only means to maintain the integrity of airport restricted areas. There are various mechanisms and procedures that complement screening, such as the restricted area pass system, security clearances for employees and existing access controls.

[Translation]

I have also recently assigned to CATSA the responsibility for developing and implementing, in cooperation with Transport Canada and airports, an enhanced restricted area pass system. It is anticipated that this system will include the use of biometrics and will be supported by centralized databanks.

[Français]

Même avant les événements tragiques du 11 septembre 2001, nous disposions d'un système de sûreté solide et bien en place. Après, nous avons concentré nos efforts sur la sûreté de l'aviation. Comme vous le savez, le budget de décembre 2001 prévoyait la somme de 2,2 milliards de dollars pour l'amélioration de la sûreté de l'aviation.

L'ACSTA a été créée avec pour mandat de mettre sur pied au Canada un système de sûreté du transport aérien uniforme et intègre. L'ACSTA exerce ses activités en conformité avec les lois et les règlements de Transports Canada. Elle a été conçue pour offrir des mécanismes de prestation flexibles et sensibles aux besoins locaux.

[Traduction]

Transports Canada continuera de réglementer et de surveiller la prestation des services de sûreté, alors que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien sera responsable de la prestation comme telle. Cette distinction entre, d'une part, la prestation des services et, d'autre part, la réglementation et la surveillance améliore les mécanismes d'équilibre du système.

Depuis le 11 septembre 2001, nous avons pris des mesures dans divers secteurs, notamment le Programme de protection des transporteurs aériens canadiens. Ce programme a été instauré à l'origine pour instaurer une présence policière à bord des vols à destination de l'aéroport international Reagan. Il a pris de l'ampleur et s'applique désormais à d'autres vols intérieurs et internationaux sélectionnés. Transports Canada, l'ACSTA, la GRC et des intervenants clés travaillent ensemble pour mettre le programme en oeuvre et le développer.

Je vais maintenant aborder la question des zones réglementées d'aéroport. Vous connaissez tous l'initiative annoncée récemment pour le contrôle des non-passagers qui pénètrent dans les zones réglementées. J'ai confié cette responsabilité à l'ACSTA.

L'Organisation de l'aviation civile internationale a recommandé non seulement que les États contrôlent les passagers, mais qu'ils procèdent également à un contrôle sélectif des personnes qui accèdent aux zones réglementées des aéroports. Cette approche semble raisonnable. En plus du contrôle sélectif, le contrôle des non-passagers pourrait être appliqué dans certaines circonstances.

Il est important de comprendre que le contrôle n'est pas la seule façon de maintenir l'intégrité des zones réglementées d'aéroport. Divers mécanismes et procédures complémentaires sont en place, par exemple les systèmes de laissez-passer pour zone réglementée, les habilitations de sécurité pour les employés et les contrôles d'accès existants.

[Français]

J'ai également confié à l'ACSTA la responsabilité de mettre au point et d'implanter, avec le concours de Transports Canada et des aéroports, un système amélioré de laissez-passer pour zones réglementées. Il est prévu que le système comprendra l'utilisation de la biométrie et de banques de données centrales.

Concerning explosives detection systems, in the December 2001 budget, the government of Canada committed more than \$1 billion over the next five years for the purchase, deployment and operation of state of the art explosives detection systems.

[English]

The deadline agreed to at ICAO meetings for the screening of checked baggage for explosives is January 1, 2006. We are encouraged that CATSA is well on its way to completing its work in advance of this deadline.

In respect of background checks, since 1986 Transport Canada has been conducting comprehensive background checks on airport workers, with the support of the RCMP and CSIS. Everyone, including airline pilots, other flight crew, airport employees and baggage handlers, who work in restricted areas at airports must obtain a security clearance from the Minister of Transport prior to being issued a restricted area pass, RAP.

We are working with other departments and agencies, including the RCMP, CSIS and Canada Customs and Revenue Agency, CCRA, to make further improvements in the security clearance process. This has included significant investments in technology, including automatic fingerprint identification systems.

[Translation]

We are making continuous improvements. We realize that ongoing improvements and refinements are necessary to safeguard the integrity of our civil aviation system.

Transport Canada is working with other departments and agencies, with stakeholders, with our counterparts in the United States, and on the world stage through the International Civil Aviation Organization, in support of this objective.

[English]

Canada can and does play an important role at the ICAO meetings. One of the major factors in our favour is our solid international reputation. We are leaders in many areas and other countries look to Canada for guidance and support.

Civil aviation is a global enterprise and steps must be taken to improve aviation security in all states. That is why we took the lead in pledging \$350,000 towards the ICAO's oversight audit program and why we have been providing technical expertise to the organization in support of aviation security. We recognize that improving transportation security must be done in partnership.

I recognize and thank the committee for the constructive role you have played and will continue to play in support of the improving transportation security in Canada.

En ce qui a trait aux systèmes de détection des explosifs, dans le budget de décembre 2001, le gouvernement du Canada a prévu plus d'un milliard de dollars au cours des cinq prochaines années pour l'achat, l'installation et l'exploitation de systèmes perfectionnés de détection des explosifs.

[Traduction]

L'échéancier de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour le contrôle des bagages enregistrés est le 1^{er} janvier 2006. Nous croyons que l'ACSTA progresse dans ses démarches et qu'elle terminera son travail avant la date limite.

En ce qui a trait à la vérification des antécédents, depuis 1986, Transports Canada effectue des vérifications approfondies des antécédents pour les employés qui travaillent dans les aéroports, avec l'aide de la GRC et du SCRS. Quiconque travaille dans des zones réglementées d'aéroport, y compris les pilotes de ligne, les équipages et les employés de l'aéroport, doit obtenir une habilitation de sûreté du ministre des Transports avant de recevoir un laissez-passer pour zones réglementées.

Transports Canada travaille avec d'autres ministères et organismes, notamment la GRC, le SCRS et l'ADRC, l'Agence des douanes et du revenu du Canada, en vue d'apporter de nouvelles améliorations au processus d'autorisation d'accès. Cette opération implique aussi d'importants investissements dans la technologie, notamment en ce qui concerne les systèmes d'identification automatique des empreintes digitales.

[Français]

Dans le domaine des améliorations continues, nous savons que la sûreté aérienne doit être améliorée et rehaussée de façon continue afin de garantir l'intégrité de notre système d'aviation civile.

En vue d'atteindre cet objectif, Transports Canada collabore avec d'autres ministères et organismes, des intervenants et nos homologues, tant aux États-Unis que sur la scène internationale, sous l'égide de l'organisation de l'aviation civile internationale.

[Traduction]

Le Canada peut jouer et joue effectivement un rôle important au sein de l'OACI. Un des éléments en notre faveur est la brillante réputation du Canada à l'échelle internationale. Nous sommes des maîtres d'oeuvre dans nombre de secteurs et d'autres pays font appel au Canada pour son orientation et son appui.

L'aviation civile est une activité mondiale, et des mesures doivent être prises pour améliorer la sûreté de l'aviation dans tous les pays. Ainsi, nous prêchons l'exemple et nous nous sommes engagés à verser une contribution de 350 000 \$ au programme d'audits de la supervision de la sûreté de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Nous reconnaissons que l'amélioration de la sûreté du transport doit être réalisée dans le cadre de partenariats.

Je reconnais le rôle constructif que le comité joue et continue de jouer pour améliorer la sûreté des transports au Canada et je l'en remercie.

The Chairman: Thank you, minister. Does either of your officials wish to make a statement?

Mr. Collette: No, you have heard from Mr. Elliott and Mr. Pigeon.

Senator Wiebe: I appreciated the opportunity this morning to ask a question of Mr. Elliott in respect of security audits at airports in respect of the screening systems. Mr. Elliott gave us an answer so I will not repeat that topic.

The final question that I asked him this morning, which has been of great concern to me over the last number of years and especially since 9/11, is the matter of duplication. I congratulate the government for setting up the public security committee after 9/11 to coordinate the various agencies of government that look after security, policing and the general safety and security of the people of Canada.

Is this special committee looking at the need to do, or the possibility of doing, an audit within the government of the security and policing agencies that now exist throughout Canada? For example, we have the RCMP; and as a result of 9/11, another agency has been created, CATSA. As we travel around this country, we realize that there are numerous agencies doing an excellent job. However, should we turn more of the responsibilities over to a single agency? What comes to mind, of course, is one of the most respected in the country, the RCMP. Are we losing or gaining security by having such a large number of agencies within various departments that encompass five cabinet ministers? Should we consolidate some of this effort?

Mr. Collette: The government responded rapidly to the problems of September 11, 2001. The Prime Minister established the public security committee, under Mr. Manley's leadership. That has worked rather well in bringing the various departments together. Unlike in the United States, where the Department of Homeland Security has just been authorized by Congress — it will take a considerable amount of time for that to become organized; it will be a line department — we have decided to take existing line departments and coordinate them at a central level — at the cabinet level. We have acted quickly. I would say that in some cases and in many cases we have acted more quickly than the United States acted.

With respect to the audit of all of the various functions, each department conducts its own evaluation of its own programs — it self-audits. However, the Auditor General is mandated by Parliament to audit value for money, to ensure that the money being spent is for items that Parliament has approved. Of course, the Auditor General is an officer of Parliament.

Between the ongoing audits by the AG, the departmental audits and the overall audit that comes from Mr. Manley's public security committee, we have a pretty good handle on the effectiveness of programs. I should tell you, although this is not the focus of this meeting, that I am sure to re-appear before the

Le président: Merci, monsieur le ministre. Est-ce que l'un ou l'autre de vos collaborateurs souhaite faire une déclaration?

M. Collette: Non, vous avez entendu M. Elliott et M. Pigeon.

Le sénateur Wiebe: J'ai apprécié la possibilité qui m'a été donnée ce matin de poser une question à M. Elliott au sujet des vérifications et des contrôles de sécurité dans les aéroports. M. Elliott nous a donné une réponse et je n'y reviendrai pas ici.

La dernière question que je lui ai posée ce matin, qui porte sur un sujet qui me préoccupe beaucoup depuis un certain nombre d'années, et plus particulièrement depuis le 11 septembre, a trait aux chevauchements. Je félicite le gouvernement d'avoir mis en place après le 11 septembre le comité sur la sécurité publique appelé à coordonner l'action des différents organismes du gouvernement chargés de la sécurité, de la police et de la sécurité en général de la population du Canada.

Est-ce que ce comité spécial envisage la possibilité ou la nécessité de procéder à une vérification, au sein du gouvernement, des organismes chargés de la sécurité et de la police qui exercent actuellement leurs activités au Canada? Nous avons, par exemple, la GRC et, depuis le 11 septembre, un autre organisme a été créé, l'ACSTA. En nous déplaçant dans tout le pays, nous constatons que de nombreux organismes font un excellent travail. Ne devrions-nous pas, cependant, confier davantage de responsabilités à un seul organisme? La solution qui nous vient immédiatement à l'esprit, bien évidemment, est celle de la GRC, qui est éminemment respectée dans tout le pays. Qu'a-t-on à gagner ou à perdre sur le plan de la sécurité en répartissant ces tâches entre de nombreux organismes relevant de différents ministères qui dépendent de cinq ministres différents? Ne devrions-nous pas regrouper en partie nos efforts?

M. Collette: Le gouvernement a réagi rapidement à la suite du 11 septembre 2001. Le premier ministre a institué le comité chargé de la sécurité publique, sous la direction de M. Manley. Ce comité est assez bien parvenu à coordonner l'action des différents ministères. Contrairement à ce qui s'est passé aux États-Unis, où le Department of Homeland Security vient juste d'être autorisé par le Congrès — son organisation prendra énormément de temps; ce sera un service opérationnel — nous avons décidé de prendre les services opérationnels des différents ministères et de les coordonner au niveau central — au niveau du Cabinet. Nous avons agi rapidement. Je dirais que bien souvent nous avons réagi plus rapidement que les États-Unis.

Quant à la vérification des différentes fonctions, chaque ministère procède à l'évaluation de ses propres programmes — il fait ses propres vérifications. Il n'en reste pas moins que la vérificatrice générale est mandatée par le Parlement pour vérifier l'optimisation des ressources et s'assurer que l'argent est affecté aux postes de crédits autorisés par le Parlement. Bien évidemment, la vérificatrice générale est un agent du Parlement.

Grâce aux vérifications effectuées en permanence par la VG, aux vérifications ministérielles et à la vérification générale émanant du comité sur la sécurité publique de M. Manley, nous sommes en mesure de bien apprécier l'efficacité des programmes. Je peux vous dire, même si ça n'entre pas dans le cadre de cette

Defence Committee about marine security. We are working on assessing our various initiatives on marine security issues. Hopefully, we will take some further action reasonably soon.

That has been generated at the cabinet committee level by the ministers in consultation with the departments.

Senator Wiebe: If I may follow up on that, it is certain that the Auditor General will be looking at the financial audit area of matters. What concerns us is the transmission of vital information, as Senator Banks mentioned earlier to our previous witness from the RCMP, and the sharing of that information, which should be shared on a horizontal basis between the different agencies. At one time, the RCMP's responsibility was not only port police but also airports and various other areas. Now, we are finding that port policing falls under the Department of Transport. It is now turned over to local policing, so there is much duplication occurring. There is the possibility of some technical and security information, which may be vital in solving a case or in reacting quickly, that may not be shared by the different agencies.

Mr. Collenette: We do not find that to be a problem. In fact, we have extraordinary cooperation, particularly with the RCMP. We worked on it under the protective program to put police officers on board planes and, of course, in respect of airport security issues.

I do not think there is any problem with information sharing, or with protecting fiefdoms, if you will, with respect to security. I have not seen any of that, nor has it been raised at cabinet committee. There has been a great level of cooperation.

There are people in it for their own ends that misrepresent the facts. I will give you an example. The Ports Canada Police under the former Canada Ports Corporation Act, discharged security at the ports.

As a result of a government review of programs, budgets and function, and after extensive consultation with police forces, municipal leaders and others in the port community, we disbanded the port police. Those functions were then taken up by the police forces. The RCMP is still involved in the ports in terms of dealing with federal criminal matters, as they are at the major airports.

What is different is that we have devolved a lot of normal law enforcement matters, which are the purview of local enforcement agencies, to the Vancouver police, or the Halifax police in case of the ports, or in the case of Pearson airport in Toronto, the Peel Regional Police under MOUs with the airport authority, and in coordination with Transport Canada and the RCMP.

séance, que je suis sûr de comparaître à nouveau devant le Comité de la défense en matière de sécurité maritime. Nous sommes en voie d'évaluer nos différents projets sur les questions de sécurité maritime. On peut espérer que d'autres mesures seront prises très bientôt.

L'opération a été lancée par les ministres, en consultation avec les ministères, au niveau du comité du Cabinet.

Le sénateur Wiebe: Si vous me le permettez, j'ajouterai sur ce point qu'il est certain que la vérificatrice générale se penchera sur les questions liées aux vérifications financières. Nous nous intéressons avant tout à la transmission des renseignements essentiels, comme l'a mentionné tout à l'heure le sénateur Banks au témoin précédent de la GRC, et à l'échange de cette information sur le plan horizontal entre les différents organismes. À une certaine époque, la GRC était chargée non seulement de la police portuaire, mais aussi de celle des aéroports et d'autres lieux. Aujourd'hui, nous constatons que la police des ports relève du ministère des Transports. Elle a désormais été confiée aux polices locales, de sorte qu'il y a de nombreux chevauchements. Certains renseignements techniques et de sécurité, dont l'importance peut être énorme pour résoudre une affaire ou réagir rapidement, pourraient bien ne pas être transmis par les différents organismes.

M. Collenette: Nous ne pensons pas que ce soit un problème. En réalité, la collaboration est extraordinaire, notamment avec la GRC. Nous avons oeuvré dans le cadre du programme de protection à la mise en place d'agents de police à bord des appareils et, bien entendu, à la résolution des questions de sécurité dans les aéroports.

Je ne pense pas que la communication des renseignements ou, si vous voulez, la protection de certaines chasses gardées en matière de sécurité, pose de véritables problèmes. Je ne l'ai pas constaté et la question ne s'est pas posée au comité du Cabinet. Il y a eu une très grande collaboration.

Il y a des gens qui travestissent les faits pour des raisons qui leur sont propres. Je vais vous donner un exemple. En vertu des dispositions de l'ancienne *Loi sur la Société canadienne des ports*, la Police de Ports Canada se chargeait de la sécurité dans les ports.

À la suite de la révision des programmes, des budgets et des fonctions effectuée par le gouvernement, et après de nombreuses consultations avec les services de police, les édiles municipaux et d'autres responsables des services portuaires, nous avons démembré la police des ports. Ces fonctions ont été reprises par les services de police. La GRC, comme elle fait dans les grands aéroports, continue à intervenir dans les ports sur des questions de droit pénal fédéral.

La différence, c'est que nous avons rétrocédé la responsabilité de nombreuses opérations de police courantes, qui relèvent des attributions des services de police locaux, à la police de Vancouver, à la police de Halifax dans le cas des ports ou, pour ce qui est de l'aéroport Pearson de Toronto, à la Police régionale de Peel en vertu d'un protocole d'accord signé avec l'administration portuaire et en collaboration avec les services de Transports Canada et de la GRC.

We have our jurisdictional issues sorted out. It is a question of ensuring that the methodology is there and that the programs are accurately enforcing security. I do not see any evidence of duplication. I do see evidence of great cooperation.

Senator Meighen: I should like to have a clarification. On page 4, the second paragraph of your statement, I am not clear as to what it means when you say:

The International Civil Aviation Organization has recommended that the states, in addition to the screening of passengers...

I presume that means general screening, 100 per cent, when you say "screening." As opposed to "random screening," "screening" must mean everyone.

Mr. Collenette: We are talking about the screening of passengers. All passengers are screened.

Senator Meighen: General screening of all passengers?

Mr. Collenette: Right.

Senator Meighen: Let me continue:

The Civil Aviation Organization has recommended that states, in addition to the screening of passengers, screen other people at random when they are accessing restricted areas at airports.

This approach appears to be a reasonable one, you say. That would be the random screening of people other than passengers accessing restricted areas at airports. Am I correct?

Mr. Collenette: Yes. All passengers are screened. We are talking about non-passengers.

Senator Meighen: Right.

Mr. Collenette: These could be pilots, people working for the commissary, mechanics, anyone else with access to secure areas at airports.

Senator Meighen: You finish off by saying that "screening of non-passengers could be targeted in appropriate circumstances."

Your objective, if it is not already in place, is to randomly screen people other than passengers when they are accessing restricted areas of airports, and the future target is to screen all such people. Am I correct?

Mr. Collenette: No. By non-passengers, we are talking about a random process. However, it is not inconceivable, depending on the risk, that at any one time all non-passengers may be screened for a period of time. If we have a security threat at Pearson or in Ottawa, or anywhere else, then that will be taken into account. It

Nous avons réglé nos questions de compétence. Il s'agit de s'assurer que les méthodes sont les bonnes et que les programmes permettent de garantir efficacement la sécurité. Je ne vois pas de chevauchement. Je vois plutôt les manifestations d'une excellente collaboration.

Le sénateur Meighen: J'aimerais que vous me donniez une précision. À la page 4, au deuxième paragraphe de votre déclaration, je ne sais pas exactement ce que vous voulez dire lorsque vous affirmez:

L'Organisation de l'aviation civile internationale a recommandé non seulement que les États contrôlent les passagers [...]

J'imagine que lorsque vous parlez de «contrôle», vous voulez parler d'un contrôle intégral, à 100 p. 100. Contrairement à des «contrôles effectués au hasard», ce «contrôle» s'applique à tout le monde.

M. Collenette: Nous nous référons au contrôle de tous les passagers. Tous les passagers sont contrôlés.

Le sénateur Meighen: Un contrôle général s'appliquant à tous les passagers?

M. Collenette: En effet.

Le sénateur Meighen: Je poursuis:

L'Organisation de l'aviation civile internationale a recommandé non seulement que les États contrôlent les passagers, mais qu'ils procèdent également à un contrôle sélectif des personnes qui accèdent aux zones réglementées des aéroports.

Vous nous dites que cette façon de procéder apparaît raisonnable. Il s'agit de contrôler au hasard d'autres personnes que les passagers qui pénètrent dans des zones à accès réglementé dans les aéroports. C'est bien ça?

M. Collenette: Oui. Tous les passagers sont contrôlés. Nous parlons de personnes qui ne sont pas des passagers.

Le sénateur Meighen: Très bien.

M. Collenette: Il peut s'agir des pilotes, des employés du commissaire, des mécaniciens, de tous ceux qui pénètrent dans les zones à accès réglementé dans les aéroports.

Le sénateur Meighen: Vous terminez en disant «le contrôle des non-passagers pourrait être appliqué dans certaines circonstances».

Votre objectif, si cette procédure n'a pas encore été instituée, est de contrôler au hasard les personnes autres que les passagers lorsqu'elles pénètrent dans des zones à accès réglementé dans les aéroports et, à l'avenir, il est prévu de contrôler systématiquement toutes ces personnes. C'est bien ça?

M. Collenette: Non. Pour les personnes qui ne sont pas des passagers, nous envisageons des contrôles effectués au hasard. Il n'est pas impensable, toutefois, compte tenu des risques, qu'à un moment donné toutes les personnes qui ne sont pas des passagers soient contrôlées pendant un certain temps. Si une alerte à la

is not inconceivable that all those people are screened. Some airports have been doing random screening of non-passengers, and some have screened all non-passengers.

Senator Meighen: All the time?

Mr. Collenette: They have at certain periods of time.

Senator Meighen: I see. It is not necessarily an objective to screen all non-passengers all the time?

Mr. Collenette: No. I hate to point this out in terms of security, but the problem there is that it comes down to the cost-benefit analysis. There is only so much money you can throw at a problem.

When you are dealing with non-passengers, everyone with access to secure areas at airports have security clearance. I recognize that when Mr. Elliott testified last week honourable senators questioned him on the validity of background checks and so forth — and that is a debate I will not get into. The important point is that there is a level of screening.

I should tell you that this is a level of screening that the Americans did not have before September 11, 2001. They adopted the screening process that we had, which was put into effect by the Mulroney government as a result of the Air India bombing. In that sense, we are ahead.

We take the view that the people who are most likely to pose a risk are passengers, because there are no background checks on passengers. We know something about those people who have access to restricted areas; the system knows something about them. If there is intelligence as to the potential of an incident, then the airports can and will screen everyone until that state of apprehension has passed.

Senator Meighen: I understand the statement then.

I am sure my other colleagues will take up this whole area of non-passengers and what security measures are enforced in their regard, because it is something that has concerned the members of this committee. We have not fully satisfied ourselves that people such as groomers, cleaners of all kinds, ramp attendants and so forth, or people who work for organizations other than the airport, are subjected to adequate screening.

In that regard, let me ask about fixed base operators and private charters: What is the level of screening there now? Certainly from my own experience, although I have not travelled often that way, I noticed that the screening was not particularly thorough.

sécurité est déclenchée à Pearson, à Ottawa ou ailleurs, on tiendra alors compte de la situation. Il n'est pas impensable que toutes ces personnes soient contrôlées. Certains aéroports ont procédé à des contrôles au hasard des personnes qui ne sont pas des passagers et d'autres les ont toutes contrôlées systématiquement.

Le sénateur Meighen: Tout le temps?

M. Collenette: Sur une certaine période.

Le sénateur Meighen: Je comprends. L'objectif n'est-il pas nécessairement de contrôler tout le temps toutes les personnes qui ne sont pas des passagers?

M. Collenette: Non. Je regrette d'avoir à dire cela lorsqu'on parle de sécurité, mais il s'agit ici de faire une analyse coûts-bénéfices. On ne peut pas consacrer des crédits illimités à tous les problèmes.

Toutes les personnes qui ne sont pas des passagers et qui peuvent pénétrer dans des zones des aéroports dont l'accès est réglementé ont une cote de sécurité. Je sais bien que lorsque M. Elliott est venu témoigner la semaine dernière, les honorables sénateurs lui ont posé des questions sur la validité de la vérification des antécédents des intéressés, par exemple — et je n'entrerai pas dans ce débat. L'important, c'est qu'il y ait déjà un niveau de contrôle.

Je dois vous dire que c'est le niveau de contrôle que les Américains n'avaient pas avant le 11 septembre 2001. Ils ont adopté notre procédure de contrôle, qui a été mise en place par le gouvernement Mulroney à la suite du dépôt de la bombe dans l'appareil d'Air India. De ce point de vue, nous sommes en avance.

Nous partons du principe que les personnes qui risquent d'être les plus dangereuses sont les passagers, parce qu'on ne vérifie pas les antécédents des passagers. Nous avons un certain nombre de renseignements au sujet des personnes qui pénètrent dans des zones à accès réglementé; le système nous donne certains renseignements à leur sujet. Si des renseignements nous font redouter un incident, les aéroports pourront alors contrôler tout le monde jusqu'à ce que le danger soit passé.

Le sénateur Meighen: Je comprends alors votre déclaration.

Je suis sûr que mes collègues vont s'intéresser à toute cette question des non-passagers et des mesures de sécurité qu'on leur applique, parce que c'est un sujet qui préoccupe les membres de notre comité. Nous ne sommes pas pleinement convaincus que les personnes chargées de l'entretien des pistes, les différentes catégories de personnel de nettoyage, les préposés aux aires de trafic, et cetera, ou tous les employés des organisations autres que celle de l'administration de l'aéroport, fassent l'objet d'un contrôle suffisant.

À cet égard, qu'en est-il pour les concessionnaires des services aéronautiques à l'aéroport et pour les sociétés privées de nolisage: quel est le niveau de contrôle effectué à l'heure actuelle? Je n'ai pas manqué de constater personnellement, même si je ne voyage pas souvent de cette manière, que les contrôles ne sont pas particulièrement sévères.

Mr. Collenette: Are you talking about private jets and Shell Aerocentre, for example?

Senator Meighen: Yes, or charters.

Mr. Collenette: First, you are looking at a smaller number of people who get on these planes. Generally, they are regular customers.

On Friday, when I was coming from Newfoundland and the Challenger was diverted to Toronto, I noticed that there was someone on the ramp ensuring that I did not get off that plane and that someone who was unauthorized did not get on board that plane.

Senator Meighen: Who was that person? Who is he or she employed with?

Mr. Collenette: I believe that person is an employee of the airport authority. I will have to get that information for you. Perhaps it was an employee of the operator, Shell Aerocentre in this case, under contract to the GTAA. We will get that information for you.

There was a hole in aviation security right after September 11, whereby we were concentrating only on the main terminals and all of the passengers and forgetting about these side operations, such as you find in Ottawa and at every major airport. Even smaller airports across the country, such as Gander and Stephenville, et cetera, have these private centres.

The nature of the aircraft and the employees is generally well known. We view the risk of security breaches there to be less than at the main airports. However, there is an extra level of security now.

Senator Meighen: In terms of the new airports now under construction, for example in Toronto and Ottawa, do you know whether the department has taken any particular steps to accommodate technology such as vapour detectors for baggage? In terms of the new airports where construction has not started yet, are there any requirements for new design features that your department is insisting on in the light of the experiences that we have all been through?

Mr. Collenette: Absolutely. In the cases of Ottawa and Pearson in Toronto, the large international airports, there was already a provision being made in their capital plans to ensure that they had the appropriate space for this extra equipment. In the case of existing airports, there will have to be modifications made. That is one of the reasons it takes time to get this equipment up and running.

I am surprised that we are ahead of our plan in getting a lot of the explosive detection systems in place. You may have noticed that, as of the end of September, passengers are not required to turn on their cell phones or laptop computers. We changed the regulation by virtue of the fact that the EDS equipment is, by and large, installed at all airports.

M. Collenette: Parlez-vous des avions privés et de Shell Aerocentre, par exemple?

Le sénateur Meighen: Oui, ou des vols nolisés.

M. Collenette: Tout d'abord, il n'y a qu'un petit nombre de gens qui empruntent ces appareils. Généralement, ce sont des clients réguliers.

Vendredi, alors que je revenais de Terre-Neuve et que le vol Challenger a été détourné sur Toronto, j'ai pu constater que quelqu'un, sur l'aire de trafic, était chargé de s'assurer que je ne descendais pas de l'avion et qu'aucune autre personne non autorisée ne pouvait monter à bord.

Le sénateur Meighen: Qui était ce responsable? Qui l'employait?

M. Collenette: Je pense que c'était un employé de l'administration aéroportuaire. Je vous fournirai cette information. Il s'agissait peut-être d'un employé de l'exploitant, Shell Aerocentre en l'espèce, sous contrat avec le GTAA. Nous vous fournirons cette précision.

Il y a eu une faille en matière de sécurité de l'aviation immédiatement après le 11 septembre, alors que nous nous occupions en priorité des principales aérogares et de tous les passagers en oubliant ces opérations accessoires, comme il s'en trouve à Ottawa et dans tous les grands aéroports. Même les petits aéroports du pays, comme Gander ou Stephenville, par exemple, disposent de ces centres privés.

Les caractéristiques des appareils et des employés y sont généralement bien connues. Nous considérons que les risques en matière de sécurité y sont moindres que dans les principaux aéroports. Toutefois, on y a aujourd'hui renforcé la sécurité.

Le sénateur Meighen: Dans le cas des nouveaux aéroports en cours de construction, à Toronto et à Ottawa, par exemple, savez-vous si le ministère a pris des mesures particulières pour mettre en oeuvre des techniques comme celles des détecteurs de vapeur pour les bagages? Pour ce qui est des nouveaux aéroports dont on n'a pas encore commencé la construction, est-ce que votre ministère insiste pour que l'on incorpore de nouvelles caractéristiques au stade de la conception du projet compte tenu des expériences que nous avons pu faire?

M. Collenette: Certainement. Dans le cas des gros aéroports internationaux d'Ottawa et de Pearson, à Toronto, on a d'ores et déjà prévu de faire des investissements pour abriter le matériel supplémentaire dans des locaux appropriés. Pour ce qui est des aéroports existants, il conviendra d'apporter des modifications. C'est l'une des raisons pour lesquelles il faut du temps pour mettre ce matériel en exploitation.

Je suis surpris de voir que nous sommes en avance sur notre échéancier pour ce qui est de la mise en place du matériel de détection des explosifs. Vous avez peut-être remarqué que depuis la fin septembre, les passagers ne sont pas tenus de mettre en marche leurs téléphones cellulaires ou leurs ordinateurs portables. Nous avons modifié la réglementation pour tenir compte du fait que le matériel de détection des explosifs est dans une large mesure installé dans tous les aéroports.

Mr. Collenette: He said 56 airports, covering a large number of people. We are in a period of transition. However, in answer to your question, new airports must make accommodation for any new equipment, and they are. The existing airports are making changes before it is installed.

Senator Meighen: What about the priority of baggage checking, an area to which not much attention was paid prior to September 11 because the assumption always was that a hijacker would blow himself up? You might now be able to get a bag on, although Canada has been ahead in terms of insisting that passengers travel with their bags, ahead of the U.S. Checking baggage that is checked appears, from the testimony that we have heard, to be a bit behind the requirements we would like. What about the insistence on vapour detection machines, and so on?

Mr. Collenette: First, as I said in my speech, under ICAO's rules, we are moving to where all baggage is screened by 2006. Canada was ahead of many jurisdictions, including the United States, as a result of the Air India bombing, in terms of the matching on international transborder flights. We are now extending that to domestic flights, and we are increasing the amount of baggage checked as quickly as we can. Much of that depends on the systems that are put in place to do that.

Senator Banks: May I say how good Mr. Elliott has been before us.

Mr. Collenette: Having read his testimony last night before I went to bed, I can tell you that I agree.

Senator Banks: He has been helpful to us.

We have been asking him some questions that contain some political aspects, and as such he has not been able to satisfy me. It is the question that Senator Wiebe and Meighen raised and to which you referred to earlier when you said we are moving along with the screening of checked baggage as quickly as we can.

As I said to Mr. Loepky, who appeared earlier, those Canadians who are sufficiently insomniac to have been following this committee meeting on CPAC or otherwise would have begun by now to share some of our frustrations with the alacrity with which that happened, and the odious comparison — and all comparisons are odious — between our achievement to those ends and that of the United States.

Let us assume for the purpose of my question that we agree more or less with the United States, or they agree with us, that the screening of checked baggage needs to be made more complete than it has until now. They will have substantially achieved that in most of their airports, if our information is correct, by next

M. Collenette: On a parlé de 56 aéroports, qui accueillent un grand nombre de personnes. Nous sommes dans une phase de transition. Toutefois, pour répondre à votre question, des locaux doivent pouvoir abriter le nouveau matériel dans les nouveaux aéroports, et c'est ce que l'on fait. Les aéroports existants procèdent à des modifications avant l'installation du matériel.

Le sénateur Meighen: Quelle est la priorité accordée à la vérification des bagages, un domaine auquel on n'accordait pas une grande attention avant le 11 septembre parce que l'on partait systématiquement du principe que la personne voulant faire exploser l'avion sauterait alors avec les autres? On pourrait aujourd'hui faire passer un bagage même si le Canada a pris de l'avance en insistant pour que les passagers voyagent avec leurs bagages, contrairement aux formalités d'enregistrement des bagages aux États-Unis qui nous apparaissent, d'après les témoignages que nous avons entendus, quelque peu à la traîne par rapport à ce que l'on pourrait souhaiter. Insiste-t-on, par exemple, pour que des machines de détection des vapeurs soient installées?

M. Collenette: Tout d'abord, comme je l'ai déclaré dans mon allocution, nous nous engageons en vertu des règles de l'OACI à ce que tous les bagages soient contrôlés en 2006. Le Canada était en avance sur de nombreux pays, y compris les États-Unis, du fait de la bombe placée dans l'appareil d'Air India, pour ce qui est du contrôle des vols internationaux. Nous étendons aujourd'hui cette procédure aux vols intérieurs et nous augmentons aussi vite que nous le pouvons le pourcentage de bagages faisant l'objet d'un contrôle. Cela dépend en grande partie des systèmes mis en place à cet effet.

Le sénateur Banks: Laissez-moi dire que nous nous félicitons que M. Elliott soit venu témoigner ici.

M. Collenette: J'ai lu son témoignage hier soir avant d'aller me coucher et je peux vous dire que je suis bien d'accord.

Le sénateur Banks: Il nous a été bien utile.

Nous lui avons posé quelques questions ayant un contenu politique et, de ce fait, il n'a pas pu nous répondre comme je le souhaitais. Il s'agit de la question soulevée par les sénateurs Wiebe et Meighen et à laquelle vous vous êtes référé tout à l'heure en nous disant que nous accélérions dans toute la mesure du possible la mise en place du contrôle des bagages enregistrés.

Comme je l'ai indiqué à M. Loepky, qui a comparu précédemment, les Canadiens qui sont suffisamment insomniaques pour avoir suivi les délibérations de notre comité sur la chaîne parlementaire ou ailleurs commencent désormais à partager nos frustrations compte tenu de toute cette mauvaise volonté et des comparaisons odieuses — toutes les comparaisons sont odieuses — entre ce que nous avons réalisé jusqu'à présent et ce que font les États-Unis.

Supposons ici que nous soyons plus ou moins d'accord avec les États-Unis, ou qu'ils soient d'accord avec nous pour dire que le contrôle des bagages enregistrés doit être plus complet qu'à l'heure actuelle. Si nos renseignements sont exacts, ils seront pratiquement prêts le mois prochain dans la plupart de leurs

month. There will be some airports in which they have not, and their congressional inquiries have been assured that those things will be fixed by, at the outside, 2004.

Our aimed at a date is the 2006 date contained in the international convention. Obviously, we are closer to the Americans than we are to Ecuador or Spain and have more interest in ensuring that our trade and the movement of people across the border are efficacious.

To what would you attribute, whether it is Canadian prudence or American cowboymanism, that they set as a target 2003 and we have agreed to a target of January 2006?

Mr. Collenette: The ICAO recommendation is 2006. We are living within that. If we want to talk about the difference between Canadians and Americans, we are always a bit more cautious. We have accepted the ICAO target.

The Americans did put December 31, 2002, as their completion date. As you rightly point out, the Department of Homeland Security legislation that just passed Congress has extended the date to 2003. Frankly, I will believe it when I see it because the U.S. has such a complex system. They may not yet achieve that, and they may have to have an extension. Rather than our setting deadlines that we cannot meet, we are setting a deadline that we know we will meet, and I think we will probably be ahead of that deadline.

I am surprised at the rate this equipment has come on stream, especially when people have said that there will be such a call on it that we will not get it deployed fast enough. That has not been the case with us. We are ahead of schedule, and it is not inconceivable that we will come in at the same time as the U.S.

Senator Banks: That would be lovely.

Mr. Collenette: We do work with the U.S. There is a history of great cooperation on the aviation front between Transport Canada and the U.S. DOT and the FAA. That is why I think that, of all the departments, right from the moment the FAA informed us that they were closing the skies, we were able to respond in a seamless fashion — the systems, the procedure and the trust were there, going back 50 or 60 years.

Senator Banks: Is there any money impediment to our arriving at those goals sooner rather than later?

Mr. Collenette: No.

Senator Banks: Is all the money that is needed available?

Mr. Collenette: The \$2.2 billion that has been appropriated for CATSA using the security charge assumes that it will be spent within a certain period of time, but there is flexibility within the system to bring expenditures forward. That is a question of getting money re-profiled within the five-year envelope. Money will not be a consideration.

aéroports. Il restera quelques aéroports à équiper et les enquête effectuées par le Congrès ont permis de s'assurer que tout serait réglé au plus tard en 2004.

Nous visons 2006, soit la date prévue par la convention internationale. Nous sommes évidemment plus proches des États-Unis que de l'Équateur ou de l'Espagne et nous avons davantage intérêt à ce que les marchandises et les personnes puissent traverser facilement cette frontière.

Par conséquent, doit-on selon vous attribuer à la prudence canadienne ou à l'impétuosité américaine le fait qu'ils se soient fixé 2003 et que nous nous sommes entendus sur la date de janvier 2006?

M. Collenette: L'OACI recommande 2006. Nous nous conformons à cette date. Pour ce qui est de la différence entre le Canada et les États-Unis, nous sommes toujours un peu plus prudents. Nous avons accepté l'objectif fixé par l'OACI.

Les Américains se sont effectivement donnés jusqu'au 31 décembre 2002 pour terminer cette opération. Comme vous le faites justement remarquer, le Congrès vient de reporter cette date à 2003 en adoptant la récente loi sur le Department of Homeland Security. Je vous avoue que j'attends de le voir pour le croire parce que le système des États-Unis est bien compliqué. Il est possible qu'ils ne parviennent pas à respecter ce délai et qu'il leur faille le prolonger. Plutôt que de nous donner des délais impossibles, nous nous sommes fixé un délai que nous savons pouvoir respecter, et je pense que nous allons probablement le devancer.

Je suis surpris par le rythme d'installation de ce matériel, surtout compte tenu du fait qu'on nous avait avertis qu'il y aurait une telle demande qu'on ne pourrait pas nous approvisionner suffisamment vite. Ce n'est pas ce qui s'est passé dans notre cas. Nous sommes en avance sur notre échéancier et on peut très bien penser que nous serons prêts en même temps que les États-Unis.

Le sénateur Banks: Ce serait merveilleux.

M. Collenette: Nous collaborons effectivement avec les États-Unis. Il y a une longue tradition de collaboration dans le domaine de l'aviation entre Transports Canada et le ministère des Transports ainsi que la FAA aux États-Unis. C'est pourquoi je pense que, mieux que tout autre ministère, dès que la FAA nous a informé qu'elle interdisait tous les vols, nous avons pu réagir sans aucun heurt — nous disposions des systèmes, des procédures et de la confiance au terme d'une collaboration remontant à une cinquantaine ou à une soixantaine d'années.

Le sénateur Banks: Y a-t-il des questions d'argent qui nous empêchent d'atteindre ces objectifs plus tôt que prévu?

M. Collenette: Non.

Le sénateur Banks: Dispose-t-on de tout l'argent nécessaire?

M. Collenette: Les crédits de 2,2 milliards de dollars qui ont été affectés à l'ACSTA au titre de la sécurité doivent être dépensés sur une certaine période, mais nous disposons d'une marge de manœuvre au sein du système pour accélérer les dépenses. Il s'agit de redistribuer autrement les crédits à l'intérieur de l'enveloppe prévue sur cinq ans. L'argent ne pose pas de problème.

Senator Banks: You have had a great deal to do with CATSA. I should like you to speak to us about CATSA and expound on it. It is, for all intents and purposes, a creature of Transport Canada, and language like that has been used in presentations that have been made to us. They report to you.

Mr. Collette: Technically, it is a creature of Parliament. It is a Crown corporation. I am responsible for that Crown corporation in Parliament, but it operates at arm's length and on a day-to-day basis. For example, the CEO, who just came before your committee last week, was chosen by the board of directors without recourse to me or anyone else at Transport Canada. That was an arm's-length process. Where it is not arm's-length is the fact that CATSA gets its security marching orders from the Minister of Transport.

Senator Banks: Do you have an ongoing, overarching memorandum of undertaking or understanding or agreement between Transport Canada and CATSA that sets out what they do, or are they constrained solely by the act?

Mr. Collette: No. Mr. Elliott will tell me the exact title of the document that I authorized — in effect, I call it their marching orders — but it is a memorandum of instruction as to what they should do and it mandates them. We recently changed this with respect to the screening of non-passengers and the enhanced security pass system, which I announced awhile ago. This committee had been arguing for that, and which the aviation security committee that we set up also looked at and recommended to us.

Senator Banks: In purely layman's terms, you can instruct CATSA, for all intents and purposes, on what they do within certain constraints?

Mr. Collette: All security has the responsibility under the law under the Minister of Transport. It is a question of me signing orders and instructions. In terms of their day-to-day operations, whom they hire and how they discharge that is their responsibility.

Senator Banks: You just referred to a question that we have been addressing with some frustration, as you would have seen if you have read some of the transcripts in our discussions with Mr. Elliott, about where the buck ends. We understand from what you have said that the buck, in terms of airport security and many other things, ends with you. You are where the buck ends as far as airport security is concerned. Am I correct?

Mr. Collette: All aviation security comes under the Minister of Transport through a number of statutes, primarily; they are not exact.

Senator Banks: We have been asking questions of various witnesses about the efficacy of the number of different agencies that have to do with it. Senator Wiebe referred to the number of ministers that have to do with questions of airport security. Obviously, that is true. However, are you considering convergence for the sake of efficiency and for the sake of

Le sénateur Banks: Vous avez beaucoup à voir avec l'ACSTA. J'aimerais que vous nous en parliez davantage. C'est en somme un projet qui relève de Transports Canada et c'est ainsi que nous l'ont présenté les gens qui ont témoigné devant nous. Les responsables doivent vous rendre des comptes.

M. Collette: Théoriquement, ce projet relève du Parlement. Il s'agit d'une société d'État. Je suis responsable de cette société d'État devant le Parlement mais, dans ses activités quotidiennes, elle opère en toute indépendance. Ainsi, son PDG, qui est venu témoigner devant votre comité la semaine dernière, a été désigné par son conseil d'administration sans qu'on fasse appel à moi ou à un responsable quelconque de Transports Canada. C'est un mécanisme qui opère en toute indépendance. Là où l'ACSTA n'est pas indépendante, c'est lorsqu'elle reçoit ses directives en matière de sécurité, que lui fournit le ministre des Transports.

Le sénateur Banks: Avez-vous signé un protocole d'accord ou une entente générale avec Transports Canada et l'ACSTA établissant ce qu'ils doivent faire, ou est-ce que leur action relève uniquement des dispositions de la loi?

M. Collette: Non. M. Elliott va me donner le titre exact du document que j'ai autorisé — je parle en fait d'ordonnances établissant leur mandat — mais il s'agit d'un protocole d'entente fixant leurs instructions et leur mandat. Nous avons récemment modifié ces dispositions en ce qui a trait au contrôle des personnes qui ne sont pas des passagers et au renforcement du système de laissez-passer pour les besoins de la sécurité, que j'ai annoncé il y a quelque temps. Votre comité l'a réclamé et le comité sur la sécurité de l'aviation que nous avons institué s'est lui aussi penché sur la question et nous a recommandé cette procédure.

Le sénateur Banks: Pour parler plus simplement, vous pouvez instruire en somme l'ACSTA pour qu'elle agisse d'une certaine manière dans des limites fixées à l'avance?

M. Collette: C'est le ministre des Transports qui est responsable devant la loi de toutes les questions de sécurité. Il m'appartient de signer les ordonnances et les instructions. Les questions d'embauche et d'exploitation quotidienne relèvent de ses responsabilités.

Le sénateur Banks: Vous venez d'évoquer une question, celle du responsable en dernière analyse, qui nous a causé bien des soucis, comme vous avez pu le voir en lisant la transcription de nos discussions avec M. Elliott. D'après ce que vous venez de nous dire, nous croyons comprendre que c'est vous le responsable en dernière analyse en matière de sécurité des aéroports et dans bien d'autres domaines. C'est vous qui êtes responsable en fin de compte de la sécurité des aéroports. C'est bien ça?

M. Collette: Toutes les questions liées à la sécurité de l'aviation relèvent du ministre des Transports au terme d'un certain nombre de lois, mais il y a parfois matière à interprétation.

Le sénateur Banks: Nous avons interrogé différents témoins au sujet de l'efficacité d'un certain nombre d'organismes qui s'occupent de la question. Le sénateur Wiebe a parlé de différents ministres ayant des compétences en matière de sécurité des aéroports. C'est bien vrai. Toutefois, est-ce que vous cherchez à coordonner les services pour plus d'efficacité et

breaking down what Mr. Loeppky referred to as “stovepipes” and most of us referred to as “silos” from time to time? When you have silos, there is at least the question of communication. If there are no silos or if a silo gets bigger or fatter, the question of communication, at least theoretically, should lessen. In examining the whole question and starting with what I presume is a clean sheet of paper as regards airport security, are you thinking about the consolidation and convergence of operational responsibility, as opposed to policy responsibility, having to do with airport security?

Mr. Collenette: There has been consolidation with CATSA, in terms of the screening of all passengers and baggage, as well as the screening of non-passengers and the development of the security pass system now. With respect to other departments that operate, they do not operate on a stovepipe basis. Transport Canada is the landlord for all the airports. These are owned by the Crown and operated by Transport Canada in right of Her Majesty. Therefore, if there is any one minister or department that calls the shots, to use your layman’s parlance, it is us. We are involved in every decision.

For example, there was some discussion about the designing of customs facilities at Pearson airport and there were issues there. The airport authority wanted to try another approach and look at some form of commingling of passengers, but we were involved with CCRA in the whole determination as to what was appropriate. Therefore, my department leads the coordination, but other line departments, such as Immigration, CCRA and the RCMP, are also involved.

On the area that we can come back and talk about on another day, on marine, we are the lead security agency within the 200-mile limit. That is an area that is much more complicated and that, as you have correctly pointed out, bears further examination, study and action. That is now underway.

Senator Banks: If you were to determine that it was in the best interests of security that there be a national airside access program and resulting pass system, rather than a bunch of regional programs, and I suppose the passes could have different colours but operate on the same technological basis, you could, by virtue of being the landlord, more or less mandate that. Am I right?

Mr. Collenette: Yes. We are not just the landlords but, under the Aeronautics Act, the safety regulator. I wear two hats. One is to enforce the lease, and there are certain things we can do under the lease of the Crown’s airports. The Crown does not own Hamilton airport; it is owned by the city of Hamilton. It is becoming a passenger operation with in excess of

pour éviter ce que M. Loeppky a qualifié de «chasses-gardées» et qu’il nous arrive pour la plupart d’appeler des «cloisonnements»? En présence de cloisonnements, il y a au minimum un problème de communication. En l’absence de cloisonnements ou à l’intérieur d’un service qui prend toute la place, la question de la communication, du moins théoriquement, devrait moins se poser. Lorsque vous vous penchez sur toute cette question en remettant à plat, j’imagine, tout ce qui concerne la sécurité des aéroports, envisagez-vous une consolidation et un regroupement des responsabilités opérationnelles, par opposition aux responsabilités de police, en ce qui a trait à la sécurité des aéroports?

M. Collenette: Il y a aujourd’hui un regroupement au sein de l’ACSTA pour ce qui est du contrôle de l’ensemble des passagers et des bagages ainsi que du contrôle des non-passagers et de la mise en place du système de laissez-passer de sécurité. Avec les autres ministères, il n’y a pas de cloisonnements. Transports Canada est le propriétaire de tous les aéroports. Ils sont la propriété de l’État et ils sont exploités par Transports Canada au nom de Sa Majesté. Par conséquent, s’il y a un ministre ou un ministère qui dirige la manœuvre, pour employer comme vous une expression imagée, c’est bien nous. Nous participons à toutes les décisions.

Ainsi, il y a eu certaines discussions portant sur l’aménagement des services des douanes à l’aéroport Pearson, et des problèmes ont été soulevés. L’administration aéroportuaire voulait essayer une autre façon de procéder et envisageait une certaine forme de regroupement des passagers, mais nous avons entrepris avec l’ADRC de déterminer la solution qui convenait. Par conséquent, la coordination est faite par mon ministère, mais d’autres services opérationnels, comme Immigration, l’ADRC et la GRC, participent eux aussi.

Dans le domaine dont nous viendrons vous reparler un autre jour, celui des opérations maritimes, nous sommes le principal organisme de la sécurité dans la zone des 200 milles. C’est un domaine bien plus complexe qui mérite, comme vous avez eu raison de le faire remarquer, qu’on s’y attarde davantage. C’est ce qu’on est en train de faire.

Le sénateur Banks: Si dans l’intérêt de la sécurité vous en veniez à conclure que nous avons besoin d’un programme national d’accès aux pistes et d’un système de laissez-passer correspondant, plutôt que de devoir s’en remettre à une foule de programmes régionaux, et j’imagine que les laissez-passer pourraient être de couleurs différentes tout en faisant appel aux mêmes techniques, vous pourriez vous attribuer ce mandat compte tenu du fait que vous êtes le propriétaire des installations. Ai-je raison?

M. Collenette: Oui. Nous ne sommes pas simplement les propriétaires, mais nous sommes aussi, aux termes de la *Loi sur l’aéronautique*, le responsable des règlements sur la sécurité. J’ai deux chefs de compétence. Il m’appartient de faire respecter les baux et il y a un certain nombre de choses que nous pouvons faire au titre de la concession du bail des aéroports de l’État. L’État ne

500,000 passengers a year. We exert no authority over the lease, but we do exert authority over all safety and security by virtue of that responsibility.

Senator Banks: Having considered the question of passes and airside access and whether they should continue to be issued by individual airport authorities, what is your present view of the question of imposing a national airside access pass regime?

Mr. Collenette: We are introducing a national pass system using biometric technology. That was part and parcel of the announcement I made the other week.

When it comes to air and airport security, whatever we say goes.

Senator Banks: Will that program cover all people who have airside access in all of Canada's 89 airports?

Mr. Collenette: Everyone who has access to a restricted area will come under this pass system.

Senator Smith: I only want to deal with one area, but I should like to give some background on it. Let me say at the outset, Minister Collenette, that your department and you, by virtue of being here today, have been most cooperative with the work of this committee. The same is true of CATSA and the RCMP, who were here earlier today. Both Air Canada's management and union reps have appeared and cooperated fully. CCRA was here some months ago, and there have been other bodies and other experts that have also appeared and helped the work of this committee.

There has been only one public body that has simply refused to attend. I tend to regret this because I am from Toronto, but it is the GTAA. They account for a third of the passenger volume in this country and they raised the spectre that they did not want to discuss security measures in public because it might compromise them. In reality, this has not been an issue whatsoever because whenever there has been slight treading on sensitive areas we have been alerted and common sense prevailed.

I want to quote one sentence from the letter they wrote.

Any discussion you may wish to have with the GTAA on this topic can only occur after the necessary approvals have been obtained from the Attorney General of Canada under the Canada Evidence Act and the Minister of Transport under the Aeronautics Act and the Canadian Air Transport Security Authority Act.

possède pas l'aéroport de Hamilton, c'est la ville de Hamilton qui en est propriétaire. Cette installation achemine aujourd'hui plus de 500 000 passagers par an. Nous n'exerçons aucune compétence sur le bail, mais nous en exerçons une sur l'ensemble des questions de sécurité en vertu de cette responsabilité.

Le sénateur Banks: Après avoir examiné la question des laissez-passer et de l'accès aux pistes et de s'être demandé s'il faut que ces laissez-passer continuent à être délivrés par les différentes administrations aéroportuaires, que pensez-vous aujourd'hui de la possibilité d'imposer un régime national de laissez-passer donnant accès aux pistes?

M. Collenette: Nous sommes en train de mettre en place un régime national de laissez-passer faisant appel à des techniques anthropométriques. Cela fait partie intégrante de l'annonce que j'ai faite l'autre semaine.

En matière de sécurité aérienne et aéroportuaire, c'est nous qui décidons.

Le sénateur Banks: Est-ce que ce programme va viser tous les gens qui ont accès aux pistes dans les 89 aéroports du Canada?

M. Collenette: Toutes les personnes pouvant pénétrer dans une zone réglementée devront se conformer à ces dispositions concernant les laissez-passer.

Le sénateur Smith: Je tiens à aborder un sujet, mais il me faut auparavant vous donner quelques explications. Laissez-moi vous dire tout de suite, monsieur le ministre, qu'en vous présentant devant nous aujourd'hui, vous avez fait preuve, ainsi que tous les gens de votre ministère, d'une grande volonté de collaboration avec notre comité. Il en est de même de l'ACSTA et de la GRC, dont les responsables ont témoigné un peu plus tôt aujourd'hui. Les responsables syndicaux ainsi que la direction d'Air Canada ont aussi comparu et se sont montrés très coopératifs. L'ADRC est venue témoigner il y a quelques mois et d'autres organismes ainsi que d'autres spécialistes ont eux aussi comparu afin d'aider notre comité dans ses travaux.

Il n'y a qu'un seul organisme public qui a tout simplement refusé de comparaître. Je le regrette plutôt, puisque je suis originaire de Toronto. Il s'agit de l'Administration des aéroports de la collectivité urbaine de Toronto, la GTAA. Cette administration assure le tiers du trafic des passagers dans notre pays et elle a dit ne pas vouloir discuter des mesures de sécurité en public pour ne pas en affaiblir l'efficacité. En réalité, la question ne se pose pas vraiment parce que chaque fois que risquent d'intervenir des questions de confidentialité, nous en avons pris conscience et le bon sens a prévalu.

Je vais vous citer un passage de la lettre que nous a fait parvenir cette organisation.

Si vous voulez vous entretenir de cette question avec la GTAA, il vous faudra au préalable obtenir les autorisations nécessaires du procureur général du Canada en vertu de la Loi sur la preuve au Canada et du ministre des Transports aux termes de la Loi sur l'aéronautique et de la Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.

We had a serious and considered opinion written by the Law Clerk of the Senate that says there is absolutely no basis for this whatsoever. We retained a second opinion from John Nelligan, a prominent Ottawa lawyer widely regarded as having a high level of expertise in this area. They both said there is no basis for this whatsoever.

I wish to draw this to your attention, but also to ask you if you can think of any reason why the GTAA would not appear, from a policy perspective. You may want to have Mr. Pigeon comment on the legality, as to whether there is any basis for their trying to avoid it by seeking these approvals that all our experts say are not required.

Mr. Collenette: First, under the auspices of the ground lease with the GTAA, the GTAA is obliged to give the Minister of Transport or his representatives unfettered access at any time without notice. There is no problem from the point of view of Transport Canada with respect to access at Pearson airport, and we have a good relationship.

There is no obligation under the terms of the ground lease that forces the GTAA to allow a third party, meaning anyone other than the Minister of Transport or his immediate staff, to avail themselves of the same privileges.

Far be it from me to speak to the GTAA. Perhaps you and Senator Kenny can correct the record, but it was my understanding that the committee contacted the GTAA to go to the airport for an examination similar to the ones given in Montreal and Vancouver. They said they felt, in the interest of security, that this was not to their liking. Instead, I believe they offered to come and testify to the committee. I think that did not sit well with the committee and, therefore, the briefing did not happen.

The Chairman: To correct the record there, minister, they were then invited to a formal hearing. When they offered to do that, they were then invited to a formal hearing that week.

Mr. Collenette: Did they not come?

The Chairman: They refused. They also refused to meet with the chair privately.

Mr. Collenette: In this case, we believe that they exercised their right to not come to the committee. I am prepared to take it up with the GTAA, but they have no legal obligation to appear under the auspices of the ground lease. My officials and I, as the minister responsible, are those who can answer questions regarding security operations at the airport.

I will undertake to explore this issue more fully and get back to you to ensure that you are satisfied. Certainly, all things being equal, the largest airport authority in the country would want to cooperate with Parliament and government.

I will get to the bottom of it.

Dans un avis autorisé et rédigé avec soin, le légiste du Sénat nous dit que cette façon de procéder n'est absolument pas justifiée. Nous avons demandé un deuxième avis à John Nelligan, un avocat réputé d'Ottawa dont les compétences sont largement reconnues dans ce domaine. Tous deux nous ont dit que rien ne justifiait cette procédure.

Je tiens à attirer votre attention sur cette question, mais aussi à vous demander s'il peut être justifié selon vous, sur le plan de l'élaboration des politiques, que la GTAA ne compare pas. Vous pourriez peut-être demander à M. Pigeon de s'expliquer sur la légalité de cette façon de procéder et de nous dire s'il peut être justifié d'essayer d'éviter cette comparution en demandant toutes ces autorisations inutiles aux yeux de tous les spécialistes que nous avons consultés.

M. Collenette: Pour commencer, aux termes du bail passé avec la GTAA au sujet du terrain, cette dernière est tenue, sans préavis, d'accorder au ministre des Transports ou à ses représentants un accès illimité à ses installations. Transports Canada n'a aucune difficulté à accéder à l'aéroport Pearson et nous entretenons de bonnes relations.

Rien n'oblige la GTAA, en vertu du bail s'appliquant au terrain, d'autoriser un tiers, soit une autre personne que le ministre des Transports ou ses collaborateurs immédiats, à s'arroger les mêmes privilèges.

Je ne veux pas parler à la place de la GTAA. Vous-même ou le sénateur Kenny pourrez me corriger, mais j'ai cru comprendre que votre comité a contacté la GTAA afin de se rendre à l'aéroport et de procéder à un examen semblable à celui qui a été fait à Montréal et la Vancouver. Les responsables ont fait état de leur désaccord dans l'intérêt de la sécurité. Ils ont choisi plutôt de venir témoigner devant votre comité. Je crois que votre comité a mal pris la chose et que par conséquent cette réunion n'a pas eu lieu.

Le président: Pour qu'il en soit pris acte, je vous précise, monsieur le ministre, qu'ils ont alors été invités à comparaître lors d'une séance officielle. Lorsqu'ils ont fait cette proposition, on les a invités à comparaître lors d'une séance officielle.

M. Collenette: Ils ne sont pas venus?

Le président: Ils ont refusé. Ils ont aussi refusé de rencontrer le président en privé.

M. Collenette: Nous considérons que dans ce cas ils ont exercé leur droit de ne pas se présenter devant le comité. Je suis prêt à en parler avec la GTAA, mais ses responsables n'ont aucunement l'obligation de comparaître en vertu du bail s'appliquant au terrain. Mes collaborateurs et moi-même, en tant que ministre responsable, sommes les personnes chargées de répondre aux questions en ce qui a trait à la sécurité dans les aéroports.

Je vais suivre ce dossier et je reprendrai contact avec vous pour m'assurer que l'on vous donne satisfaction. Tout bien considéré, il est évidemment souhaitable que la principale administration portuaire au pays collabore avec le Parlement et le gouvernement.

Je vais éclaircir cette affaire.

Senator Smith: We could subpoena them. If they did not attend, they would be in contempt of Parliament. We have not wanted to go that far. We were disappointed that it would have to come to that. However, we will provide Mr. Pigeon with all the correspondence.

The Chairman: In fairness, Senator Smith, the matter is academic. We had witnesses come from Air Canada, the unions, the pilots association and a variety of other places who answered all of our questions.

Senator Smith: Perhaps it is.

The Chairman: It is more for the record.

Senator Day: They did talk, Mr. Minister, of the Aeronautics Act. I have a copy of the section of the Aeronautics Act here. Subsection 4.8(1) states the following:

No person other than the Minister shall disclose to any other person the substance of any order that has been made by the Minister under subsection 4.3.

They seem to be hiding behind the Aeronautics Act. Did the minister make an order under section 4.3 that would preclude the Greater Toronto Airport Authority from coming to a committee meeting?

Mr. Collette: My understanding is that under the ground lease their only obligation with respect to disclosure on security matters is to the Minister of Transport or his representatives, not to a third party. I do not know if Mr. Pigeon would like to clarify that. He is the lawyer.

[Translation]

Senator Day: Is there an order from the minister?

Mr. Pigeon: I am aware that the minister has set regulating orders. On the basis of the bail, I think the minister was right in what he said. With respect to section 4.8, that covers an order from the minister, there exist minister's orders for the Department of Transport. It means there are laws, regulations and minister's orders, as well as what is called "Aviation Security Measures."

When the committee had asked for the "Aviation Security Measures," there were objections raised to the committee. I think it was the basis for discussion.

[English]

There was a discussion regarding whether the witnesses were free to disclose aviation security measures given the existence of section 4.8(1). At least, I understood the discussion to be in that context.

The Chairman: It is unfair to ask Mr. Pigeon these questions without having the benefit of the testimony that we had from Mr. Audcent.

Le sénateur Smith: Nous pourrions les citer à comparaître. S'ils refusaient d'assister, ils seraient accusés d'outrage au Parlement. Nous n'avons pas voulu aller jusque là. Nous avons été déçus par le déroulement de cette affaire. Nous ne manquerons pas, cependant, de remettre à M. Pigeon toute la correspondance.

Le président: Je vous avoue sénateur Smith, que ce n'est qu'une question d'école. Nous avons entendu des témoins d'Air Canada, des syndicats, de l'association des pilotes et de bien d'autres organisations qui sont venus répondre à toutes nos questions.

Le sénateur Smith: C'est possible.

Le président: C'est surtout pour que l'on en prenne acte.

Le sénateur Day: Ces responsables se sont effectivement réclamés, monsieur le ministre, des dispositions de la Loi sur l'aéronautique. J'ai ici un exemplaire de cette loi. Le paragraphe 4.8(1) dispose:

Seul le ministre peut communiquer la teneur des arrêtés qu'il prend au titre du paragraphe 4.3(2).

Il semble qu'ils prennent prétexte de la Loi sur l'aéronautique. Est-ce qu'en vertu des dispositions de l'article 4.3, le ministre a pris un arrêté empêchant l'administration aéroportuaire de la collectivité urbaine de Toronto de se présenter à l'une des séances de notre comité?

M. Collette: Je crois savoir qu'en vertu du bail s'appliquant au terrain, elle n'est tenue de divulguer ses agissements en matière de sécurité qu'au ministre des Transports ou à ses représentants, et non pas à un tiers. Je ne sais pas si M. Pigeon pourrait vous en dire davantage. C'est lui l'avocat.

[Français]

Le sénateur Day: Est-ce qu'il y a un ordre du ministre?

M. Pigeon: Je suis au courant que le ministre a émis des ordonnances réglementaires. Sur la base du bail, je pense que le ministre a tout à fait raison de dire ce qu'il a dit. En ce qui a trait à l'article 4.8, qui parle d'une ordonnance du ministre, il existe des ordonnances du ministre au ministère des Transports, c'est-à-dire qu'il y a la loi, des règlements, des ordonnances du ministre, et ce qu'on appelle les «Aviation Security Measures».

Lorsque le comité avait demandé qu'on produise les «Aviation Security Measures», il y a eu des objections faites devant le comité. Je pense que c'était à la base de la discussion.

[Traduction]

Il y a eu une discussion pour savoir si les témoins étaient libres de divulguer les mesures prises en matière de sécurité de l'aviation étant donné l'existence du paragraphe 4.8(1). Du moins, c'est dans ce cadre que j'ai placé la discussion.

Le président: Il n'est pas juste de poser à M. Pigeon ces questions sans pouvoir s'appuyer sur le témoignage que nous a donné M. Audcent.

Senator Day: I am ignoring their testimony. I was wondering if there were an order. If the minister made an order, that is the end of it.

The Chairman: No, it is not. If you follow the advice that we got earlier this morning, the Parliament of Canada Act trumps that.

Senator Day: I do not think we need to get into balancing the Parliament of Canada Act versus this or that. I was trying to understand why the GTAA would come to the conclusion that they could not appear by virtue of the Aeronautics Act.

Mr. William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Department of Transport Canada: The security measures, when issued by or on behalf of the minister do contain a prohibition from disclosure. However, there has been no order by the minister that would indicate to any witness that he or she could not come and talk about security issues to a Senate committee or elsewhere. There are provisions in the Aeronautics Act and in the security measures themselves that indicate that individuals should not provide details of those measures.

Senator Day: However, there is nothing that says that they cannot appear. It is one thing is to come —

Mr. Collenette: I have no jurisdiction over them to say that they cannot appear. One of the senators was talking about the potential of a subpoena. On the other hand, the Government of Canada has no legal right under the terms of the lease to order that a third party go to Pearson airport and go through the facilities.

Senator Day: We understand that.

Mr. Collenette: Rather than getting bogged down in the detail of this, we should perhaps try to resolve the issue with the GTAA. Perhaps there has been some misunderstanding on their part, or your part, as to what should or should not have been done.

Senator Smith: Put aside legal terms, in which I do not mind talking because I have been a lawyer for many years, we have had uncooperative vibes from them, and we find that very disappointing.

Senator Banks: To finish the point, and I will stop after this, we did not ask them to come here in terms of the ground lease. They refused to come here not knowing what questions we might ask. It may well be that when they came here they might have found some questions that they would be unable to answer for one reason or another. No one suggested that you, minister, should order him or her to come here. That is not the point.

As Senator Day said, they are hiding behind those acts as though you had prohibited them or that they were prohibited from coming here. When someone comes here in answer to a request, or as we would rather not, a subpoena, they are perfectly free to call to our attention that it might not be in the national

Le sénateur Day: Je ne tiens pas compte de ces témoignages. Je me demandais s'il y avait un arrêté. Si le ministre a pris un arrêté, ça s'arrête là.

Le président: Non, pas du tout. Si vous suivez l'avis donné plus tôt ce matin, la Loi sur le Parlement du Canada a préséance.

Le sénateur Day: Je ne pense pas qu'il nous faille nous demander si la Loi sur le Parlement du Canada prime par rapport à telle ou telle autre disposition. J'essayais de comprendre pour quelle raison la GTAA en était arrivée à la conclusion qu'elle ne pouvait pas comparaître en vertu des dispositions de la Loi sur l'aéronautique.

M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté, ministère de Transports Canada: Lorsqu'elles sont délivrées par un ministre ou en son nom, les mesures de sécurité interdisent bien toute divulgation. Toutefois, le ministre n'a pris aucun arrêté pouvant laisser croire à un témoin qu'il ne doit pas se présenter devant un comité sénatorial ou devant une autre instance sur des questions de sécurité. Certaines dispositions de la Loi sur l'aéronautique et des mesures de sécurité elles-mêmes précisent que ces personnes ne doivent pas donner le détail de ces mesures.

Le sénateur Day: Toutefois, rien ne dit qu'elles ne peuvent pas comparaître. C'est une chose...

M. Collenette: Je n'ai pas compétence pour leur dire qu'elles ne peuvent pas comparaître. L'un des sénateurs a évoqué l'éventualité d'une citation à comparaître. Par contre, le gouvernement du Canada n'a aucunement le droit en vertu du bail d'ordonner qu'un tiers puisse se rendre à l'aéroport Pearson et visiter les installations.

Le sénateur Day: Nous en convenons.

M. Collenette: Plutôt que de nous laisser obnubiler par les détails, nous devrions peut-être essayer de résoudre la question avec la GTAA. Il y a peut-être eu un malentendu de sa part ou de la nôtre sur ce qu'il convient de faire.

Le sénateur Smith: En laissant de côté la question de droit, que je n'ai pas peur d'aborder parce que voilà de nombreuses années que je suis avocat, on a le sentiment que ces responsables ne veulent pas collaborer, ce qui nous déçoit beaucoup.

Le sénateur Banks: Pour en terminer avec le sujet, et je n'en dirai pas plus, nous ne leur avons pas demandé de comparaître en vertu du bail s'appliquant au terrain. Ils ont refusé de se présenter devant nous sans connaître à l'avance les questions que nous pourrions leur poser. Il se peut très bien qu'une fois ici on leur pose des questions auxquelles ils ne peuvent pas répondre pour une raison ou pour une autre. Il n'est venu à l'idée de personne, monsieur le ministre, que vous puissiez leur ordonner de se présenter ici. La question n'est pas là.

Comme vient de le dire le sénateur Day, ils s'abritent derrière les dispositions de ces lois en faisant comme si vous leur aviez interdit ou comme s'il leur était interdit de se présenter devant nous. Lorsque quelqu'un se présente ici devant nous à la suite d'une demande ou, ce que nous cherchons à éviter, d'une citation

interest that they should answer a particular question. However, that does not allow them not to come here and hear what the questions might be.

Mr. Collenette: I think, senator, that are you absolutely right. The issue is not one of attendance from their point of view, but one on substance. They are correctly saying that if they attend they are not at liberty to disclose any of the security regulations made by the Minister of Transport unless I agree to that disclosure, to which I would not agree in certain circumstances. However, that does not stop them from talking to you in a general sense about what has happened at the airport. We will try to sort it out for you.

Senator Banks: Thank you. Have we asked that a copy of Mr. Audcent's opinion be made available to Mr. Pigeon?

The Chairman: It is to be shared with Mr. Pigeon before he is asked to comment on the issue.

Senator Meighen: There seems to be some confusion. I think that Mr. Elliott has heard this analogy. We are not likely to ask for the keypad code for entry to a room. We might ask whether there is a keypad that has to have the right code in order to gain access.

Mr. Collenette: I can answer you. Yes. There has to be secured areas.

Senator Meighen: You might mention when you are talking to the GTAA that that is the nature of our question. Is there security in certain areas, and what form may it take. You do not have to tell us there are 14 plainclothes officers stationed at such and such a place, and details like that. No member of the committee will ask those questions. If such questions do arise, we would certainly expect them to say that they cannot reveal that. However, to reveal things in the public domain, generally speaking, and to reveal steps that have been taken to improve security at their airport does not seem to us to be a matter of national security.

Mr. Collenette: I agree. We could probably give you those answers anyway, to save you the aggravation.

Senator Forrestall: Minister, you could probably clear up a lot of these problems if you would rewrite that act. It is now 70-some-odd years old.

Mr. Collenette: Which act is this?

Senator Forrestall: The act that you hide so many things behind, the Aeronautics Act.

Mr. Collenette: We have amended it a number of times since September 11.

à comparaître, il a tout à fait le droit d'attirer notre attention sur le fait qu'il n'est peut-être pas dans l'intérêt national de répondre à telle ou telle question. Cela n'autorise pas pour autant ces responsables à refuser de comparaître et d'entendre les questions que nous sommes susceptibles de leur poser.

M. Collenette: Sénateur, je pense que vous avez tout à fait raison. De leur point de vue, il ne s'agit pas d'une question de comparution, mais d'une question de fond. Ils affirment à bon droit que s'ils comparaissent ils ne sont pas libres de divulguer tout règlement pris en matière de sécurité par le ministre des Transports à moins que j'accepte cette divulgation, ce qui est exclu dans certains cas. Cela ne les empêche pas, toutefois, de s'entretenir avec vous de manière générale de ce qui s'est passé dans l'aéroport. Nous nous efforcerons de débrouiller ce dossier à votre intention.

Le sénateur Banks: Merci. Avons-nous demandé que l'on remette à M. Pigeon un exemplaire de l'avis de M. Audcent?

Le président: Il convient que M. Pigeon en prenne connaissance avant qu'on sollicite ses commentaires sur la question.

Le sénateur Meighen: Il semble qu'il y ait une certaine confusion. Je pense que M. Elliott a entendu parler de cette analogie. Nous n'allons vraisemblablement pas demander le code d'accès numérique à une pièce donnée. Nous demanderons plutôt s'il y a un clavier permettant de taper le bon code numérique afin d'avoir accès à la pièce.

M. Collenette: Je peux vous répondre. Oui, il faut qu'il y ait des zones à accès protégé.

Le sénateur Meighen: Vous pourrez faire savoir à la GTAA, lorsque vous parlerez avec ses responsables, que telle est la nature de notre question. Est-ce que certaines zones sont sécurisées, et sous quelle forme. Ils n'ont pas besoin de nous révéler que 14 agents en civil sont stationnés à tel ou tel endroit et autres détails de ce genre. Aucun membre de comité ne va poser ce genre de questions. Au cas où l'on poserait une question de ce type, il est bien normal qu'on nous réponde qu'il n'est pas possible de divulguer ce genre de renseignements. Il ne nous apparaît pas, toutefois, qu'en divulguant des choses qui relèvent du domaine public, de manière générale, ainsi que les mesures qui ont été prises pour améliorer la sécurité dans l'aéroport, on remette en cause la sécurité nationale.

M. Collenette: J'en conviens. Nous vous donnerons probablement ces réponses de toute façon, pour éviter de froisser les susceptibilités.

Le sénateur Forrestall: Monsieur le ministre, vous pourriez probablement remédier à un grand nombre de ces difficultés en adoptant une toute nouvelle loi. Elle date maintenant de 70 ans.

M. Collenette: De quelle loi parlez-vous?

Le sénateur Forrestall: De celle derrière laquelle vous vous abritez si souvent, la Loi sur l'aéronautique.

M. Collenette: Nous l'avons modifiée un certain nombre de fois depuis le 11 septembre.

Senator Forrestall: There are so many amendments, but you do not write a new act. You will not write a new act. I do not want an answer to this; it is a comment and an observation.

Mr. Collenette: I can say on that particular point, Senator Forrestall, that we are now consulting with stakeholders for some considerable amendments to the act, but we did amend the act in Bill C-44 and in Bill C-42, which became Bill C-55, which is now Bill C-17. It is my intention to seek cabinet's approval for a more generic makeover of the act in the New Year, which means that a new bill will come forward next fall.

Senator Forrestall: That would eliminate many of these problems. Everything stems from the old Canadian National Railways Act, having to do with appropriation, a lot of other little niches of law that are comfortably hidden. We have no ulterior motive except to serve the people we represent, the same as your motivation. We are here to try to be frank and honest with the people we represent.

I have questions relating to a couple of areas — extra airport land, approaches and takeoff patterns, the dangers of hand-held missile launchers and their potential, along with the high profile they have had recently. That is a profile that started building eight or ten years ago, a warning that has been issued on a regular basis by the United States, Britain and other intelligence agencies for a long time. They are effective. They are inexpensive. They are readily available. I wonder what we are doing with respect to our own airports.

I recognize the difficulty of trying to police the footprints of taking off and landing aircraft. Are we doing anything about that? How would you describe our concern with respect to this? Is it a pretty low priority or does it warrant being looked at? Have you, for example, thought about whether this is an airport responsibility or whether it is a military responsibility?

Would you share with us some of your views on this if, indeed, you think it is an important matter.

Mr. Collenette: It is very important, honourable senators. The incident last week in Kenya really ups the ante, if you will, and it opens up an entirely different front in terms of threats to society.

With respect to the Minister of Transport, I have responsibility for everything to do with the security within an airport perimeter and in the skies. When you talk about outside of the airport, you are then talking about law enforcement agencies of record. In the case of most of the country, it is usually local police or the RCMP acting as the provincial police under an MOU or, in the case of Quebec and Ontario, by the Sûreté du Québec or the Ontario Provincial Police. It is a combination of policing agencies that are involved. Of course, any issue of anti-missile defence would then involve the Department of Defence.

Le sénateur Forrestall: Il y a eu de nombreuses modifications, mais vous ne vous engagez pas à rédiger une toute nouvelle loi. Vous ne voulez pas adopter une loi nouvelle. Je ne sollicite pas une réponse sur ce point; ce n'est qu'un simple commentaire.

M. Collenette: Sur ce point particulier, sénateur Forrestall, je peux vous dire que nous sommes en train de consulter toutes les parties prenantes afin d'apporter de grosses modifications à la loi, mais nous l'avons effectivement modifiée dans les projets de loi C-44 et C-42, ayant pris par la suite l'intitulé de projet de loi C-55 et aujourd'hui de projet de loi C-17. J'ai l'intention de demander l'autorisation du Cabinet pour procéder à une refonte plus globale de la loi lors de la nouvelle année, ce qui signifie qu'un nouveau projet de loi sera présenté l'automne prochain.

Le sénateur Forrestall: Cela nous évitera un grand nombre de ces problèmes. Tout part de l'ancienne Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada, des affectations de crédits et d'un certain nombre de petits créneaux aménagés avec soin dans la loi. Nous ne cherchons qu'à servir la population que nous représentons et vous avez la même motivation. Nous nous efforçons ici d'être honnêtes et de parler franchement au nom de la population que nous représentons.

J'ai des questions à vous poser sur plusieurs sujets — l'agrandissement des terrains des aéroports, la disposition des pistes d'atterrissage et d'envol, et les risques posés par les lance-missiles portatifs et leur potentiel compte tenu de ce que l'on a pu voir récemment. On assiste à une montée en puissance depuis huit à dix ans et des avertissements nous ont été envoyés régulièrement par les États-Unis, la Grande-Bretagne et d'autres services de renseignements, qui connaissent le problème depuis longtemps. Ils sont efficaces, peu coûteux et on peut facilement se les procurer. Je me demande ce que nous faisons en la matière dans nos aéroports.

Je sais bien qu'il est difficile de surveiller tous les aéronefs au décollage et à l'atterrissage. Que faisons-nous dans ce domaine? Jusqu'à quel point êtes-vous préoccupé par ce problème? Est-ce que ce n'est pas très urgent ou faut-il s'en occuper? Avez-vous réfléchi, par exemple, pour savoir si cette question relève de la responsabilité des aéroports ou de l'armée?

Pouvez-vous nous dire ce que vous pensez de la question et si vous la jugez en fait importante.

M. Collenette: Elle est très importante, honorables sénateurs. L'incident qui est survenu la semaine dernière au Kenya a fait monter les enchères, pourrait-on dire, et nous a placés en face d'une menace toute nouvelle pour notre société.

En tant que ministre des Transports, j'ai la responsabilité de tout ce qui a trait à la sécurité dans le périmètre des aéroports et dans le ciel. Pour ce qui est des abords de l'aéroport, on fait appel au service de police responsable. Dans la plupart du pays, c'est généralement la police locale ou la GRC agissant à la place de la police provinciale en vertu d'un protocole d'entente ou encore, au Québec et en Ontario, de la Sûreté du Québec ou de la Police provinciale de l'Ontario. Tout un ensemble de services policiers sont impliqués. Bien entendu, à chaque fois qu'il s'agit de faire appel à une défense antimissile, le ministère de la Défense sera impliqué.

I can tell you what we are doing as a result of last week. We are working now with the other agencies at the federal level, and then there will be discussions at the provincial level to ensure that there is an appropriate response. The appropriate response really has to come from the intelligence field. We have no intelligence available to us that suggests that any facility in Canada is susceptible to a hand-held missile defence. That does not mean to say it could not happen. However, in the kind of society that we live in, we really have to ascertain the risk, otherwise we would, in effect, be living in a very restrictive state. We would have airports in the country manned with anti-missile defences, much as in a theatre of war. That is impractical, expensive and intrusive on a democratic society and the rights of individuals to go freely within the society. There must be a balance there.

We are concerned. We are trying to ascertain whether other measures should be put in place. We have no security assessment to think that we are a target. We are also a part of ICAO's group studying this matter because they referred it on an urgent basis to one of their committees.

Senator Forrestall: Do we have representation?

Mr. Collenette: Yes. We are a big player at ICAO. I believe it is a case where we can brag. Canada is the world leader in aviation security. We have an incredible responsibility. We are a big player in the world, not just because we have many people that use civil aviation, but because we are the regulator of our airspace, which is overflowed by flights to and from the U.S., which is the biggest market, to Europe and to Asia. Plus, of course, along with the British, we have total and absolute authority on the North Atlantic, which is the world's busiest airspace. That is the reason we were so heavily involved last year when there were 500 planes in the sky at the time the FAA closed the airspace.

We are a big player, we are respected, and we are quite active with ICAO.

Senator Forrestall: I appreciate that very much. I wish you good progress with respect to it.

As to my question relating to baggage detection systems, we were told that the delay in installing the checked baggage detectors was, in part, due to the fact that there are only a few firms in the world manufacturing this equipment and that there is quite a demand for it.

Mr. Elliott explained to us this morning the three-year difference in U.S.-Canadian target dates. He did mention that funding over a period of years, as we have set it up, might encourage the delay.

Je peux vous dire ce que nous faisons à la suite de l'incident de la semaine dernière. Nous collaborons aujourd'hui avec les autres services au niveau fédéral et il y aura ensuite des discussions au niveau provincial afin de s'assurer que l'on prend des mesures appropriées. Ces mesures appropriées doivent venir en fait des services de renseignements. Nous n'avons aucun renseignement qui nous permette de dire à l'heure actuelle qu'une installation au Canada doit faire l'objet d'une défense contre les missiles portatifs. Cela ne veut pas dire que ça ne se produira pas. Toutefois, dans une société comme la nôtre, il nous faut véritablement évaluer les risques, sinon nous serions obligés en fait de vivre dans un État très répressif. Nous aurions dans notre pays des aéroports équipés de systèmes de défenses antimissiles, un peu comme ça se passe sur un champ de bataille. Ce n'est pas pratique, ça coûte cher et c'est très restrictif dans une société démocratique qui fait la part belle aux droits individuels. Il faut dans ce cas maintenir un certain équilibre.

Nous sommes préoccupés. Nous essayons de voir si nous pourrions mettre en place d'autres mesures. Aucune analyse sur le plan de la sécurité ne nous permet de dire que nous sommes visés. Nous faisons aussi partie du groupe de l'OACI chargé d'étudier cette question pour en référer d'urgence à l'un de ses comités.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que nous y sommes représentés?

M. Collenette: Oui. Nous jouons un rôle important au sein de l'OACI. Je crois que nous pouvons nous en vanter. Le Canada est en pointe dans le monde en matière de sécurité de l'aviation. Nous avons une énorme responsabilité. Nous jouons un rôle important dans le monde, non seulement parce que beaucoup de gens chez nous ont recours aux services de l'aviation civile, mais aussi parce qu'il nous appartient de réglementer notre espace aérien, qui est traversé par des vols à destination et en provenance des États-Unis, le plus gros marché, ainsi que de l'Europe et de l'Asie. N'oublions pas, bien entendu, qu'en compagnie des Britanniques, nous sommes entièrement et absolument responsables de l'Atlantique Nord, dont l'espace aérien est le plus fréquenté dans le monde. C'est pourquoi nous avons été si fortement impliqués l'année dernière alors que 500 appareils étaient dans le ciel lorsque la FAA a fermé son espace aérien.

Nous jouons un grand rôle, nous sommes respectés et nous sommes très impliqués dans les activités de l'OACI.

Le sénateur Forrestall: J'en suis très heureux. Je vous souhaite de faire d'excellents progrès dans ce domaine.

En rapport avec la question que j'ai posée au sujet des systèmes de détection des bagages, on nous a dit que les retards d'installation des détecteurs de bagages enregistrés étaient dus en partie au fait qu'il n'y avait que quelques entreprises dans le monde qui fabriquaient ce matériel et que la demande était assez forte.

M. Elliott nous a exposé ce matin les raisons de la différence de trois ans entre l'échéancier des États-Unis et celui du Canada. Il a bien mentionné que le mode de financement sur un certain nombre d'années, tel que nous l'avons établi, était susceptible de favoriser ce retard.

You are not only suggesting, you were fairly affirmative in your comment that this three-year gap may well not be a gap at all. How could this be when, we understand, about 20-some United States airports are going to be 100 per cent up and running within two or three months' time? Why do you say that when we are still looking at 2006?

Mr. Collenette: I have no information to confirm what you have asserted is correct about the Americans. In fact, my suspicion is that their target of December 31, 2002, was overly ambitious. I mentioned that to my officials and that has since been borne out by the 2003 deadline. It is not inconceivable that they may not need that deadline.

As far as we are concerned, we will meet it as quickly as we can acquire and deploy the equipment. As I said to you earlier, I am quite surprised by the way in which we have been able to install much of this equipment across the country at 55 of the largest airports. That was certainly ahead of schedule and ahead of what was predicted one year ago, when everyone was talking about the scarcity of this equipment.

Again, I would rather comment on Canada than on the U.S., but I am sure that we will not be too far off target with them. In fact, it is not inconceivable that we could come in ahead of the Americans. As Canadians, we just do not set artificial deadlines that we then have to change.

Senator Forrestall: Minister, could I just pick up on one other thread. We have not pursued any evidence of, had any evidence of or called upon any witnesses to talk about the causes for the fears that we have. For example, we will not let the Prime Minister fly, unless it is unavoidable, on commercial aircraft. That is a pretty smart idea.

However, I have some concern that we will let the Deputy Prime Minister fly, we will let you fly, we will let four or five other senior cabinet ministers who are long on experience and who possess capacity and knowledge of current government operations continue to fly on public aircraft.

I have the view, and have had it for some time, that it is far more comfortable for Canadians boarding an aircraft to know that there is not a target onboard. I am not talking about the Peace Tower but I am talking about the likes of your smiling countenance, minister. Very particularly, you know the point that I am trying to make. I am sure you have looked at this question and I am sure it has been studied. Do we lessen the degree to which we reduce the risk for the flying public by asking you ladies and gentlemen to find other means of travel, other than the rail?

Mr. Collenette: Senator, I am overwhelmed at the generosity of your comments and compliments, and I accept them with grace.

I should say that, with respect to the Prime Minister, there is only one Prime Minister and obviously, as the head of government, that individual should only be flown on government aircraft. With respect to the rest of us, there is a

Vous ne vous êtes pas contenté de le laisser entendre, vous avez quasiment affirmé que ce décalage de trois ans n'en était peut-être pas un. Comment cela est-il possible puisque nous croyons savoir que dans deux ou trois mois une vingtaine d'aéroports des États-Unis seront équipés à 100 p. 100? Comment pouvez-vous l'affirmer alors que nous en sommes toujours à nous préparer pour 2006?

M. Collenette: Rien ne me confirme que ce que vous me dites au sujet des Américains est exact. En fait, j'ai bien l'impression qu'en fixant leur échéancier au 31 décembre 2002, ils se sont montrés trop ambitieux. Je l'ai indiqué à mes collaborateurs et depuis lors la chose a été confirmée avec le report du délai en 2003. Il n'est pas inconcevable qu'ils ne puissent pas respecter ce délai.

En ce qui nous concerne, nous remplirons nos obligations dès que nous pourrions acquérir et installer le matériel. Je vous le répète, je suis très surpris par la vitesse avec laquelle nous avons réussi à installer une grande partie de ce matériel dans les 55 principaux aéroports du pays. Nous sommes de toute évidence en avance sur notre échéancier et sur nos prévisions de l'année dernière, lorsque tout le monde nous parlait du manque de disponibilité de ce matériel.

Là encore, je préfère parler de la situation canadienne plutôt que de celle des États-Unis, mais je suis sûr que nous ne serons pas très en retard par rapport aux Américains et il est même possible que nous arrivions avant eux à nos fins. Le Canada ne se fixe pas des objectifs artificiels qu'il lui faut ensuite modifier.

Le sénateur Forrestall: Monsieur le ministre, je vais changer ici de sujet. Nous n'avons entendu aucun témoignage concernant les origines de nos craintes, nous ne les avons pas recherchés et nous n'avons appelé aucun témoin à nous en parler. C'est ainsi que nous ne laissons pas le premier ministre, à moins que ce soit inévitable, emprunter un vol commercial. C'est tout à fait logique.

Je crains, toutefois, que nous laissions au vice-premier ministre, à vous-même et à quatre ou cinq autres ministres chevronnés qui ont une longue expérience et qui connaissent bien le fonctionnement du gouvernement la possibilité d'emprunter des vols commerciaux.

Je considère, et cela depuis un certain temps, que les Canadiens qui montent à bord d'un appareil se sentent bien plus tranquilles s'ils n'ont pas avec eux une personnalité qui sert de cible. Je ne vous parle pas de la Tour de la Paix, mais des personnes qui savent si bien sourire comme vous le faites. Vous voyez bien ce que je veux dire. Je suis sûr que vous vous êtes penchés sur la question et que vous l'avez étudiée. Est-ce que nous réduisons les risques que présentent les vols commerciaux en vous demandant, mesdames et messieurs, de trouver d'autres moyens de voyager, autres que le chemin de fer?

M. Collenette: Sénateur, je suis très touché par la générosité de vos commentaires et de vos compliments et je les accepte bien volontiers.

Au sujet du premier ministre, je dois vous dire qu'il n'y a évidemment qu'un seul premier ministre et qu'en tant que chef du gouvernement, ce responsable ne doit emprunter que des appareils du gouvernement. Pour le reste d'entre nous, il y a de

great amount of talent within our caucus and, if the unforeseen happened and I was eliminated, I am certain that there would be no lethargy on the part of the Prime Minister to find an equally talented person to take over.

I do think that Canadians, in general, would not be comfortable with the rest of us — ministers — floating around in government aircraft on a regular basis. Also, I have to tell you, as the minister responsible for aviation security, I have no hesitation in travelling on any of our aircraft.

Senator Forrestall: I did not say you did. I said that the people who may have to travel with you might have that fear.

Mr. Collenette: Do you mean that I am a target and therefore they are taking a risk?

Senator Forrestall: Exactly.

Mr. Collenette: It is odd to hear you talk about this because right after September 11, I determined that I would board an aircraft — an Air Canada flight — to go to Halifax, within two days of the events. I wanted to ensure that I was seen at the airport and seen passing through security because I wanted to send a strong message that our security regime was good before September 11, and that it would be even better.

In the weeks after September 11, I heard many comments from people who were quite delighted to see some of my other colleagues and me travelling commercially. They realized that we had faith in our own system. None of us is an undue risk taker in life and none of us wants to make the ultimate sacrifice just for the sake of being a hero, but we believe the system to be safe and secure. Therefore, that provided comfort to people. I do not think they felt more at risk because someone like me was on board. In fact, I think they felt a degree of comfort by the fact that an elected official, responsible for aviation security, was on that aircraft.

Senator Forrestall: I flew the first day that Canadian planes were allowed to resume flying. I was grateful because I had work to do and I did not want to drive or to take the train. I do not mean to talk about myself on this issue but rather to talk about prominent Canadians who might be a target. I think of the Governor General, for example, who may be a target for a variety of reasons.

Mr. Collenette: The rule is the same for the Governor General as it is for the Prime Minister. The Governor General travels on government aircraft, although I should tell you that that is not exclusively the case.

Senator Forrestall: We know that. That is part of the reason that I asked the question.

Mr. Collenette: That is a decision that, I suppose, she took.

Senator Day: Mr. Minister, I understood your answer to Senator Banks' question earlier about money not being an issue with respect to the implementation of programs. It was not a money issue. I should like to expand that question. Are there any

nombreux talents au sein de notre caucus et s'il m'arrivait quelque chose d'imprévu et si je devais disparaître, je suis sûr que le premier ministre ne manquerait pas de me trouver un remplaçant tout aussi talentueux.

Je suis convaincu que l'ensemble de la population canadienne n'aimerait pas trop que tous les autres ministres se promènent régulièrement dans les appareils du gouvernement. Je vous signale aussi qu'en ma qualité de ministre responsable de la sécurité de l'aviation, je n'ai aucune hésitation à voyager sur nos appareils.

Le sénateur Forrestall: Ce n'est pas ce que je dis. Je vous dis que les passagers qui voyagent avec vous pourraient avoir cette crainte.

M. Collenette: Vous voulez dire que je suis une cible et que par conséquent ils prennent un risque?

Le sénateur Forrestall: C'est bien ça.

M. Collenette: C'est étrange de vous entendre parler ainsi parce qu'immédiatement après le 11 septembre, j'ai décidé de voyager dans un appareil des lignes d'Air Canada pour me rendre à Halifax, deux jours après les événements. Je voulais être sûr d'être vu à l'aéroport et lorsque je suis passé par le contrôle de sécurité parce que je tenais à bien montrer que notre système de sécurité était bon avant le 11 septembre et qu'il allait encore s'améliorer.

Dans les semaines qui ont suivi le 11 septembre, de nombreuses personnes sont venues me dire qu'elles étaient heureuses de me voir, avec certains de mes collègues, emprunter les vols commerciaux. Elles se rendaient compte que nous avions confiance dans notre système. Aucun d'entre nous n'est partisan de prendre des risques dans la vie et de se sacrifier en jouant les héros, mais nous sommes convaincus que le système offre toutes les garanties de sécurité. C'est donc ce qui a rassuré la population. Je ne pense pas que les gens s'estimaient davantage en danger parce qu'une personne comme moi était à bord. Je crois plutôt qu'ils se sentaient quelque peu rassurés par le fait qu'un responsable élu, chargé de la sécurité de l'aviation, était à bord.

Le sénateur Forrestall: J'ai pris l'avion le jour même où la circulation aérienne a été rétablie au Canada. J'étais heureux de pouvoir le faire car j'avais du travail et je ne voulais pas conduire une automobile ou prendre le train. Je ne parlais pas de moi en l'espèce, mais plutôt des principales personnalités canadiennes susceptibles de servir de cible. Je pense que la gouverneure générale, par exemple, pourrait être une cible pour diverses raisons.

M. Collenette: La règle est la même pour la Gouverneure générale que pour le premier ministre. Elle voyage de manière générale sur les appareils du gouvernement même si je dois vous avouer que ce n'est pas toujours le cas.

Le sénateur Forrestall: Nous le savons. C'est en partie la raison pour laquelle j'ai posé la question.

M. Collenette: C'est elle qui a pris la décision, j'imagine.

Le sénateur Day: Monsieur le ministre, je vous ai entendu dire tout à l'heure en réponse à une question posée par le sénateur Banks, que l'argent ne posait pas de problème pour la mise en application des programmes. Ce n'était pas une question d'argent.

programs that you do not have on-line now that you would like, or you believe should be, implemented with respect to air safety that, for either financial reasons or other reasons, you cannot implement at this time?

Mr. Collenette: No. We pretty well have it right in terms of what we need and therefore the amount of money that we need. We have the Aviation Security Advisory Committee that is in ongoing work with stakeholders to see what improvements can be made.

When we brought on the two most recent regulatory changes with respect to national passes and random screening of non-passengers, we certainly had some internal discussions about whether the money was there. It was determined in conjunction with CATSA, the Treasury Board and the Finance Department that there was sufficient flexibility in the \$2.2-billion budget over five years that that could be carried. If there were another unforeseen security regulation that required additional money, then the government would have to appropriate that.

Senator Day: You are not holding back on any programs that you would like to see implemented.

Mr. Collenette: No.

Senator Day: With respect to the \$12 security fee, have we operated long enough under that program that the public can be made aware of how much revenue is likely to come from it? Are you satisfied that that is a reasonable figure and whether it should be greater or lesser?

Mr. Collenette: I am in the luxurious position, with respect to the security fee, of being the spender and not the generator of revenue. That is the responsibility of the Minister of Finance. When we sat down with the then Minister of Finance last fall in preparation for budget, we gave a number of scenarios. It was his determination that the flat fee should go forward.

There were concerns expressed at the time that this would unduly affect short-haul flights. I do not have specific evidence that that is indeed the case, although one could certainly say that, anecdotally, this has occurred. I know that WestJet, in particular, has redeployed aircraft to longer-haul routes. There have been considerable difficulties expressed by Air Canada on short-haul routes. However, Mr. Manley is reviewing this with his officials.

The options at the time were to adopt a flat fee, which Mr. Martin ultimately chose, or to set up *ad valorem*, whereby there are different tariffs depending on the distance travelled, or to use the American norm, in which they basically split the costs 50/50 between the travellers and the U.S. Treasury. The then Minister of Finance believed that the principle of user-pay with

J'aimerais enchaîner sur cette question. Y a-t-il des programmes qui ne sont pas en place à l'heure actuelle, que vous jugeriez bon ou nécessaire, d'instituer en matière de sécurité aérienne et qui, pour des raisons financières ou autres, ne peuvent pas mis en application pour l'instant?

M. Collenette: Non. Nous avons à peu près tout fait ce que nous devons faire et nous avons tout l'argent nécessaire. Notre comité consultatif sur la sécurité de l'aviation continue à oeuvrer de concert avec toutes les parties prenantes afin de voir ce qu'il est possible d'améliorer.

Lorsque nous avons apporté les deux dernières modifications à la réglementation touchant les laissez-passer nationaux et le contrôle au hasard des personnes qui ne sont pas des passagers, nous n'avons pas manqué d'avoir des discussions à l'intérieur de nos services pour savoir si l'argent était là. Il a été déterminé, en collaboration avec l'ACSTA, le Conseil du Trésor et le ministère des Finances, que nous disposions d'une marge de manoeuvre suffisante à l'intérieur du budget de 2,2 milliards de dollars sur cinq ans pour pouvoir réaliser cette opération. Si en cas d'imprévu on devait adopter d'autres règlements de sécurité exigeant des crédits supplémentaires, il faudrait alors que le gouvernement se charge d'affecter les crédits correspondants.

Le sénateur Day: Vous ne suspendez pas l'application de certains programmes que vous aimeriez voir appliquer tout de suite.

M. Collenette: Non.

Le sénateur Day: En ce qui a trait aux frais de sécurité de 12 \$, est-ce que ce programme est en place depuis suffisamment longtemps pour qu'on puisse faire savoir au public quel est le montant des recettes que l'on va vraisemblablement en tirer? Êtes-vous convaincu que c'est un chiffre raisonnable et pensez-vous qu'il doit être plus ou moins élevé?

M. Collenette: J'ai la chance insigne de pouvoir dépenser l'argent correspondant à ces frais de sécurité sans avoir à le percevoir. Cette responsabilité appartient au ministre des Finances. Lorsque nous nous sommes réunis à l'automne avec le ministre des Finances pour préparer le budget, nous avons établi un certain nombre de scénarios. C'est lui qui a décidé d'imposer ces frais fixes.

On a craint à l'époque que cette mesure pénalise les vols sur courte distance. Je n'en ai pas la preuve tangible, même si, à certains signes, on peut dire que c'est le cas. Je sais que WestJet, par exemple, a réaffecté certains de ses aéronefs à des vols long-courriers. Air Canada a fait état de grosses difficultés concernant les vols sur courte distance. M. Manley est cependant en train de revoir cette question avec ses collaborateurs.

On s'est demandé à l'époque s'il fallait adopter un tarif uniforme, ce qu'a choisi de faire finalement M. Martin, de le faire au prorata, différents tarifs étant appliqués selon les distances parcourues, ou d'appliquer la norme américaine, qui revient essentiellement à partager également les coûts entre les usagers et le Trésor des États-Unis. Le ministre des Finances de l'époque

respect to the airline industry had been well established and well accepted by the travelling public and that this would not be a deterrent to travel.

Now, travel has continued to lag beyond earlier levels, but I do not think that it is only because of the air security charge. The U.S. has been in a recession. The revenues generated for Air Canada, in particular on transborder, where they had 60 per cent of the market, were enormous. That certainly must be taken into account, as well as the fear factor. Americans were much slower than Canadians to return to the skies, and they are still not there in the same proportion as Canadians are.

If you look Air Canada's latest quarterly results, international air traffic is up. Part of that is because a lot of people see Air Canada as being a safe way to fly and a good quality airline, and Canada not being a target country, notwithstanding the recent allegations that we are on the security target lists of al-Qaeda. I am not totally convinced that the security fee is to blame. Mr. Manley is looking at that with his officials, and he will have to make the call.

I have the responsibility to ensure, through CATSA, that the monies are spent appropriately. Mr. Manley has the responsibility to determine whether there is revenue there to cover the expenditures, which we believe there is, and whether or not the fee regime should be changed.

Senator Day: Is there some time in the future that the Canadian public can expect to see projected revenues from this particular fee versus all of the different expenditures that are taken out of that revenue?

Mr. Collenette: That must be made public in the Estimates, and you will see that. The Auditor General has access to those figures. After she has concluded her analysis, I am sure Mr. Manley will set out the facts on how much has been raised over this period of time and how much has been spent.

When Mr. Martin originally talked about a review in September, the expectation in the industry was that there should be a change and, therefore, the change should be made in September. In fairness to him, I believe he said the review would be in September. That review is ongoing. It is up to the Minister of Finance to decide whether or not to conclude that review quickly or whether it should be part of the next budget cycle.

Senator Day: From my point of view, it would be preferable to see that come from either Mr. Manley's department or your department, rather than through the Auditor General.

My final question is with respect to training for a major aircraft catastrophe at an airport or otherwise. Who is in charge at a major airport? Is your department in charge? Does your department take the lead? Is there some ongoing training in relation to emergency preparedness?

croyait que le principe de faire payer l'utilisateur des lignes aériennes avait été bien établi et bien accepté par les voyageurs, qui n'hésiteraient pas pour cela à se déplacer.

Aujourd'hui, les voyages continuent à être moins nombreux qu'auparavant, mais je ne crois pas que cela s'explique uniquement par l'imposition de frais au titre de la sécurité aérienne. Les États-Unis sont passés par une récession. Les vols transfrontières, plus particulièrement, procuraient d'énormes recettes à Air Canada lorsque cette société possédait 60 p. 100 du marché. Il faut certainement tenir compte de ce facteur, de même que de la peur. Les Américains se sont remis à voler bien plus lentement que les Canadiens et ne le font toujours pas dans les mêmes proportions.

En consultant les derniers résultats trimestriels d'Air Canada, vous pouvez voir que la circulation aérienne internationale est à la hausse. Cela s'explique en partie par le fait que bien des gens considèrent que les lignes aériennes d'Air Canada sont sûres et de qualité, et que le Canada n'est pas une cible, malgré le fait que l'on ait allégué récemment que nous faisons partie des cibles figurant sur les listes d'al-Qaïda. Je ne suis pas entièrement convaincu qu'il faille blâmer les frais liés à la sécurité. M. Manley se penche sur la question avec ses responsables, et c'est lui qui prendra les décisions.

Je dois m'assurer, par l'entremise de l'ACSTA, que l'argent est dépensé comme il se doit. M. Manley est chargé de déterminer si les recettes couvrent ici les dépenses, ce que nous croyons, et si le régime d'imposition des frais doit être changé.

Le sénateur Day: Est-ce qu'à un moment donné la population canadienne pourra prendre connaissance des recettes qu'il est prévu de tirer de l'imposition de ces frais pour les rapprocher des différentes dépenses qui sont faites?

M. Collenette: Il faut que ce soit publié au budget, et vous en prendrez connaissance. La vérificatrice générale a accès à ces chiffres. Une fois qu'elle aura terminé son analyse, je suis sûr que M. Manley nous dira précisément combien on a perçu au cours de cette période et combien on a dépensé.

M. Martin ayant parlé à l'origine d'une révision devant avoir lieu en septembre, l'industrie s'attendait à ce qu'il y ait un changement qui, par conséquent, devait être apporté en septembre. Je dois avouer qu'il me semble qu'il a déclaré que cette révision aurait lieu en septembre. Cette révision est en cours. Il appartient au ministre des Finances de décider ou non d'en terminer rapidement avec cette révision ou de l'intégrer au prochain cycle budgétaire.

Le sénateur Day: Je considère qu'il serait préférable que ce soit le ministère de M. Manley ou le vôtre qui s'en charge, plutôt que la vérificatrice générale.

Ma dernière question porte sur la formation devant être dispensée en cas de grosse catastrophe aérienne dans un aéroport ou ailleurs. Qui a la responsabilité des grands aéroports? Est-ce que c'est votre ministère? Est-ce que c'est lui qui prend l'initiative? Dispense-t-on une formation permanente pour pouvoir intervenir en cas d'urgence?

Mr. Collenette: Certainly we have contingency plans that must be put in place. Even at the small airports, there have to be certain norms that are met. At the larger airports, the required emergency services in terms of fire, police, ambulance and other support services must be in place.

If there were a big jet crash, similar to at Pearson about 30 years ago, a DC-8 stretch where 118 people were killed, that is a massive accident. There are security procedures that are put in place by the airport. At that time, it was Transport Canada, and in this case it would be the GTAA. Under the emergency response, the required police and emergency services would be there for a disaster of that magnitude.

There was an issue raised after I became Minister of Transport when an Air Canada regional jet crashed on approach to Fredericton's airport in your home province. There was an issue as to whether or not there was the required emergency response at the time. However, the Transportation Safety Board in effect said that the issue of emergency response was not one that concerned them at the time. What was at issue there was the landing of that plane in certain weather conditions, and whether or not a decision should have been taken to pull the plane up.

In terms of actually responding, you will find that the people in Fredericton responded quickly. In fact, only one person was killed in that terrible accident.

Senator Day: Is there some training that is ongoing or a simulation? I take it from your answer that you set the regulations; however, it is the airport authority that is responsible for taking the lead on this.

Mr. Collenette: Yes. All airports in this country must have an emergency response capability. We are having some degree of discussion and a bit of controversy with some smaller airports on Canadian aviation Regulation 308 and the emergency response times in smaller communities. However, we feel that there must be a balancing of the element of risk and what is financially feasible. At most of the airports in this country, there is no issue in terms of devising emergency responses and ensuring that those procedures are put in place.

Senator Atkins: There are two types of training: training for those on the ground and training for those who are in the air, such as flight attendants. We had an excellent presentation from a flight attendant. We asked her the question about whether there had been any changes in the manuals since 9/11 in terms of procedures or security questions. She has been there for 30 years and she said that there had not been any changes in 10 years.

I have two questions. First, does it not concern you that there is not more urgency injected into the whole system? Second, the flight attendant told us that there had been absolutely no changes

M. Collenette: Nous avons évidemment des plans d'urgence qui doivent être mis en place. Même dans les petits aéroports, certaines normes doivent être respectées. Dans les grands aéroports, les services d'urgence indispensables, qu'il s'agisse du service incendie, de la police, des ambulances et d'autres services, doivent être en place.

En cas de grosse catastrophe aérienne, comme cela s'est passé à l'aéroport Pearson il y a une trentaine d'années, l'écrasement d'un DC-8 ayant fait 118 morts, des mesures de sécurité doivent avoir été mises en place par l'aéroport. À l'époque, c'est Transports Canada qui en était chargé, et aujourd'hui ce serait la GTAA. Les services d'ambulance et de police interviendraient d'urgence lors d'une catastrophe de cette ampleur.

Un problème s'est posé à mon arrivée au ministre des Transports lorsqu'un avion des lignes régionales d'Air Canada s'est écrasé en phase d'approche de l'aéroport de Fredericton, dans la province dont vous êtes originaire. On s'est demandé si les mesures d'intervention d'urgence avaient été prises comme il se doit à l'époque. Toutefois, le Bureau de la sécurité des transports a effectivement déclaré que ce n'était pas la question de l'intervention d'urgence qui l'avait préoccupé à l'époque. La question qui se posait était celle de l'atterrissage de cet appareil dans certaines conditions météorologiques et le fait de savoir s'il aurait fallu ou non interrompre la phase d'atterrissage.

Quant à l'intervention effective, vous pourrez constater que les responsables de Fredericton sont intervenus rapidement. D'ailleurs, il n'y a qu'une seule personne qui est morte dans ce terrible accident.

Le sénateur Day: Y a-t-il une formation effective ou simulée? Je déduis de votre réponse que c'est vous qui établissez les règlements; toutefois, c'est l'administration de l'aéroport qui se charge de prendre cette initiative.

M. Collenette: Oui. Tous les aéroports de notre pays ont des services d'intervention d'urgence. Nous avons eu certaines discussions et quelques mots avec les petits aéroports au sujet du Règlement 308 de l'aviation canadienne et des délais d'intervention d'urgence dans les petites localités. Nous avons toutefois le sentiment qu'il nous faut concilier le facteur de risque avec ce qui est financièrement faisable. Dans la plupart des aéroports de notre pays, il n'y a aucun problème d'intervention en cas d'urgence et tous les moyens nécessaires sont en place.

Le sénateur Atkins: Il y a deux types de formation: la formation du personnel au sol et celle du personnel navigant, tel que les agents de bord. Une hôtesse de l'air nous a présenté un excellent témoignage. Nous lui avons demandé si des modifications avaient été apportées aux manuels depuis le 11 septembre sur des questions de procédure ou de sécurité. Cette personne, qui a 30 ans de service, nous a déclaré que rien n'avait été modifié depuis 10 ans.

J'ai deux questions à vous poser. Tout d'abord, n'êtes-vous pas préoccupé par le fait que pour l'ensemble du système on ne semble pas penser qu'il y a urgence? En second lieu, cette hôtesse de l'air

in their training process on an annual basis. She said she is lucky if she gets half a day's training on security questions. She does not think that that is adequate. Do you have any response to that?

Mr. Collenette: In the aftermath of 9/11, the focus was on making airports and aircraft secure. Almost all of the commercial aircraft in the country now have been fitted with strengthened cockpit doors, which would have prevented the problem from occurring at the World Trade Center.

With respect to training for flight attendants, this is something that is ongoing. There are discussions and consultations now underway with the various stakeholders. I suspect that there will be some security changes that will be coming shortly.

However, in response to what happened in the World Trade Center attacks, we had to deal with the immediacy of the problem, which was at the airports — airport screening, on-board police on certain flights and on random flights for all Canadian carriers, and the strengthening of the cockpit doors and other improvements to the planes. There is still work ongoing with Mr. Elliott's people and the industry to make the planes themselves safer. Who knows what happened on those flights that went into the World Trade Center, the four flights, as to whether or not a different level of training or certain training enhancements could have prevented that from happening. I am not sure that is the case.

Senator Atkins: They indicated that the guidelines for training come from Transport Canada.

Mr. Collenette: Right.

Senator Atkins: It has been a year and a half since 9/11. It seems surprising that there is not some direction and some enforcement with the airlines that would address these kinds of issues.

Mr. Collenette: You are assuming that the existing regulations are inadequate.

Senator Atkins: If you talk to our witnesses, the answer is yes.

Mr. Collenette: I do not know specifically what they believe is inadequate.

Senator Atkins: One of the things they talked about is their own protection if there were any disorder in the fuselage of the plane.

Mr. Collenette: We have addressed that with respect to the screening for sharp objects. Many of us had penknives on our key chains. With respect to the steel knives, we are not sure they constitute a hazard — in fact, we may be moving to say that they may go back on board planes. Certainly, the people who speak of should feel secure that there is less likelihood of box cutters or other dangerous objects coming on board, as a result of what has happened since 9/11.

nous a signalé que l'on n'avait apporté absolument aucun changement à la formation annuelle. D'après elle, on dispensait dans le meilleur des cas une demi-journée de formation sur les questions de sécurité. Elle ne pense pas que ce soit suffisant. Qu'avez-vous à répondre?

M. Collenette: Après le 11 septembre, on s'est efforcé de sécuriser les aéroports et les appareils. Dans notre pays, presque tous les appareils commerciaux sont désormais équipés de portes renforcées menant à la cabine de pilotage, ce qui aurait permis d'éviter la catastrophe du World Trade Center.

Quant à la formation des agents de bord, l'opération est en cours. Des discussions et des consultations sont menées avec les principaux intervenants. J'imagine que certaines modifications vont être apportées bientôt sur le plan de la sécurité.

Toutefois, pour répondre aux attaques menées contre le World Trade Center, nous avons dû d'abord remédier aux situations d'urgence, qui étaient celles des aéroports — le contrôle des aéroports, l'installation d'agents de police sur des vols bien déterminés ainsi que sur certains vols pris au hasard pour l'ensemble des sociétés de transport canadiennes, le renforcement des portes des cabines de pilotage ainsi que d'autres améliorations apportées aux appareils. Il reste du travail à faire avec les collaborateurs de M. Elliott et les gens de l'industrie pour que les appareils offrent de meilleures garanties de sécurité. Qui sait ce qui aurait pu se passer sur les quatre vols qui ont précédé la catastrophe du World Trade Center et si une formation différente ou améliorée n'aurait pas pu permettre d'éviter cette catastrophe. Je n'en suis pas sûr.

Le sénateur Atkins: On nous a dit que les directives régissant la formation provenaient de Transports Canada.

M. Collenette: Effectivement.

Le sénateur Atkins: Un an et demi s'est écoulé depuis les événements du 11 septembre. Je suis surpris qu'aucune directive et qu'aucune mesure d'application s'adressant aux sociétés de transport aérien n'aient permis de remédier à ces problèmes.

M. Collenette: Vous partez du principe de la réglementation existante est déficiente.

Le sénateur Atkins: Oui, si l'on en croit nos témoins.

M. Collenette: Je ne sais pas précisément en quoi ils la jugent déficiente.

Le sénateur Atkins: Ils ont parlé entre autres de leur propre protection en cas de rupture du fuselage de l'appareil.

M. Collenette: Nous nous sommes penchés sur cette question en interdisant les objets pointus. Nous étions nombreux à avoir des couteaux de poche. Quant aux couteaux en acier, je ne pense pas qu'ils présentent un risque — il est d'ailleurs bien possible que nous décidions de les accepter à nouveau à bord des avions. Les gens avec lesquels vous parlez devraient certainement se sentir plus en sécurité en sachant qu'il est bien plus difficile aujourd'hui, étant donné les mesures adoptées depuis le 11 septembre, de faire monter à bord des couteaux polyvalents ou autres objets dangereux.

Although I was not fussy about having a police presence on planes, because I feel that security should be dealt with on the ground and in terms of the physical attributes of the aircraft, the fact that there is presence on random flights by RCMP and on all flights to Washington's Reagan airport should give some comfort to those people. Also, the cockpit doors are now reinforced.

Senator Atkins: They are in some planes.

Mr. Collette: No. I know with respect to Air Canada, WestJet and all of the major carriers, 527 aircraft had to have strengthened doors done, and it has been done.

Senator Atkins: The double door has not been done yet.

Mr. Collette: I know the airline pilot's association is not satisfied with the strengthened door — they want double doors — and those are issues that are being looked at. Those are measures that demonstrably affect the safety of flight attendants as they do passengers.

Senator Atkins: What is your view about pilots having weapons?

Mr. Collette: I am totally opposed to it. I do not think that we want to go down that road. We will have some issues with the Americans here, because as they get their program up and running, we will have to face issues such as what we do if a pilot is armed landing on Canadian soil. Those are issues that are now under discussion.

I did not like the whole idea of putting RCMP on the planes. In a civil society, surely, what we should be doing is ensuring that the security is tough, so that the wrong people do not get on planes, objects do not get stowed on planes, and the cockpit is secure.

In fact, when I came in as Minister of Transport, I was not happy that the pilots were so generous in allowing cockpit doors to be open. I had ongoing discussions with my officials about and with the aviation community about having those doors locked. There was an incident where a deranged individual on a British Airways flight going into Nairobi on a 747 almost brought the plane down. Therefore, I ordered a change, over the objections of the pilots. They were not happy, but they went along with the way we worded it. There has not been a peep out of them since 9/11, to the contrary.

To me, an airline pilot is a pilot. We want that individual to focus on being a pilot, not a law enforcement officer. My understanding is that President Bush, and at the DOT, my counterpart, Mr. Mineta were not in favour of that, but the U.S. Congress passed the law. We have to deal with the law. I do not know what the ramifications are for Canada. We will have to ascertain that.

However, as a Canadian, I do not like the idea of arming pilots. What is the next step, armed bus drivers, taxi drivers and subway drivers? We will end up with a firearms regime like that of

Je n'étais pas un chaud partisan de la solution consistant à faire monter des policiers dans les avions, parce que je considère que la sécurité doit être assurée au sol et au niveau de la configuration des appareils, mais le fait que des agents de la GRC soient présents sur certains vols pris au hasard ainsi que sur tous les vols à destination de l'aéroport Reagan de Washington devrait rassurer ces gens. Par ailleurs, les portes des cabines de pilotage sont désormais renforcées.

Le sénateur Atkins: Sur certains appareils.

M. Collette: Non. Je sais que les portes de 527 appareils d'Air Canada, de WestJet et de tous les principaux transporteurs devaient être renforcées et que ça a été fait.

Le sénateur Atkins: Les doubles portes ne sont pas encore installées.

M. Collette: Je sais que l'association des pilotes de ligne n'est pas satisfaite des portes renforcées — elle veut des doubles portes — et nous nous penchons sur la question. Ce sont des mesures qui ont fait preuve de leur utilité pour renforcer la sécurité des agents de bord comme des passagers.

Le sénateur Atkins: Que pensez-vous de la possibilité d'armer les pilotes?

M. Collette: J'y suis totalement opposé. Je ne pense pas qu'il nous faille nous engager dans cette voie. Nous allons ici avoir des problèmes avec les Américains parce qu'une fois qu'ils auront mis en place leur programme nous devrons nous demander ce que nous devons faire des pilotes atterrissant avec une arme sur le sol canadien. Ces questions sont en cours de discussion.

Je n'aimais pas trop l'idée de poster des agents de la GRC dans les appareils. Dans la société civile, il nous faut bien entendu nous assurer que la sécurité est stricte, qu'on ne laisse pas monter n'importe qui dans les appareils, que certains objets ne puissent pas être embarqués et que la cabine de pilotage est bien protégée.

D'ailleurs, quand je suis devenu ministre des Transports, je n'étais pas très content de voir que les pilotes laissaient si facilement s'ouvrir les portes des cabines de pilotage. Je me suis entretenu avec mes collaborateurs et avec les milieux de l'aviation au sujet de la possibilité de verrouiller ces portes. Il y avait eu un incident au cours duquel une personne dérangée avait pratiquement causé l'écrasement d'un vol 747 de British Airways à destination de Nairobi. J'ai par conséquent ordonné un changement malgré l'objection des pilotes. Ils n'étaient pas contents, mais ils ont suivi mes instructions. Ils ne pipent plus mot depuis le 11 septembre, bien au contraire.

En ce qui me concerne, un pilote n'est pas un policier; nous voulons qu'il s'en tienne à son travail. Je crois savoir que le président Bush ainsi que mon homologue du ministre des Transports des États-Unis, M. Mineta, n'étaient pas en faveur de cette mesure, mais le Congrès des États-Unis a adopté cette loi. Nous devons faire avec la loi. Je ne sais pas quelles en sont les conséquences pour le Canada. Nous devons étudier la chose.

Toutefois, en tant que Canadien, je n'aime pas voir des pilotes armés. Où cela va-t-il nous mener? Faudra-t-il armer les conducteurs d'autobus, les chauffeurs de taxi et les conducteurs

our American friends, and I would say we have a better society here because we have better gun enforcements laws. It is a cultural issue that we should draw the line at. If you think I have a firm opinion on it, you are right.

Senator Atkins: Would you put cameras in cockpits?

Mr. Collette: I suppose that is an issue. Have we looked at that? Is that under discussion?

Mr. Elliott: Minister, you have not mandated surveillance cameras, but we have had discussions with carriers and unions about that. I think major carriers are looking at that. Some of the door designs for strengthening cockpit control measures do incorporate surveillance cameras.

The Chairman: Minister, thank you very much. It has been a fruitful afternoon for the committee. We appreciate your being here. We also appreciate the assistance your officials have given us. It has been extensive and thorough. We are looking forward to receiving the information that they are forwarding on to us, and we are grateful for that.

The meeting continued *in camera*.

de métro? Nous allons nous retrouver avec une société armée comme celle de nos amis américains alors que je considère que notre société est meilleure parce que nous avons une meilleure législation de contrôle des armes à feu. C'est un problème de culture qui doit guider notre action ici. Si vous pensez que j'ai de fermes convictions en la matière, vous avez raison.

Le sénateur Atkins: Allez-vous placer des caméras dans les cabines de pilotage?

M. Collette: J'imagine que la question se pose. L'avons-nous envisagé? Est-ce que des discussions sont en cours?

M. Elliott: Monsieur le ministre, vous n'avez pas exigé l'installation de caméras de surveillance, mais nous avons eu des entretiens avec les transporteurs et les syndicats à ce sujet. Je pense que les principaux transporteurs envisagent cette possibilité. Certains modèles de portes visant à renforcer la protection des cabines de pilotage prévoient l'installation de caméras de surveillance.

Le président: Monsieur le ministre, je vous remercie. Cette après-midi a été fructueuse. Nous apprécions votre venue. Nous avons aussi apprécié l'aide que nous ont apportée vos collaborateurs. Nous avons traité à fond de toutes les questions. Nous attendons avec impatience de recevoir les renseignements qu'ils nous ont promis de nous faire parvenir, et nous les en remercions.

La réunion se poursuit à huis clos.

From the Royal Canadian Mounted Police (RCMP):

Mr. Garry Loepky, Deputy Commissioner, Operations;
Mr. R.J. (Ray) Bonnell, Superintendent, Officer in Charge,
Protective Services Branch.

From the Department of Transport Canada:

Mr. William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security
Group;
Mr. Jacques Pigeon, Senior General Counsel and Head,
Department of Justice, Legal Services.

De la Gendarmerie royale du Canada (GRC):

M. Garry Loepky, sous-commissaire à la police opérationnelle;
M. R.J. (Ray) Bonnell, surintendant, officier responsable,
Direction des services de protection.

Du ministère de Transports Canada:

M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et
sûreté;
M. Jacques Pigeon, avocat général principal et directeur, ministère
de la Justice, Services juridiques.



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

APPEARING

The Honourable David Michael Collenette, P.C., M.P., Minister of
Transport

WITNESSES

Monday, December 2, 2002 (morning session)

From the Department of Transport 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.

Monday, December 2, 2002 (afternoon session)

From the Senate:

Mr. Mark Audcent, Law Clerk and Parliamentary Counsel.

As an individual:

Mr. John Patrick Nelligan, Senior Partner, Law Firm of Nelligan
O'Brien Payne LLP, Ottawa.

(Continued on previous page)

COMPARAÎT

L'honorable David Michael Collenette, c.p., député, ministre des
Transports

TÉMOINS

Le lundi 2 décembre 2002 (séance de l'avant-midi)

Du ministère des Transports du 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.

Le lundi 2 décembre 2002 (séance de l'après-midi)

Du Sénat:

M. Mark Audcent, légiste et conseiller parlementaire.

À titre personnel:

M. John Patrick Nelligan, associé principal, cabinet d'avocats
Nelligan O'Brien Payne LLP, Ottawa.

(Suite à la page précédente)