

# Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens

Rapport du Comité sénatorial permanent de la  
Sécurité nationale et de la défense



## Sénateurs membres du comité

Sén. Colin Kenny – Président  
Sén. J. Michael Forrestall – Vice-président  
Sén. Norman K. Atkins  
Sén. Tommy Banks  
Sén. Jane Cordy  
Sén. Joseph A. Day  
Sén. Michael A. Meighen  
Sén. David P. Smith, c.p.  
Sén. John (Jack) Wiebe

Deuxième session de la  
Trente-septième législature

Janvier 2003

*(This Report is available in English)*

Pour obtenir des renseignements sur le comité, veuillez consulter le site :  
[www://sen-sec.ca](http://www://sen-sec.ca)

Pour toute question,  
composez le :  
1-800-267-7362 (numéro gratuit)

ou écrivez-nous à l'une de nos adresses de courriel :  
Greffier du comité : [defence@sen.parl.gc.ca](mailto:defence@sen.parl.gc.ca)  
Président du comité : [kennyco@sen.parl.gc.ca](mailto:kennyco@sen.parl.gc.ca)

Les médias sont invités à adresser leurs demandes à :  
[ckres2@sen.parl.gc.ca](mailto:ckres2@sen.parl.gc.ca)

Le mythe de la sécurité  
dans les  
aéroports canadiens

Comité sénatorial permanent de  
la Sécurité nationale et de la défense

**Janvier 2003**

## MEMBRES DU COMITÉ

37<sup>e</sup> législature – 2<sup>e</sup> session

### COMITÉ PERMANENT DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

L'honorable Colin Kenny, *président*

L'honorable J. Michael Forrestall, *vice-président*

et

Les honorables sénateurs :

Atkins

Banks

Cordy

Day

Meighen

Smith, c.p.

Wiebe

\*Carstairs, c.p. (ou Robichaud, c.p.)

\*Lynch-Staunton (ou Kinsella)

\**Membres d'office*

**TABLE DES MATIÈRES**

**DU COUTEAU INOFFENSIF À LA FOURCHETTE  
MORTELLE..... 6**

**DU SYMBOLE À LA RÉALITÉ..... 7**

**EN AVEZ-VOUS VRAIMENT POUR VOTRE ARGENT?..... 8**

**LOIN DES YEUX, LOIN DU CŒUR ..... 10**

**SURTOUT PAS UN MOT DE TROP! ..... 12**

**LES CANADIENS DEVRAIENT ÊTRE AU COURANT DE  
CE QUE TOUS LES MÉCHANTS SAVENT DÉJÀ ..... 15**

**I. FORMER LES ÉQUIPAGES, LES AGENTS DE  
L’IMMIGRATION ET DES DOUANES AINSI QUE LE  
PERSONNEL D’ENTRETIEN EN MATIÈRE DE MENACES  
POTENTIELLES..... 17**

    L’ENVERS DU DÉCOR ..... 18

    LE PERSONNEL NAVIGANT VEUT ÊTRE FORMÉ, PAS SIMPLEMENT  
    RÉCONFORTÉ ..... 21

    RECOMMANDATIONS DU COMITÉ EN VUE DE RÉGLER LES  
    PROBLÈMES DÉCRITS À LA SECTION I : ..... 29

**II. AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ À BORD..... 31**

    POUR UN PERSONNEL NAVIGANT INFORMÉ ..... 31

    TOUT L’ÉQUIPAGE DOIT ÊTRE AU COURANT ..... 32

    TRAVAILLONS ENSEMBLE!..... 34

    VERROUILLAGE DE LA PORTE DU POSTE DE PILOTAGE ..... 35

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ EN VUE DE RÉGLER LES PROBLÈMES DÉCRITS À LA SECTION II : .....	41
<b>III. LE PROBLÈME DE LA MENACE POTENTIELLE QUE CONSTITUENT LES BAGAGES, LES COLIS ET LES LETTRES .....</b>	<b>43</b>
LA VÉRIFICATION DES BAGAGES .....	44
RENIFLER LES PROBLÈMES .....	46
LE CANADA ACCUSE DEUX ANS DE RETARD.....	47
LES LETTRES ET COLIS.....	50
POURQUOI LE COURRIER DEVRAIT-IL ÉCHAPPER AUX CONTRÔLES? .....	53
RECOMMANDATIONS DU COMITÉ EN VUE DE RÉGLER LES PROBLÈMES DÉCRITS À LA SECTION III : .....	63
<b>IV. RÉACTION FACE À DES TERRORISTES AGISSANT DISCRÈTEMENT DEPUIS L'INTÉRIEUR D'UNE AÉROGARE.....</b>	<b>65</b>
SÉPARER LE BON GRAIN DE L'IVRAIE.....	67
UNE MAIN DE VELOURS DANS UN GANT DE FER.....	69
UN PROGRAMME D'ATTESTATION DE SÉCURITÉ QUI FONCTIONNE... PARFOIS.....	71
DES LAISSEZ-PASSER... QUI EN LAISSENT TROP PASSER! .....	72
PEUT-ON PARLER ICI DE CULTURE DE LA SÉCURITÉ? .....	74
QUI DIT « ALÉATOIRE », DIT AU PETIT BONHEUR LA CHANCE .....	76
RECOMMANDATIONS DU COMITÉ EN VUE DE RÉGLER LES PROBLÈMES DÉCRITS À LA SECTION IV : .....	85
<b>V. CONTRER LA MENACE D'ACTIVITÉS SUBVERSIVES ENTREPRISES DEPUIS LA PÉRIPHÉRIE IMMÉDIATE D'UN AÉROPORT .....</b>	<b>87</b>

RIVERAINS DES AÉROPORTS AYANT UN DROIT D'ACCÈS AUX AIRES DE TRAFIC ET AUX PISTES À TITRE DE COURTOISIE .....	90
CAS DES AÉRONEFS PRIVÉS.....	94
LES COURRIERS DES POSTES ET LES TRANSITAIRES.....	98
RECOMMANDATIONS DU COMITÉ EN VUE DE RÉGLER LES PROBLÈMES DÉCRITS À LA SECTION V :.....	103
<b>VI. MENACE D'ATTAQUES TERRORISTES LANCÉES CONTRE DES AVIONS DEPUIS L'EXTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE D'UN AÉROPORT.....</b>	<b>105</b>
<b>VII. AMÉLIORATION DES SERVICES DE POLICE AÉROPORTUAIRE .....</b>	<b>109</b>
À MENACES GRANDISSANTES, EFFECTIFS POLICIERS DÉCROISSANTS .....	111
UN SEUL CORPS POLICIER POUR LA SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE? ....	113
RECOMMANDATIONS DU COMITÉ EN VUE DE RÉGLER LES PROBLÈMES DÉCRITS À LA SECTION VII : .....	121
<b>VIII. AMÉLIORATION DE LA GOUVERNANCE DU SYSTÈME AÉRIEN.....</b>	<b>123</b>
VASE HÉSITATION SUR LE THÈME DES RESPONSABILITÉS.....	125
LE RÔLE DE L'ACSTA.....	127
LES RELATIONS ENTRE L'ACSTA ET TRANSPORTS CANADA .....	132
LES LUTTES INTÉRIEURES DANS LE DOMAINE DE LA SÉCURITÉ .....	136
RECOMMANDATIONS DU COMITÉ EN VUE DE RÉGLER LES PROBLÈMES DÉCRITS À LA SECTION VIII :.....	143
<b>IX. ASSURER LA REDDITION DE COMPTE AU PLAN FINANCIER.....</b>	<b>145</b>

COMBIEN LES AUTORITÉS AÉROPORTUAIRES LOCALES DÉPENSENT-ELLES AU TITRE DE LA SÉCURITÉ? .....	149
RECOMMANDATIONS DU COMITÉ EN VUE DE RÉGLER LES PROBLÈMES DÉCRITS À LA SECTION IX : .....	153
<b>X. POUR UNE TRANSPARENCE RENOUVELÉE .....</b>	<b>155</b>
LE PRINCIPE DU GOUVERNEMENT RESPONSABLE REPOSE SUR LE DROIT DE SAVOIR DE LA POPULATION.....	156
LES GENS HONNÊTES ONT PARLÉ .....	157
RECOMMANDATIONS DU COMITÉ EN VUE DE RÉGLER LES PROBLÈMES DÉCRITS À LA SECTION X : .....	161
<b>RECOMMANDATIONS .....</b>	<b>163</b>
ORDRE DE RENVOI .....	173
ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ .....	175
QUI NOUS AVONS ENTENDU ET CE DONT NOUS AVONS PARLÉ .....	180
AMÉLIORATIONS DE LA SÉCURITÉ.....	189
RESPONSABILITÉS DE LA SÉCURITÉ À L'AÉROPORT PEARSON.....	193
AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO .	196
AVIS JURIDIQUES FOURNIS AU COMITÉ .....	209
POLICE RÉGIONALE DE PEEL.....	213
LISTE DES PIÈCES.....	214
STATISTIQUES.....	217
ACTIVITÉS DES MÉDIAS .....	219
BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ.....	221
BIOGRAPHIES DU SECRÉTARIAT DU COMITÉ .....	237
<b>INDEX .....</b>	<b>247</b>



« On nous confisque de simples épinglettes et des coupe-ongles, et tout le monde quitte l'aéroport en se disant : < N'est-ce pas merveilleux, ils n'oublient rien [...] il n'y a pas à s'inquiéter. > Mais tout cela est insensé, tout à fait insensé! »

**Le propriétaire d'une compagnie  
d'aviation**

« Actuellement, la sécurité dans les aéroports n'est pas très bonne. Je pourrais montrer à n'importe lequel d'entre vous en deux minutes comment placer une bombe à bord d'un appareil dans n'importe quelle ville du monde. Si vous êtes disposé à payer les frais voulus, nous pouvons vous garantir le vol sur lequel vous serez — c'est aussi facile que cela. »

**Chuck Wilmink**  
**Ancien directeur de la sécurité**  
**Lignes aériennes Canadien International**

## Du couteau inoffensif à la fourchette mortelle

Il est clair que ce sont les défauts de sécurité dans les aéroports américains qui ont favorisé la tragédie du 11 septembre 2001. Il n'est donc pas surprenant que ces événements aient donné lieu à un resserrement de la vigilance dans les transports aériens en Amérique du Nord. Il était sans doute logique que les autorités réagissent aussi vivement, étant donné que la menace d'agressions contre les États-Unis et ses alliés risque de ne pas disparaître avant longtemps. Les prochaines pourraient d'ailleurs être encore plus horribles que celles de l'an dernier. Il faut désormais s'attendre à ce que les terroristes en puissance s'intéressent à d'autres cibles nord-américaines (comme les réseaux d'approvisionnement en énergie et en eau potable ou le réseau Internet), mais il serait insensé de croire que l'un de nos actifs les plus vulnérables – le transport aérien – ne sera plus jamais visé.

Dans les semaines traumatisantes qui ont suivi le 11 septembre, on a assisté à des réactions tout à fait prévisibles dans les aéroports et à bord des avions canadiens. De longues queues se sont formées aux comptoirs d'enregistrement et aux points de fouille à l'embarquement, les employés des compagnies aériennes ayant reçu pour ordre de contrôler beaucoup plus strictement les passagers et leurs affaires. Les trois premières questions rituelles se sont fait plus insistantes :

« Avez-vous fait vos bagages vous-même?

Savez-vous ce qu'ils contiennent?

Vous est-il arrivé de les quitter des yeux? »

Il ne se passe pas un jour sans que des passagers voyageant en groupe, et dont les bagages sont restés empilés de longues heures dans un hall d'hôtel, mentent avec insouciance. Après tout, qui aurait envie de courir le risque d'être refoulé à l'embarquement?

Qui ne s'est pas fait confisqué des articles aussi inoffensifs qu'un coupe-ongles ou un coquelicot du Jour du souvenir? Au début, sur les vols d'Air Canada, les plateaux-repas étaient accompagnés d'une fourchette en métal, mais il n'y avait pas de couteau; puis est venu le temps du couteau en plastique sans toutefois que la fourchette de métal soit remplacée.

## **Du symbole à la réalité**

Il est des gestes qui sont plus symboliques qu'efficaces. Comme une fourchette métallique peut s'avérer une arme beaucoup plus dangereuse qu'un couteau en métal émoussé, peu se sont étonnés du retour des couteaux en acier sur autorisation du ministre des transports, en novembre dernier. Les autorités américaines, quant à elles, ont laissé tombé les trois fameuses questions susmentionnées après qu'il leur est apparu évident

que presque aucun passager ordinaire n'était disposé à dire toute la vérité. Toutefois, au moment de la mise sous presse de ce rapport, on continue de poser ces sempiternelles questions au Canada.

Le renforcement des contrôles de sécurité aux comptoirs et aux portes d'embarquement –parfois utiles, parfois frivoles – sont tous des manifestations de la détermination d'Ottawa de rehausser la sécurité dans les aéroports et à bord des avions canadiens. Même les aspects les plus absurdes rappellent au public voyageur que les 24 \$ imposés sur un billet aller-retour en vue de financer le programme fédéral d'amélioration de la sécurité aérienne (2,1 milliards de dollars sur cinq ans) est de l'argent bien dépensé.

## **En avez-vous vraiment pour votre argent?**

Votre argent est-il bien dépensé? L'investissement dans la sécurité qu'on impose à ceux et celles qui prennent l'avion au Canada permet-il effectivement d'améliorer la sécurité? On ne semble pas vraiment douter que tel est le cas... dans une certaine mesure. Une vérification plus minutieuse des bagages à main, qui dure deux minutes plutôt que 30 secondes, ne peut, tôt ou tard, que donner de bons résultats. Il demeure que 40 millions de personnes par an prennent l'avion dans un des aéroports canadiens. Au Canada, le voyageur aérien doit acquitter une taxe 12 \$ (aller) au titre de l'amélioration des mesures de sécurité. Elle rapporte en tout 480 millions de

dollars, soit près d'un demi-milliard de dollars par an. Il y a lieu, à cet égard, de se poser deux questions :

Les passagers des compagnies aériennes canadiennes en ont-ils pour leur argent?

Les voyageurs ont-ils lieu de croire que les nouvelles mesures de sécurité qu'ils financent sont telles que le transport aérien au Canada est nettement plus sûr qu'avant le 11 septembre 2001?

Le Comité sénatorial permanent de la Sécurité nationale et de la défense a entrepris de répondre à ces deux questions à l'occasion d'une série d'audiences et d'une tournée d'inspection débutées il y a plus d'un an. Les conclusions auxquelles nous sommes parvenus au terme de cette enquête d'un an sont pour le moins troublantes.

Le comité estime, tout d'abord, que toute une série d'améliorations utiles a déjà été apportée en matière de sécurité [annexe IV]. Cependant, il juge que les autorités ont encore beaucoup de progrès à réaliser et qu'elles devraient agir avec plus de célérité qu'elles ne l'ont fait au cours des 16 derniers mois, soit depuis le 11 septembre. Si, pour les membres du comité, la porte avant de la sécurité aérienne est bien verrouillée, il semble que les portes latérales et de derrière sont grand ouvertes.

Nous sommes convaincus que la mise en œuvre de nos recommandations permettrait d'accélérer considérablement le

processus d'amélioration de la sécurité des transports aériens au Canada.

## **Loin des yeux, loin du cœur**

Le gouvernement fédéral et l'industrie canadienne du transport aérien se sont attardés à adopter des mesures de renforcement de la sécurité qui ne risquent pas de passer inaperçues aux yeux du public voyageur : contrôles plus attentifs des bagages à main; questions visant à déterminer si une tierce personne a pu glisser quelque chose dans les bagages; exigence faites aux compagnies aériennes de s'assurer que les bagages sont à bord des mêmes vols que leurs propriétaires, et ainsi de suite.

Toutes ces mesures ont, certes, rassuré un grand nombre de voyageurs quant au renforcement des mesures de sécurité dans les aéroports canadiens depuis les événements tragiques du 11 septembre 2001. Malheureusement, peu voire aucune amélioration n'a été apportée pour corriger les énormes défauts de sécurité qui persistent en coulisses.

En voici quelques-uns :

- Le fret potentiellement dangereux transporté à bord des vols de passagers, comme les bagages et le courrier (colis et lettres) n'est pas contrôlé par des moyens électroniques.

- Les employés des aéroports ayant accès aux avions ne font pas l'objet d'une vérification adéquate des antécédents de sécurité.
- Les employés des aéroports ou des entrepreneurs qui ont accès aux avions sont insuffisamment contrôlés à l'entrée.
- Les laissez-passer remis aux employés (pour leur permettre de pénétrer dans les zones à accès restreint d'un aéroport) sont désuets et n'offrent aucune protection.
- Le contrôle des laissez-passer à l'admission se fait au petit bonheur la chance.
- Les avions privés et leurs passagers ne sont soumis à presque aucune exigence de sécurité.
- Les employés qui travaillent dans des bâtiments attenants aux aéroports et qui ont accès à des zones vulnérables ne sont soumis à aucun contrôle de sécurité.
- Il n'existe pas de « délimitation » véritable, avec contrôles de sécurité à la clé, entre les aires de trafic et les bâtiments qui jouxtent les terrains d'un aéroport.
- La mise en œuvre des programmes de formation du PN (personnel navigant), visant à outiller ce dernier face aux nouvelles menaces qui pèsent sur la sécurité aérienne, est l'objet de retards inacceptables.

- Rien n'a été prévu pour former le personnel de maintenance et d'entretien en matière d'identification des personnes, des objets ou des substances présentant un danger potentiel.
- Le PN est mal renseigné à propos de la présence d'agents de protection armés à bord des avions.

## **Surtout pas un mot de trop!**

Le comité a été critiqué pour avoir invité des témoins à faire part à la population canadienne de ce qu'ils savaient des travers actuels en matière de sécurité. M. Louis Turpen, responsable de l'autorité aéroportuaire de Toronto, a refusé de se rendre à notre invitation, nous rappelant même sur un ton de reproche qu'« un mot de trop [est] un vaisseau de moins ». Il s'agit d'un vieux dicton du temps de guerre qui rappelait très justement aux Canadiens que « les murs ont des oreilles » et que toute indiscretion susceptible de renseigner l'ennemi au sujet des faiblesses militaires du Canada risquait de compromettre la sécurité nationale.

Le comité tient à faire remarquer deux choses à ce sujet. Tout d'abord, si l'information que nous avons voulu obtenir de nos témoins n'est pas vraiment connue du public voyageur canadien, elle n'est certainement pas un secret pour ceux et celles qui travaillent dans les aéroports ou dans leur voisinage immédiat. Il n'y a certainement pas de secret non plus pour ceux qui cherchent à contourner les dispositifs de sécurité des



aéroports, qu'ils soient terroristes ou membres du crime organisé, afin de détourner le système aérien à leurs fins. Il suffit de se rendre dans n'importe quelle cafétéria à proximité d'un aéroport canadien pour entendre le genre de témoignages troublants que nous avons recueillis lors de nos audiences. De temps en temps, il en est même question sous la plume de journalistes qui dénoncent la relative facilité avec laquelle les personnes chargées de tester les systèmes de sécurité parviennent à les traverser, munies de faux pistolets, de faux couteaux ou d'explosifs à blanc.

De plus, nous estimons que les Canadiens ordinaires devraient être mis au courant de ce que les « initiés » et leurs acolytes semblent déjà savoir à propos des défauts de sécurité du système. L'industrie automobile américaine n'a presque rien fait pour améliorer la sécurité des véhicules privés avant la montée au créneau de Ralph Nader. Au Canada, les responsables du système de collecte et de distribution du sang ne se sont presque jamais préoccupés d'hygiène et de sécurité publique avant que la population n'ait vent des problèmes existants, ce qui a entraîné l'adoption de réformes.

La quête du profit alliée à l'inertie bureaucratique engendre des problèmes considérables qui ne sont pas réglés tant que la population ne se révolte pas et n'exerce pas suffisamment de pression sur les politiciens et les fonctionnaires pour les inciter à trouver des solutions.

Bref, le comité refuse de se faire le complice d'une mascarade. Ce n'est certainement pas un mot de trop qui risque « de faire

couler le bateau » à l'heure où ceux qui prennent le temps d'examiner de près les systèmes de sécurité en place dans les aéroports – ce que font très certainement les terroristes – savent bien qu'il y a d'énormes lacunes. Qui plus est, les membres du comité n'ont pas posé aux témoins des questions du genre : « Quel est le code permettant d'ouvrir telle ou telle porte de sécurité? » Nous avons simplement voulu qu'on nous garantisse que les portes de sécurité sont bien verrouillées.

Nous sommes certains d'une chose : un navire ne risque *vraiment* de couler que si sa coque est perforée. Or, il y a peu de chances que la coque d'un navire soit calfatée tant que la population n'exerce pas suffisamment de pression pour que les autorités s'en chargent. Or, nous sommes loin du moment où tel sera le cas.

Le comité est conscient de la nécessité d'opposer, d'une part, le droit de la population d'être informée et, d'autre part, les impératifs de protection de la sécurité nationale. Néanmoins, le maintien déraisonnable du secret va à l'encontre de la sécurité nationale, car il cache incompétence et inaction dans une période où, au contraire, la compétence et l'action sont plus que jamais de mise. Selon la loi qui le régit, le Parlement est le principal agent chargé de veiller à ce que les Canadiennes et les Canadiens soient bien gouvernés et de façon équilibrée. Le comité estime qu'il contribue à l'accomplissement de ce rôle au nom de tous les Canadiens et il juge parfaitement déplacée la résistance de certains qui ont décidé de se réfugier dans le mutisme en invoquant de faux prétextes.

## **Les canadiens devraient être au courant de ce que tous les méchants savent déjà**

Le comité parviendra-t-il à accélérer la réforme? Jusqu'ici, tout semble aller bien. Au début de nos audiences, nous avons voulu savoir pourquoi les employés qui travaillent du côté piste n'étaient pas contrôlés au même titre que les passagers ou les membres d'équipage. Un témoin de Transports Canada nous a déclaré qu'il est beaucoup plus important d'instaurer une relation de « confiance » avec les employés des aéroports que de savoir si l'un d'eux transporte une arme dans son coffre à outil ou dans sa gamelle.

Le ton a changé au fil des semaines. Vers la fin de nos audiences, après que les médias eurent répercuté certaines de nos séances, le ministre des Transports a annoncé que la toute nouvelle Administration canadienne de la sécurité du transport aérien (ACSTA) serait désormais chargée de contrôler de façon aléatoire les employés des compagnies aériennes et d'améliorer le programme d'attestation de sécurité qui laisse actuellement à désirer.

Les contrôles aléatoires à l'accès ne suffisent pas (il s'agit d'ailleurs d'un aspect sur lequel nous reviendrons plus loin dans ce rapport). Malgré tout, les membres du comité se réjouissent de constater que quelques semblants de progrès ont été réalisés après une période d'inertie regrettable.

Grâce à nos audiences, certains de nos interlocuteurs ont admis que le système actuel est inadéquat et ils se sont engagés à apporter les correctifs nécessaires dans plusieurs secteurs clés. Malheureusement, toutes ces belles promesses sont encore loin de régler les dangers constatés.

Qui plus est, la mise en œuvre des mesures projetées demeure incroyablement lente. Nous souhaiterions moins de faux-semblants, une plus grande attention apportée aux véritables faiblesses et une réponse beaucoup plus adaptée à un ensemble de problèmes potentiellement mortels.

## **I. Former les équipages, les agents de l'immigration et des douanes ainsi que le personnel d'entretien en matière de menaces potentielles**

Il convient, ici, de souligner une chose. Plusieurs recommandations contenues dans le présent rapport sont destinées à nous protéger contre les menaces que représentent des « employés » corrompus (employés véritables ou personnes se faisant passer comme tels), qui pourraient profiter de la confiance dont ils sont investis dans leur travail à proximité ou dans un aéroport pour saboter des avions. Cependant, les dizaines de milliers d'employés sérieux sont beaucoup plus susceptibles de contribuer à trouver une solution au problème de la sécurité dans les aéroports qu'à alimenter la menace qui pèse contre ces derniers.

Les dispositifs électroniques et biométriques ne peuvent être qu'une toute petite partie d'un système de sécurité valable. On pourrait d'ailleurs soutenir à ce sujet que la dépendance excessive de la technologie risque de susciter un sentiment de confiance qui serait injustifié envers n'importe quel système, parce que toute personne intelligente finit toujours par trouver un moyen de contourner la technologie la plus perfectionnée soit-elle, raison pour laquelle on n'a d'autres choix que de l'améliorer sans cesse.

La sécurité exige beaucoup plus que la mise en œuvre de moyens technologiques. Elle est synonyme d'attitude, de culture, si bien que ce sont les gens – autrement dit les passagers et les employés du secteur des transports aériens – qui sont au cœur de la sûreté aérienne au Canada. La plupart de ceux et de celles qui travaillent dans les aéroports canadiens sont honnêtes, soucieux et vigilants. Il est bien connu que les préposés aux contrôles de sécurité au pré-embarquement (qui, jusqu'à ces dernières années, relevaient des compagnies aériennes) manquent nettement de formation, qu'ils sont sous-payés et qu'ils doivent effectuer des quarts de travail incroyablement longs derrière leurs écrans, au point de ne plus voir assez clair pour être efficaces.

L'Administration canadienne de la sécurité du transport aérien a, très sagement, fait de la formation de ces employés sa grande priorité. Cette formation, entreprise en 2002, se poursuit. À la fin de l'année dernière, l'ACSTA a hérité de la responsabilité du programme d'attestation de sécurité des employés et elle a promis d'augmenter très vite le niveau de rémunération de cette catégorie de personnel pour le porter du salaire minimum à 11 \$ de l'heure (selon l'emplacement).

### **L'envers du décor**

La recertification des agents de sécurité est l'une des nombreuses facettes sur lesquelles les autorités ont décidé de faire porter l'accent. Elles veulent ainsi corriger les problèmes

les plus apparents, mais aux dépens de la sécurité en arrière scène. Pourquoi donc, par exemple, dispenser une formation à ceux et celles qui sont chargés de vérifier les bagages à main, mais pas au personnel d'entretien et de maintenance? Ces employés, qui avitaillent, réparent ou nettoient les avions, sont invités à la vigilance. Cependant, personne ne leur a jamais dispensé la moindre formation pour identifier des matières potentiellement dangereuses. Transports Canada estime que cette responsabilité incombe aux transporteurs aériens.

Il était certes crucial de resserrer les mesures de sécurité dans la phase de pré-embarquement, mais il aurait été tout aussi important de le faire pour les vols à l'arrivée. En revanche, les agents des douanes et de l'immigration ont-ils reçu la formation appropriée et disposent-ils des outils nécessaires pour repérer les passagers en provenance de l'étranger qui sont susceptibles de constituer une menace pour les Canadiens?

**Le 18 novembre 2002, la vérificatrice générale du Canada, M<sup>me</sup> Fraser,** déclarait ce qui suit au comité : « Nous avons constaté que les agents des douanes n'avaient pas l'information adéquate pour évaluer les risques que présentent les voyageurs pour le Canada et que beaucoup d'agents comptant de nombreuses années de service n'avaient pas reçu les cours de recyclage nécessaires. [...] Nous avons constaté que les agents des visas disposaient de peu d'information et d'appui pour vérifier la possibilité que les demandeurs de visa soient engagés dans des activités criminelles ou constituent une menace pour la sécurité des Canadiens. [...] la plupart des recommandations que nous avons faites à la suite des vérifications mentionnées

précédemment sont mises en œuvre de manière satisfaisante. Une exception cependant au chapitre de la formation relative à la sécurité du transport aérien : ni l'Agence des douanes et du revenu du Canada ni Citoyenneté et Immigration Canada n'ont signalé beaucoup de progrès. »

Plus d'un an après les attaques du 11 septembre, le comité apprenait, par exemple, que rien depuis dix ans n'a été modifié dans la formation du PN d'Air Canada dans les questions de sûreté en cabine. Aucune nouvelle formation n'a été offerte dans le sillage des tragiques événements de l'année dernière qui auraient pourtant dû donner lieu à une profonde modification des protocoles appliqués par les compagnies aériennes en vue d'assurer la sécurité en cabine.

Qui plus est, le PN n'a pas été formé au rôle qu'il est sensé jouer en cas de présence en cabine d'agents de protection de bord (APB). De tels APB – qui appartiennent à la GRC – sont systématiquement présents à bord des vols à destination de l'Aéroport Reagan à Washington (à l'insistance des autorités américaines), mais nous avons appris qu'ils sont aussi présents sur certains vols intérieurs canadiens. Leur présence est secrète et les APB ne sont pas sensés intervenir, sauf en situation extrême. Ils sont essentiellement chargés de veiller à ce que le poste de pilotage demeure sûr.

Aux États-Unis, les *sky marshals* (agents de sécurité armés) expliquent aux membres d'équipage le rôle qu'ils devront jouer en cas d'incident à bord. Ce n'est pas le cas au Canada. Tous les membres d'un équipage n'ont pas à être informés de la



présence éventuelle d'un APB à bord. Que doit faire un agent de bord qui n'est pas au courant quand il aperçoit un inconnu bondir de son siège pistolet au poing? Lui laisser le champ libre ou lui asséner un coup de bouteille de vin? *Nul ne le sait.*

## **Le personnel navigant veut être formé, pas simplement réconforté**

D'après les témoignages que nous avons recueillis, le PN d'Air Canada et des autres compagnies aériennes attend toujours que le ministère des Transports impose de nouvelles normes de formation. Nous avons appris que les compagnies aériennes ne veulent pas mettre en œuvre leurs propres programmes de formation par crainte qu'il ne corresponde pas ensuite à ce que seront les nouvelles exigences de Transports Canada. Le ministère, quant à lui, estime que les nouvelles procédures de formation ne seront pas en place avant l'été 2003.

**Cette situation est intolérable. Pourquoi faudra-t-il attendre deux bonnes années après les événements du 11 septembre pour contrer le nouveau terrorisme, celui conduit par des gens prêts à se sacrifier en transformant un avion en arme pouvant occasionner le plus de destruction possible?**

**Voici quelques exemples de témoignages que le comité a recueillis à ce sujet :**

**Art Laflamme, représentant principal, Airline Pilots Association International, 14 août 2002 :** « ALPA a défini cinq motifs d'inquiétude. L'un concerne les protocoles, les procédures et la formation des pilotes et agents de bord concernant des événements qui pourraient mettre en danger la sûreté et la sécurité d'un aéronef, que ce soit des passagers qui tiennent des propos agressifs ou des terroristes qui tentent de défoncer la porte du poste d'équipage. Les États-Unis ont élaboré une stratégie ou un programme complet à ce chapitre. Nous constatons que cela ne s'est pas fait au Canada. Dans une lettre que nous avons adressée à Transports Canada, nous avons recommandé que la priorité soit donnée à cette question. [...] En ce moment, ces derniers [les agents de sécurité à bord] se présentent au capitaine avant l'envol, mais nous avons le sentiment que les protocoles, les procédures et la formation associés à une question aussi importante lorsqu'il s'agit d'un avion n'ont pas été définis. Il pourrait ne s'agir que du simple fait que l'agent de bord sache s'il faut se protéger ou donner un coup de main. »

**Le sénateur Cordy, 4 novembre 2002 :** « Quel type de formation les pilotes reçoivent-ils sur les comportements à adopter avec les terroristes ou les pirates de l'air et comment collaborez-vous avec l'agent de la GRC à bord de l'avion, soit le policier de l'air? Recevez-vous de la formation?

**M. Don Johnson, président, Association des pilotes d'Air Canada :** Non. En résumé, la réponse est non, aucune. Nous recevions de la formation sur les comportements à adopter avec les pirates de l'air avant d'apprendre qu'ils voulaient prendre le contrôle de l'avion et le faire s'écraser. [...] Depuis le tout début, nous demandons la mise en place de consignes sur la façon de réagir dans de telles situations. Que nous faut-il savoir? Comment devons-nous coordonner notre équipage et tout le reste? On ne nous dit rien. »

**Le premier officier Russ Cooper, Comité de la sécurité, Association des pilotes d'Air Canada, 4 novembre 2002 :**  
« L'une des toutes premières recommandations que nous avons proposées [...] consistait à changer d'attitude quant aux détournements d'avion. Avant le 11 septembre [...] la politique établie [consistait] à se plier aux ordres des pirates, à ralentir la progression des événements, à poser

l'avion au sol, puis les forces de l'ordre sur place s'en occuperaient ensuite. Nous avons recommandé que cette politique de docilité soit remplacée par une politique de non-docilité et de reconnaissance de la nouvelle menace, du nouvel environnement dans lequel nous nous trouvons. [...] Cette recommandation, nous l'avons faite à Transports Canada pendant des réunions de groupes de travail. [...] Jusqu'à maintenant, je ne crois pas que nous ayons reçu une quelconque réponse... »

**M. Richard Balnis, attaché de recherche principal, SCFP (syndicat représentant les agents de bord), 18 novembre 2002 :** « ... il n'est pas garanti que tous les agents de bord affectés à un vol sont au courant qu'il y a un agent de la GRC armé à bord de l'avion. À notre avis, ce manque d'information pourrait créer de la confusion et faire interférence involontaire avec le travail des agents de sécurité aérienne dans l'exercice de leurs fonctions si une attaque terroriste survenait.

Les méthodes de formation des agents de bord sur la façon de gérer le nouveau type d'attentat-suicide des terroristes sont dépassées. Nos procédures et notre formation se fondent toujours sur des scénarios de détournement d'avion des années 70: essayer de négocier, offrir des boissons, et cetera. [...] Malheureusement, l'élaboration des nouvelles normes de formation a été reportée en raison d'une guerre intestine entre la Direction de l'aviation civile et la Direction de la sécurité de Transports Canada. »

**(Le 2 décembre 2002, William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sûreté et de la sécurité, Transports Canada, a refusé d'admettre qu'il existait une guerre intestine au sein de son ministère.)**

**M<sup>me</sup> France Pelletier, agente de bord, Affaires législatives et réglementaires, division du transport aérien, SCFP, 18 novembre 2002 :** « Le manuel de nos agents de bord contient essentiellement toutes les procédures de fonctionnement standard. Ce n'est qu'après que j'ai insisté qu'une certaine procédure a été ajoutée au manuel sur la façon de réagir si l'on remarque une substance inconnue à bord d'un aéronef. Cependant, il n'y a absolument aucune formation à ce propos, et rien du tout n'a avancé en ce sens chez Transports Canada non plus.

[...] Par ailleurs, on demande aux agents de bord d'examiner l'appareil à la recherche de bombes ou d'autres objets du genre alors qu'ils ne sont pas formés pour effectuer de telles vérifications. Nous ne savons même pas à quoi ressemble une bombe.

[...] Un des transporteurs aériens qui essaie de mettre en place cette formation veut que les agents apprennent à maîtriser un passager très agressif, par exemple — le combat verbal, l'autodéfense et la façon de mettre les menottes. [...] Il y a des nécessaires

d'immobilisations à bord des avions, et on ne nous a jamais appris à nous en servir. »

**Le sénateur Banks :** « Madame Pelletier, seriez-vous en mesure de reconnaître un explosif en plastique, par exemple, si vous en verriez un? »

**M<sup>me</sup> Pelletier :** « Non monsieur. »

**Le sénateur Banks :** « Vous avez dit que, dans le pire des cas, si vous êtes en train de servir un verre à un passager et que, tout à coup, une personne se lève et commence à sortir une arme, vous n'hésiteriez pas à le frapper avec une bouteille. »

**M<sup>me</sup> Pelletier :** « C'est exact. »

**Le sénateur Banks :** « Est-ce que c'est ce qu'on vous enseigne? »

**M<sup>me</sup> Pelletier :** « On ne nous enseigne rien. [...] Nous ne savons pas à quel point nous devons intervenir. Nous ne savons pas ce que nous sommes censés faire. »

**M. Dave McLeod, International Association of Machinists and Aerospace Workers, chef préposé d'escale (supervise la manutention des bagages et les opérations sur l'aire de trafic), 15 août 2002:** « Est-ce que je recherche des valises ou des choses suspectes? Oui, c'est le cas. Il est généralement admis que vous êtes censé signaler tout ce qui est suspect. Ai-je été formé sur ce que pourrait être une valise suspecte? Non. »

**M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sûreté et de la sécurité, Transports Canada, 2 décembre 2002 :** « 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. »

**Après avoir recueilli de nombreux témoignages à ce sujet, le comité est parvenu à la conclusion qu'il est tout à fait intolérable que le PN canadien, les agents des douanes et de l'immigration ainsi que les employés de la maintenance – autrement dit ceux-là même sur qui nous devons compter pour nous avertir d'un éventuel danger et nous aider à repérer les risques qui échappent à la technologie – n'aient pas encore reçu une formation actualisée dans la lutte contre le terrorisme, et cela près d'un an et demi après le 11 septembre.**





## **RECOMMANDATIONS DU COMITÉ en vue de régler les problèmes décrits à la section I :**

**I.1 Transports Canada devrait, d'ici le 31 mars 2003, parachever ses programmes de formation normalisée destinés à enseigner au personnel navigant commercial (PNC) comment agir en présence de terroristes ou de matières ou produits utilisés par des terroristes. Cette formation devrait être terminée le 30 septembre 2003.**

**I.2 Les responsables de l'Agence des douanes et du revenu du Canada et Immigration Canada devraient, d'ici juin 2003, prouver de façon substantielle au comité qu'ils ont donné suite aux recommandations de la vérificatrice générale visant à améliorer la formation du personnel des aéroports pour qu'ils repèrent « toute personne susceptible de s'engager dans des activités criminelles ou de menacer la sécurité des Canadiens ». En outre, ils devraient prouver qu'ils ont pris les dispositions nécessaires pour avoir un meilleur accès aux banques de données des services de police afin de contribuer à ce genre d'identification et de fournir à leurs employés la formation et des instruments technologiques nécessaires pour exploiter pleinement ces banques de données.**

**I.3 Transports Canada devrait, d'ici le 30 septembre 2003, veiller à ce que les compagnies aériennes dispensent des cours de formation à leur personnel d'entretien et de maintenance et à tous les autres employés travaillant à**

**proximité des avions afin de les aider à repérer les situations et les matières potentiellement dangereuses.**

**Le comité est convaincu de l'urgence et du caractère raisonnable de ces échéances et il assurera donc un suivi auprès des parties concernées. Le comité invite toute partie qui estimerait avoir des motifs valables de ne pas respecter les échéances fixées, à lui faire part de ses explications par écrit et à lui proposer d'autres dates.**

## II. Amélioration de la sécurité à bord

Il est évident que les équipages, le personnel de maintenance et d'entretien ainsi que les agents des douanes et de l'immigration doivent bénéficier d'un recyclage destiné à les aider à contrecarrer d'éventuelles activités terroristes; ce recyclage doit être entrepris dans les plus brefs délais.

En marge de ses recommandations visant à améliorer la formation du personnel navigant, le comité a tenu consacrer cette section à l'univers dans lequel évoluent les agents de bord : la cabine d'un avion.

### **Pour un personnel navigant informé**

Outre que tous les membres d'équipage d'un avion doivent être formés aux situations dans lesquelles les agents de protection à bord (APB), armés, peuvent être appelés à intervenir, il convient de les mettre au courant de la présence de ces APB en cabine. Le comité a appris que, pour l'instant, seul le personnel navigant technique (PNT, autrement dit les pilotes) et le chef de cabine sont informés de cette présence et qu'il leur appartient de mettre le reste de l'équipage au courant s'ils le désirent.

Le caractère « facultatif » de cette politique va à l'encontre des souhaits exprimés par la GRC – qui estime que moins de

personnes sont au courant de la présence en cabine d'un APB et mieux c'est – ainsi que des membres des syndicats des compagnies aériennes dont la plupart jugent que tous les agents de bord doivent être informés afin de pouvoir éventuellement aider l'APB ou de ne pas entraver son action, en cas d'intervention.

L'argument invoqué à l'encontre du principe d'information générale des membres d'équipage est le suivant : un membre d'équipage subordonné pourrait, par inadvertance, s'adresser à un APB pour lui demander d'intervenir afin de maîtriser un passager au comportement perturbateur, ce qui permettrait à un éventuel groupe de terroristes de contraindre l'APB à se trahir pour le neutraliser avant de prendre le poste de pilotage d'assaut.

### **Tout l'équipage doit être au courant**

**Le 2 décembre 2002, le sous-commissaire de la GRC, Garry Loepky**, informait le comité que la principale responsabilité des APB consistait à « éviter qu'une personne non autorisée puisse accéder au cockpit », tandis qu'aux États-Unis, les *sky marshals* « ont par ailleurs le mandat d'intervenir lorsqu'il s'agit de faire face à des passagers indisciplinés ». Si, au début, le comité s'est inquiété qu'un APB puisse décider de ne pas intervenir pour maîtriser un passager violent menaçant de mort un agent de bord ou un passager, le sous-commissaire Loepky nous a assurés que les APB sont « également 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. »

Selon le sous-commissaire, la différence entre les *sky marshals* et les APB canadiens tient au fait que ces derniers « n'interviendront pas dans les cas d'incidents qui relèvent habituellement de la responsabilité des compagnies aériennes ». Cette différence, a-t-il soutenu, est suffisante pour justifier que les Américains aient décidé d'informer *tout* l'équipage de la présence à bord d'un agent de sécurité aérienne, tandis que la pratique canadienne consiste à n'informer que le pilote et le ou la chef de cabine.

Le comité a aussi appris que si le commandant de bord et le ou la chef de cabine sont effectivement informés de la présence d'un ou possiblement plusieurs APB, on ne leur dit pas de qui il s'agit parmi les passagers. La GRC soutient que cette discrétion vise à ne pas révéler la présence des APB à bord, car il ne faudrait pas qu'à l'occasion d'une manoeuvre de diversion par les terroristes, le personnel à bord ne demande, par inadvertance, l'assistance de l'APB. Celui-ci, obligé de se dévoiler, se trouverait paralysé juste avant que le poste de pilotage ne soit pris d'assaut.

Le comité a trouvé ce dernier argument plus convaincant que celui voulant qu'il est simplement inutile de mettre tous les membres de l'équipage au courant de la présence à bord d'un APB. Il demeure que certains de nos témoins ont l'impression que le Canada devrait adopter la pratique américaine qui

consiste à présenter à tout l'équipage les agents de la sécurité aérienne, lesquels font ensuite un exposé au personnel navigant.

**M. Richard Balnis, attaché de recherche principal, SCFP, 18 novembre 2002 :** « La seule réponse que j'ai reçue de la GRC, c'est que les agents de sécurité aérienne mènent des opérations secrètes d'infiltration et c'est pourquoi leur identité doit être préservée. Nous sommes parfaitement d'accord avec ce principe. Cela pourrait très bien s'appliquer à des opérations d'infiltration dans un bar ou dans le milieu de la drogue, mais la situation est différente à bord d'aéronefs. Nous devons travailler en équipe. [...] Notre crainte [...] c'est que si quelqu'un surgit soudainement et sort un fusil, qu'on ne connaît pas cette personne et qu'on passe près d'elle, on risque de la frapper. C'est ce qu'on entend par interférence involontaire. »

## **Travaillons ensemble!**

Pour l'instant, le comité est disposé à accepter l'argument de la GRC pour que les APB ne soient pas connus de l'équipage. Cependant, comme il est nécessaire de travailler en équipe dans une cabine – surtout dans des situations où plusieurs personnes irrationnelles mais en position de force peuvent vouloir détruire l'avion ou en prendre le contrôle – le comité ne voit

pas pourquoi un équipage complet devrait ne pas être informé de la présence des APB. À cause de cela, ils ne sont pas en mesure de se préparer mentalement à des situations où il vaudrait mieux aider activement ou passivement celui qui brandit un pistolet que de chercher à le maîtriser.

## **Verrouillage de la porte du poste de pilotage**

Presque tous les spécialistes de la sécurité s'entendent sur le fait que la mesure la plus susceptible d'empêcher la répétition d'une tragédie comme celle du 11 septembre consiste à installer un sas de sécurité (composé de deux portes) dans le poste de pilotage. L'ACSTA a prévu un budget de 35 millions de dollars pour aider les transporteurs aériens canadiens à renforcer les actuelles portes des postes. Transports Canada exige actuellement que les portes en question soient renforcées, mais n'impose pas l'installation de sas.

**M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et de la sûreté, Transports Canada,**  
**27 novembre 2002 :** « Le Règlement canadien est maintenant en vigueur et exige que les modifications prévues soient apportées d'ici le 9 avril 2003, à savoir l'installation de portes fortifiées qui peuvent être verrouillées ou déverrouillées par les pilotes sans qu'ils aient à quitter leur siège. »

Dans toutes les versions qu'Air Canada est en train de tester, au moins une des deux portes du sas demeure verrouillée en permanence même quand un pilote veut aller aux toilettes ou que le personnel de bord apporte les repas au PNT. Nous avons appris que, dans un vol moyen courrier, la porte du poste de pilotage est ouverte huit fois en moyenne.

La très grande majorité des spécialistes de la sécurité et des équipages nous a affirmé que, si le renforcement des portes est un grand progrès, il conviendrait d'installer des sas à bord des avions où la chose est possible. En outre, des pilotes ont rajouté qu'il serait utile d'installer des caméras vidéo à bord afin de surveiller les activités en cabine.

**Voici quelques exemples de témoignages que le comité a recueillis à ce sujet :**

**M. Don Johnson, président, Association des pilotes d'Air Canada, 4 novembre 2002 :** « Non. Nous avons fait un sondage auprès de nos pilotes à ce sujet et, essentiellement, ils nous disent, «Si nous pouvons avoir un poste de pilotage totalement sécuritaire... »

**Le Sénateur Meighen :** « Doubles portes? »

**M. Johnson :** « Doubles portes — alors nous n'avons pas besoin d'armes. [...] »



**Le Sénateur Smith :** « ... Avez-vous des doubles portes [...]. »

**M. Johnson :** « Comprenez bien que la plupart des portes des postes de pilotage se trouvent à la fin d'un genre de petit couloir où se trouve une cuisinette, une salle de bain, peu importe. Il existe un système permettant de tirer un rideau de métal au bout de ce corridor. C'est seulement temporaire, lorsqu'une personne entre dans le poste de pilotage ou en sort. On peut même voir au travers. Il se compose parfois seulement de quelques barres d'acier semblables à celles qu'on tire devant les boutiques fermées. »

**Le sénateur Kenny :** « Êtes-vous satisfait que les portes du poste de pilotage soient maintenant plus sûres? »

**M. Johnson :** « Je ne dirais pas qu'elles sont aussi sûres que nous le souhaitons. Elles le sont plus qu'avant. Nous estimons qu'il nous faudrait la double porte. »

**M<sup>me</sup> France Pelletier, Affaires législatives et réglementaires, Division du transport aérien, SCFP, 18 novembre 2002 :** « J'y suis favorable [aux doubles portes]. »

**Le sénateur Atkins :** « Comment installez-vous un tel dispositif dans un appareil? »

**M<sup>me</sup> Pelletier :** « ...J'ai assisté à une démonstration. Vous devez entrer un code d'accès pour ouvrir la première porte. Ensuite, cette porte se referme derrière vous. Vous vous retrouvez donc dans un sas et vous devez entrer un autre code pour ouvrir la deuxième porte. Il s'agit d'une barrière supplémentaire. J'ai vu comment cela fonctionne et je pense que c'est un bon système. »

**M. Art Laflamme, représentant principal, Airline Pilots Association International, 14 août 2002 :**  
« Dans le cas des lignes aériennes El Al, Israël a installé le système à deux portes, ce qu'on qualifie de «trappe humaine». Cette possibilité est actuellement à l'étude et nous appuyons son examen très approfondi. »

**Le propriétaire d'une compagnie d'aviation, huit clos du 24 juin 2002 :** [TRADUCTION] : « . . . de tous les problèmes auxquels nous sommes confrontés, celui-ci est le plus facile à régler. D'ailleurs, il l'est déjà en

grande partie. Il suffit de poser des portes en kevlar et d'appliquer des procédures très, très strictes exigeant des pilotes qu'ils poursuivent le vol quoi qui se passe en arrière. C'est donc très simple à régler. C'est le seul aspect, dans tout ce concept de la sécurité totale dans les aéroports, que l'on puisse régler facilement. »

**Le sénateur Atkins:** « Le SCFP est-il favorable à ce que les pilotes soient armés? »

**Mme Pelletier:** « Nous étions contre. Des terroristes, des policiers de l'air armés, et maintenant des pilotes armés? Ce serait un champ de bataille. »

**Le propriétaire d'une compagnie d'aviation, huit clos du 24 juin 2002 :** [TRADUCTION] : « Tout le monde parle d'armer les équipages, mais peu se demandent : 'Que se passerait-il si l'on faisait feu à 35 000 pieds?' Quelqu'un a-t-il déjà entendu parler de décompression explosive? On m'a enseigné ce que c'est. En général, personne ne s'en sort. »



## **RECOMMANDATIONS DU COMITÉ en vue de régler les problèmes décrits à la section II :**

**II.1 Tous les membres d'équipage devraient être informés de la présence éventuelle en cabine d'un agent de protection à bord (APB).**

**II.2 Transports Canada devrait, d'ici le 30 juin 2003, exiger la conception d'un système à double porte ou de tout autre système destiné à protéger les postes de pilotage, et il devrait ordonner que les compagnies aériennes installent ces systèmes avant le 31 décembre 2004.**

**II.3 Il conviendrait de donner pour consigne aux APB d'intervenir en cas de comportement perturbateur violent constaté en cabine et, bien évidemment, dès l'instant que la vie des membres d'équipage ou des passagers est menacée, plutôt que de se limiter à une intervention de dernier recours, quand quelqu'un décide de s'en prendre au poste de pilotage.**

**II.4 Les pilotes ne devraient pas être armés.**



### **III. Le problème de la menace potentielle que constituent les bagages, les colis et les lettres**

La réaction des autorités canadiennes aux incidents du 11 septembre – déjà incomplète comme nous l’avons vu à la section II – a presque essentiellement consisté à contrer la menace de terroristes désireux de s’emparer des commandes d’un avion pour conduire une attaque suicide. Ce genre de menace n’a, bien sûr, rien perdu de sa légitimité, mais comme plusieurs témoins nous l’ont fait remarquer, à la faveur d’un resserrement de la sécurité à bord, il faut s’attendre à ce que les terroristes s’intéressent maintenant aux parties les moins protégées des avions de ligne, comme la soute à bagage.

Lors de nos audiences, nous avons eu confirmation que le contenu des soutes des avions de ligne est si rarement vérifié que l’on peut presque affirmer qu’il ne l’est jamais. Il y a bien les vérifications ponctuelles effectuées dès qu’un responsable a des soupçons et l’on a pu noter l’entrée en service, à l’Aéroport international de Vancouver et dans quelques autres aéroports, d’un équipement de vérification électronique de pointe. Il demeure que si l’on peut accorder un 9 sur 10 au contrôle des bagages à main, on n’octroierait sans doute que 1 à la vérification du contenu des soutes des moyens courriers canadiens (hormis sur la liaison avec l’aéroport Reagan).

Plus loin dans ce rapport, nous verrons que les services de police savent parfaitement que les aéroports canadiens ont été infiltrés par le crime organisé qui doit une partie de son succès dans ce domaine à sa capacité de faire transiter paquets et bagages dans des aérogares où le risque de vérifications serrées est mince. Des vérifications strictes compliqueraient donc les activités criminelles dans les aéroports, mais pire encore, elles entraveraient les activités des terroristes potentiels.

## **La vérification des bagages**

**Le sénateur Atkins, 15 août 2002 :** « En ce qui concerne le processus, à partir du moment où la valise est enregistrée et est acheminée là où vous êtes, y a-t-il une vérification aléatoire des bagages? Je sais qu'il n'y a pas de vérification complète parce qu'on nous l'a dit. »

**M. Dave McLeod, chef préposé d'escale, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale [supervise la manutention des bagages et l'exploitation en piste à Pearson].** « Non, il n'y en a pas. Une fois que la valise est enregistrée, c'est tout. [...] nous n'avons pas d'appareil pour inspecter ou vérifier les bagages une fois que les passagers les ont enregistrés. »



S'il est une bonne nouvelle en matière de sécurité des bagages dans les aéroports canadiens, c'est que depuis le 11 septembre tout bagage enregistré appartenant à une personne qui ne se trouve pas à bord est retiré de la soute. Le Canada a d'ailleurs devancé les États-Unis pendant de nombreuses années à cet égard, sur les vols internationaux, mais depuis le 11 septembre, cette règle s'applique aussi aux vols intérieurs.

En revanche, pour ce qui est du reste des bagages enregistrés dans les aéroports canadiens, la situation est beaucoup moins reluisante. Le comité a appris que l'aérogare n° 2 de Pearson comporte, à lui seule, 22 kilomètres de tapis roulant à bagages. Comme il s'agit, en plus, du cinquième plus gros aéroport d'Amérique du Nord (qui accueille près de 30 millions de passagers par an devant tous respecter des horaires très serrés), la vérification de tous les bagages serait fort complexe, exigerait énormément de ressources et prendrait sans doute beaucoup de temps.

Le jeu en vaut-il la chandelle? Pour être tout à fait réaliste, il est fort possible que ce genre de mesure ne sauve jamais une seule vie. Toutefois, si l'on part du principe que la menace terroriste en Amérique du Nord va persister et que les vols commerciaux demeureront sa principale cible, y a-t-il une autre solution?

*Le fait de confisquer les coupe-ongles aux passagers ne sert qu'à camoufler l'incroyable vulnérabilité que constituent les bagages non vérifiés placés en soute.*

## Renifler les problèmes

Il existe plusieurs moyens de vérifier les bagages enregistrés, notamment : des êtres humains attentifs, des chiens entraînés et la mise en œuvre d'un matériel électronique. Cependant, l'action des êtres humains, même très attentifs, est limitée puisqu'ils manipulent des contenus qu'ils ne voient pas. L'emploi de chiens renifleurs avec leurs maîtres revient cher, sans compter que ces équipes ne peuvent travailler qu'un certain nombre d'heures.

Côté technologique, le principal outil de repérage des explosifs actuellement en service à Vancouver est une machine de détection de vapeurs explosives. Or, ces équipements sont encombrants, ils nécessitent très souvent la reconfiguration des aérogares et sont chers à acheter et à entretenir : un million de dollars par unité, plus les coûts d'entretien. On estime que leur durée de vie utile oscille entre cinq et sept ans. Il leur arrive souvent de déclencher de « faux positifs ». Un témoin nous a indiqué qu'un bagage sur cinq peut déclencher une fausse alarme nécessitant une contre-vérification aux rayons X ou l'ouverture du bagage suspect, ce qui exige du temps.

Certes, avec le temps, cette technologie deviendra beaucoup plus fiable mais, pour l'instant, d'aucuns admettent qu'elle impose une corvée à l'industrie du voyage aérien. Tout retard revient cher dans ce secteur.

Là encore, quelle est la solution. Il n'est pas nécessaire de faire passer la totalité des bagages dans tous les détecteurs possibles et imaginables. Une approche par étapes successives consisterait à orienter vers les chiens, les machines à rayons X ou la fouille manuelle les bagages qui ont déclenché une alarme à leur passage dans les détecteurs de vapeurs. Toutefois, pour que le système soit efficace, il faudrait faire intervenir les différents systèmes en cascade et disposer d'une capacité excédentaire suffisante pour pouvoir faire face aux périodes de pointe et aux pannes de matériel.

Afin d'essayer d'éviter la répétition des attaques terroristes désastreuses de l'an dernier, les autorités soumettent les passagers des vols canadiens à des procédures d'enregistrement de plus en plus rigoureuses et qui prennent de plus en plus de temps, ou à d'autres tracasseries. De plus, les passagers doivent payer une taxe de 24 \$ aller-retour, taxe qui est essentiellement une police d'assurance contre les attaques terroristes. S'il est vrai que les soutes à bagage constituent le maillon faible de la chaîne de sécurité, l'industrie du transport aérien au Canada se doit d'agir très vite pour le renforcer.

### **Le Canada accuse deux ans de retard**

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a fixé à ses États membres la date butoir du 1<sup>er</sup> janvier 2006 pour qu'absolument tous les bagages enregistrés soient passés dans des systèmes de détection d'explosifs. Le Canada – par la voix

de la toute nouvelle Administration canadienne de la sécurité du transport aérien – envisage de respecter cette échéance, voire de faire mieux, sans toutefois avoir fixé d'échéance de son côté.

Au début, les États-Unis avaient visé le 1<sup>er</sup> janvier 2003 pour appliquer la nouvelle procédure dans tous les aéroports du pays, avant de se rendre compte que cette échéance était irréaliste. La nouvelle date est fixée au 1<sup>er</sup> janvier 2004. Cependant, le comité a appris de sources informées qu'un peu plus d'une vingtaine d'aéroports américains devraient respecter l'objectif initial du 1<sup>er</sup> janvier 2003. À vrai dire, ce sont, pour la plupart, des gros aéroports qui n'ont pu respecter la date buttoir.

On nous a fourni plusieurs raisons pour expliquer le fait que les autorités canadiennes ne semblent pas aussi pressées que leurs homologues américaines de mettre ce système en service.

**Le 25 novembre 2002, Jacques Duchesneau, président de l'ACSTA**, nous déclarait que l'équipement nécessaire à ce genre de vérification ne serait pas disponible à temps : « ...très peu de compagnies, et ce, à l'échelle mondiale, sont capables de fabriquer ces machines... ». Deux jours plus tard, **William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sûreté et de la sécurité à Transports Canada**, indiquait que le financement de l'ACSTA était réparti sur cinq ans, laissant ainsi entendre que ce genre de matériel devrait être acheté au fur et à mesure durant cette période, au rythme de la disponibilité des budgets. Il a aussi fait remarquer que les problèmes logistiques associés

à l'installation de machines aussi encombrantes pourrait ralentir les choses. Enfin, M. Elliott a indiqué que les Américains avaient fixé la première échéance à partir de leur perception du « risque », ce qui a amené certains membres du comité à se demander pourquoi il existe un tel écart dans la façon dont les deux pays perçoivent le niveau de risque.

**M. Elliott et le ministre des Transports, David Collenette,** nous ont tous deux déclaré qu'ils ont des raisons de croire que l'échéance américaine risque d'être par trop optimiste. Pour M. Collenette, les Canadiens ont « toujours été un peu plus prudents que les Américains » dans ce qu'ils se sentent capables de réaliser. De toute façon, a-t-il affirmé, il n'est pas inconcevable que le Canada dispose de ces appareils de contrôle électronique en même temps que les États-Unis, allant même jusqu'à rajouter que nous pourrions finir par devancer les Américains.

Le comité serait agréablement surpris que le Canada dépasse les États-Unis, surtout quand on sait que la plupart des aéroports américains sont déjà bien équipés pour contrôler les bagages, ce qui n'est le cas nulle part chez nous, du moins à ce que nous sachions. Histoire de modérer l'optimisme ambiant, la recommandation du comité qui apparaît en page 63 reflète notre évaluation de la situation, autrement dit le fait qu'il faudra déployer davantage d'efforts concertés pour que le Canada parvienne à se conformer au mot d'ordre de l'OACI, un an après les Américains. *Un effort concerté s'impose.*

## Les lettres et colis

**M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sûreté et de la sécurité, Transports Canada,**  
**27 novembre 2002 :** « ...Comme nous l'avons dit, je ne pense pas qu'il y ait un système d'inspection généralisé du courrier. »

(PLUS LOIN) « ... Le courrier est certes un sujet de préoccupation. »

Les colis et les lettres de la Société canadienne des postes ainsi que les paquets acheminés par les services de messagerie privés représentent une menace pour les vols de passagers canadiens, au même titre que les bagages non vérifiés. Au début de ses audiences, le comité a eu l'impression qu'il existait une certaine forme de vérification du courrier, au-delà des contrôles visuels aléatoires réalisés par les employés des postes chargés de vider les boîtes aux lettres. (On peut s'attendre à ce que ces préposés du service postal soient alarmés en constatant qu'un colis ouvert par hasard contient des bâtons de dynamite ou un dispositif ressemblant à une bombe, mais peu de colis s'ouvrent accidentellement et, quand cela arrive, on se rend compte que leur contenu est soigneusement camouflé.) Comme les compagnies aériennes sont, en fin de compte, responsables de l'aspect sécuritaire du fret qu'elles transportent, nous nous sommes sentis encouragés par certaines discussions, comme celle-ci :

**Le sénateur Kenny, 24 juin 2002 :** « Donc, nous ne savons pas si le courrier est contrôlé ou non avant d'être transporté sur les avions d'Air Canada. »

**M. Iain Fernie, directeur régional, Opérations de sécurité, Air Canada :** « Le courrier est contrôlé. »

(PLUS LOIN) **Le sénateur Kenny :**  
« Dépendez-vous des contrôles effectués par Postes Canada? »

**M. Fernie :** « Tout ce qui arrive dans l'environnement de l'aérogare fait l'objet de contrôles, quelles que soit les autres mesures prises par Postes Canada, par des entrepreneurs externes ou par un autre organisme gouvernemental. »

**Le sénateur Kenny :** « Donc, vous effectuez des contrôles quoi qu'il en soit. C'est bien ça? »

**M. Fernie:** « Oui. »

À l'occasion d'une séance ultérieure, des représentants de la Société canadienne des postes nous ont précisé que les contrôles effectués consistent simplement en des vérifications visuelles effectuées par les employés au moment du ramassage ou, éventuellement, du passage très rapide des colis dans le système. En revanche, il n'est pas question de contrôles électroniques.

Quinze pour cent du courrier de la Société canadienne des postes est acheminé par la voie des airs, la plupart du temps sur des vols de passagers. Ce courrier n'est pas non plus contrôlé électroniquement dans les aéroports. Pour l'instant, Transports Canada a confié la responsabilité de la sécurité du courrier aux transporteurs aériens, comme le fait ressortir l'échange suivant intervenu juste après la discussion du sénateur Kenny avec M. Fernie :

**Le Sénateur Meighen, 24 juin 2002 :**

« D'après ce que je comprends, la sécurité du courrier incombe au transporteur, n'est-ce pas? »

**M. Paul Kavanagh, directeur régional,  
Sécurité et planification d'urgence, région  
de l'Ontario, Transports Canada :** « Oui. »

**Le sénateur Meighen :** « Dans l'examen que vous en faites, permettez-vous une vérification par un tiers? »



**M. Kavanagh :** « Nous permettons une vérification par Postes Canada. »

**Le sénateur Meighen :** « À votre connaissance, les transporteurs procèdent-ils eux-mêmes à un filtrage ou se fient-ils à la vérification de Postes Canada? »

**M. Kavanagh :** « Je ne crois pas savoir que quiconque procède à une vérification indépendante. Les intéressés rencontrent Postes Canada pour vérifier ce qui a été mis en place. »

## **Pourquoi le courrier devrait-il échapper aux contrôles?**

D'autres citations, à la fin de la présente section, nous montreront que les membres du comité sont loin d'être les seuls à s'inquiéter du fait que le courrier n'est pas contrôlé.

Remarquons ici que les concurrents de la Société canadienne des postes utilisent le plus souvent leurs propres avions ou des avions nolisés pour acheminer le courrier qui leur est confié, mais la SCP, elle, s'en remet davantage à des vols de passagers,

notamment pour acheminer le courrier dans les régions les plus reculées du Canada.

Comme la SCP doit être présente partout au Canada, il est normal qu'elle ait davantage recours aux avions de transport de passagers plutôt qu'à des avions cargo. Toutefois, le comité juge que, si tel doit être le cas, la SCP doit être tenue de veiller à ce que le courrier placé en soute soit aussi soigneusement contrôlé que les bagages enregistrés, comme nous l'avons recommandé. L'un des hauts responsables de la Société canadienne des postes nous a déclaré qu'il n'existe actuellement aucune technologie permettant de contrôler le courrier susceptible de contenir des substances dangereuses. Il demeure que la technologie installée dans les aéroports pour vérifier les bagages des passagers devrait aussi fonctionner pour le courrier.

L'échange suivant montre pourquoi les membres du comité sont convaincus qu'il est essentiel que le courrier voyageant à bord d'avions de passagers soit contrôlé de beaucoup plus prêt que par une simple observation humaine aléatoire :

**Le sénateur Banks, 27 novembre 2002 :**

« Savez-vous si quelqu'un contrôle une partie de ce courrier [livré à l'aéroport]? Autrement dit, me serait-il possible de faire passer de la contrebande ou pire encore dans le courrier, ce qui semble assez facile à faire, et le faire passer dans l'avion sans que personne ne l'examine? »

**M. William Elliott, sous-ministre adjoint,  
Groupe de la sûreté et de la sécurité,  
Transports Canada, 27 novembre 2002 :**

« Si je me fonde sur ce qu'on m'a dit, la réponse à cette question serait oui. »

En plus du courrier de la SCP, les compagnies aériennes canadiennes acheminent le courrier que leur confie des sociétés de messagerie. Ces dernières, qui traitent régulièrement avec les compagnies aériennes, sont baptisées « expéditeurs connus ». Elles sont effectivement très bien connues des compagnies aériennes, mais leurs employés ne sont pas soumis aux mêmes vérifications rudimentaires des références que les employés des aéroports ou de la SCP. Les colis qu'elles acheminent ne sont pas, eux non plus, contrôlés au moment de leur arrivée à l'aérogare. *Un témoin a appris au comité que la signature d'un simple connaissance, document utilisé depuis*

*plusieurs années par ce secteur, suffit pour faire charger un colis à bord d'un avion.*

**Voici quelques exemples d'autres témoignages que le comité a recueillis à ce sujet :**

**Le sénateur Banks, 27 novembre 2002 :**

« Qu'arrive-t-il ensuite à ce bagage?  
Est-ce que quelqu'un l'examine avant  
que je le récupère à ma destination? »

**M. William Elliott, sous-ministre  
adjoint, Groupe de la sûreté et de la  
sécurité, Transports Canada,  
27 novembre 2002 :**

« Malheureusement, la réponse à votre  
question est que cela dépend des  
circonstances. Cela dépend dans une  
certaine mesure de l'intéressé. Et cela  
dépend dans une certaine mesure de  
votre destination. [...] Votre bagage  
pourrait être fouillé par des moyens  
physiques ou autres; c'est-à-dire au  
moyen de machines à rayons X, de  
systèmes de détection des explosifs ou  
de chiens renifleurs. »

**Le sénateur Forrestall** : « Mais je vous demande si cela va se faire dans mon cas? »

**M. Elliott** : « Dans trop de cas, je dirais que non. »

(PLUS LOIN) **M. Elliott** : « Oui, je peux vous affirmer qu'à l'heure actuelle, un nombre beaucoup plus important de bagages sont fouillés que ce n'était le cas avant le 11 septembre. »

**Le sénateur Banks** : « Y compris pour les vols intérieurs? »

**M. Elliott** : « Là je suis moins certain. »

(ENCORE PLUS LOIN) **M. Elliott**: « À mon avis, nous n'avons pas encore déterminé avec précision ce qu'il faut faire ni dans combien de temps nous devons en être au même point pour ce qui est du contrôle du fret aérien. »

**M. Art Laflamme, représentant principal, Airline Pilots Association International, 14 août 2002 :** « Ma présentation donnait un exemple de la vulnérabilité en termes d'inspection du fret. Celui-ci n'est généralement pas inspecté. Le système se fie aux expéditeurs pour la vérification de la sûreté du fret. Nous pensons que cela crée des vulnérabilités pour l'ensemble du fret. Les envois postaux représente un problème particulièrement épineux. »

**M. Chuck Wilmink, consultant et ancien directeur de la sécurité, Lignes aériennes Canadien International, 4 novembre 2002 :** « Elles ont commandé de l'équipement de détection des vapeurs d'explosif. C'est un bon outil, mais il ne règle pas tout. L'aéroport de Vancouver en compte actuellement deux capables d'inspecter 200 valises à l'heure. Or, il en passe 1 200 actuellement, de sorte qu'il est impossible d'inspecter tous les bagages. Cet équipement est également très coûteux, très difficile à entretenir et il donne souvent un faux résultat positif. Il détecte des vapeurs d'explosif dans une valise sur cinq qu'il faut ensuite fouiller à la main. Cette façon de faire prend beaucoup de temps, exige de nombreux inspecteurs et n'est pas efficace. Le détecteur est un outil de sécurité — mais dès que vous l'avez, on essaie de le contourner. Il ne peut pas garantir une sécurité totale. »

**Le sénateur Kenny, 24 juin 2002 :** « Les bagages font-ils l'objet d'un contrôle radioscopique? »

**M. Larry Fleshman, directeur général, Services à la clientèle, Toronto, Air Canada :** « Certains bagages, oui. »

**Le sénateur Kenny :** « Quel pourcentage environ? »

**M. Fleshman :** « Je ne peux pas vous le dire. »

**Le sénateur Kenny :** « Monsieur Fernie, connaissez-vous ou non la réponse à cette question? »

**M. Iain Fernie, directeur régional, Opérations de sécurité, Air Canada :** « Je connais la réponse, mais je n'ai pas le droit d'en discuter actuellement. »

**M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sûreté et de la sécurité, Transports Canada, 2 décembre 2002 :** « ... je ne pense pas qu'il y ait un système d'inspection généralisé du courrier. »

(PLUS LOIN) « 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 sénateur Kenny :** « 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. »

**M. Elliott :** « Nous imposons des conditions qui devraient empêcher cela. »



**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. »

**M. Chuck Wilmink, consultant et ancien directeur de la sécurité, Lignes aériennes Canadien International, 4 novembre 2002 :** « Actuellement, la sécurité dans les aéroports n'est pas très bonne. Je pourrais montrer à n'importe lequel d'entre vous en deux minutes comment placer une bombe à bord d'un appareil dans n'importe quelle ville du monde. Si vous êtes disposé à payer les frais voulus, nous pouvons vous garantir le vol sur lequel vous serez — c'est aussi facile que cela. »

**Le sénateur Forrestall, 15 août 2002 :** « Est-ce que tout le traitement [vérification de sécurité] est effectué par des personnes? »

**M. Bob Stiff, directeur général, Sécurité générale, Postes Canada, 15 août 2002 :** « Il n'y a pas de système technique en place, sénateur, pour effectuer des vérifications au hasard du courrier. Nous nous fions beaucoup à la sensibilisation à la sécurité et aux connaissances de nos employés qui manipulent les articles dans le réseau. »

## **RECOMMANDATIONS DU COMITÉ en vue de régler les problèmes décrits à la section III :**

**III.1 Un personnel spécialisé et dûment formé à cet effet devrait immédiatement entreprendre des contrôles de sécurité aléatoires et ciblés de tous les bagages enregistrés, des colis, des sacs de courrier et du fret.**

**III.2 L'ACSTA devrait, d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2004, mettre en œuvre un système de vérification à niveaux multiples (détection de vapeurs d'explosifs prolongée par un passage aux rayons X ou à une fouille manuelle) pour tous les bagages enregistrés, les sacs de courrier et le fret.**

**III.3 Il convient de mettre un terme à la pratique qui consiste à faire généralement l'impasse sur les mesures de sécurité dans le cas des « expéditeurs connus » qui utilisent des compagnies aériennes. Le comité invite à l'adoption d'un protocole applicable aux expéditeurs, protocole qui serait fondé sur leur fiabilité un peu comme c'est actuellement le cas en vertu des modalités « frontière efficace » conclues avec les États-Unis.**

**III.4 Les particuliers, le fret et les avions en provenance de petits aéroports qui ne sont pas dotés de systèmes de vérification perfectionnés doivent être soumis à un contrôle complet à leur arrivée à un aéroport relevant de la compétence de l'ACSTA.**



## IV. Réaction face à des terroristes agissant discrètement depuis l'intérieur d'une aérogare

**Le sénateur Cordy, 24 juin 2002 :** « L'une des choses qui m'effraient le plus au chapitre de la sécurité, c'est le nombre de personnes qui peuvent franchir sans être ennuyés tous les systèmes de sécurité mis en place pour les passagers et qui ont accès [...] aux avions qui arrivent et qui décollent. »

**M. Paul Kavanagh, directeur régional, Sécurité et planification d'urgence, région de l'Ontario, Transports Canada :** « ...Par contre, les gens qui abordent l'avion du côté piste ont un laissez-passer de l'aéroport. Ils ont subi une vérification. Nous connaissons bien ces gens. Nous leur faisons davantage confiance [qu'aux passagers]. Je pense qu'il s'agit là de la différence la plus marquante entre un groupe d'inconnus et un groupe de personnes connues. »

**Le sénateur Kenny, 24 juin 2002 :** « Si un employé [travaillant côté piste] avait sur lui un couteau, le sauriez-vous? »

**M. Paul Kavanagh, directeur régional, Sécurité et planification d'urgence, région de l'Ontario, Transports Canada :** « Nous ne le saurions pas. Les employés qui travaillent côté piste ont le droit d'être munis des outils propres à leur métier: il y a toutes sortes de travaux à faire côté piste. Tout cela fait partie de la relation de confiance qu'il faut avoir avec les employés, avec les laissez-passer et les contrôles de sécurité. »

**Le sénateur Kenny :** « ... Le préposé au chargement des bagages n'a pas besoin de couteau pour faire son travail; tout de même, vous ne le sauriez pas si le préposé en question avait sur lui un couteau, caché dans sa salopette. »

**M. Kavanagh :** «Non. »

**M<sup>me</sup> France Pelletier, Affaires législatives et réglementaires, Division du transport aérien, SCFP, 18 novembre 2002 :** « ...par exemple, l'autre jour, les membres d'un équipage sont montés à bord d'un

avion où une boîte contenant des couteaux polyvalents était posée sur un des sièges... Cela s'est produit tout récemment. Nous ne savons toujours pas comment cette boîte s'est retrouvée à bord, mais nous pensons que les personnes qui ont accès aux avions, notamment les traiteurs, doivent faire l'objet d'une vérification. »

## **Séparer le bon grain de l'ivraie**

Les aéroports et les compagnies aériennes canadiennes emploient plus de 80 000 employés réguliers ou à contrat. Comme nous l'avons vu plus tôt, le système mise énormément sur ces employés pour assurer la sûreté des transports aériens puisque, si elle peut compléter la vigilance humaine, la technologie ne la remplacera jamais.

Mais il y a un revers à la médaille : ces 80 000 personnes ne sont pas toutes irréprochables. Comme nous le savons, certaines sont associées au crime organisé qui veut avoir accès aux aéroports pour faire transiter des produits de contrebande. Comme nous l'a précisé **l'inspecteur Sam Landry, officier responsable du Détachement aéroportuaire de Toronto, Gendarmerie royale du Canada, le 24 juin 2002 :**

« Les organisations criminelles ont infiltré de nombreuses entreprises légitimes, partout au Canada, pour accomplir leurs desseins criminels. Cette tendance se confirme à l'aéroport Pearson de Toronto. La capacité de faire transiter des articles de

contrebande, sans qu'ils soient détectés, à l'aéroport est un élément essentiel du succès des activités criminelles en question. Un problème particulier concerne la possibilité de conspiration à l'interne, de coercition et d'intimidation des membres de la « communauté » aéroportuaire par des groupes de criminels organisés. Il y a 45 000 personnes qui, aujourd'hui, subviennent aux besoins quotidiens de la communauté aéroportuaire de Toronto et qui s'occupent de ces opérations; or, si le crime organisé réussissait à recruter 1 p. 100 du nombre, cela ferait 450 personnes. »

Il convient toutefois de tenir compte de deux choses. La première, c'est que le crime organisé exploite les défauts de sécurité dans les aéroports canadiens : plus le système comporte de failles, plus ils peuvent voler et plus ils peuvent faire transiter de produits de contrebande.

Que les terroristes soient ou non associés au crime organisé, ils peuvent profiter des mêmes hiatus sur le plan de la sécurité. Cela nous amène à une deuxième chose. Si le crime organisé – élément dont les autorités chargées d'administrer les aéroports canadiens ne parviennent pas à se débarrasser – peut « placer » près de 450 agents ou complices à l'intérieur de l'Aéroport international Pearson, comme l'a suggéré l'inspecteur Landry, est-il improbable qu'au moins deux ou trois sympathisants terroristes, patients et déterminés, infiltrent le système?

*Cette possibilité existe sûrement.*



## Une main de velours dans un gant de fer

Il faut bien reconnaître que les contrôles de sécurité appliqués aux employés permanents ou à contrat des aéroports canadiens laissent beaucoup à désirer. Comme nous l'a indiqué **Paul Lefebvre, président, secteur 2323, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, le 15 août 2002**, les syndicats se sont opposés aux vérifications qu'ils ont fait renverser « il y a quelques années, quand le monde était plus calme et plus paisible ». À l'époque, on considérait que ces vérifications étaient un affront à la dignité des travailleurs. Il demeure que le comité est intimement convaincu de la nécessité de parvenir à un équilibre entre le respect et l'appréciation des travailleurs légitimes et l'élimination de ceux et de celles qui cherchent à exploiter leur lieu de travail à des fins autres que professionnelles.

Dans les premiers témoignages, nous avons constaté que les compagnies aériennes n'avaient aucune idée de ce que leurs employés qui ont accès au côté piste transportent dans leurs sacs, leurs troussees à outil ou leurs gamelles :

**Le sénateur Kenny, 24 juin 2002 :** « ... savez-vous si les employés d'Air Canada apportent des matières explosives ou des armes à feu avec eux au travail? »

**M. Larry Fleshman, directeur général, Service à la clientèle d'Air Canada, Toronto :** « Nous n'en savons rien. »

**Le sénateur Kenny:** « Êtes-vous en mesure de répondre, monsieur Fernie? »

**M. Iain Fernie, directeur régional, Opérations de sécurité, Air Canada :**  
« Non. »

Les membres du comité n'ont pas trouvé dans cela l'équilibre souhaitable entre le respect et le bon jugement, surtout à une époque où des passagers et des membres d'équipage doivent former de longues files aux points de contrôle de sécurité pour se faire éventuellement confisquer coupe-ongles et coquelicots du Jour du souvenir. Pire encore, cela nous semble être une approche relâchée par rapport à ce que devrait être le véritable souci de la sécurité aux aéroports. Selon M. Kavanagh, la non imposition des fouilles de sécurité s'inscrit dans le cadre de la « relation de confiance » que les autorités doivent instaurer

avec les employés des aéroports qui ont obtenu leur cote de sécurité.

## **Un programme d'attestation de sécurité qui fonctionne... parfois**

Les attestations de sécurité du personnel sont réalisées une fois tous les cinq ans, quand les autorités les entreprennent à temps. Les vérifications effectuées alors ne se font pas sur le terrain, mais portent sur les dossiers. Ainsi, la GRC consulte sa base de données pour voir si l'intéressé fait l'objet d'accusations ou de condamnations au pénal. Le Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS) vérifie sa base de données pour déterminer si l'intéressé constitue un risque connu sur le plan de la sécurité. Quant à Transports Canada, il vérifie les dossiers de résidence, d'emploi et de crédit.

Si aucun voyant ne passe au rouge, la relation de confiance est établie ou maintenue. Comme l'a reconnu **William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sûreté et de la sécurité à Transports Canada, le 27 novembre**, le SCRS n'effectue normalement pas de vérification sur le terrain dans le cas des employés potentiels et « un bon bilan n'est pas nécessairement une indication de bonne conduite à l'avenir [...] Ce n'est pas un système à toute épreuve, et nous cherchons évidemment à l'améliorer ».

**À SIGNALER : Huit des dix trafiquants arrêtés il y a deux ans pour conspiration dans une affaire d'importation de stupéfiants en provenance de Jamaïque travaillaient à l'aéroport Pearson et avaient passé les vérifications de sécurité.**

## **Des laissez-passer... qui en laissent trop passer!**

Si l'on peut dire des contrôles de sécurité du personnel qu'ils ne sont pas parfaits, on peut sûrement affirmer que les systèmes de laissez-passer des employés fréquentant les zones à accès restreint des aéroports canadiens sont à la fois relâchés et primitifs. Primitifs parce que dans certains aéroports, on utilise des laissez-passer à lecture électronique plutôt que biométrique. Il est donc possible de les reproduire à peu de frais dans n'importe quel centre de photocopie du coin. Ils sont relâchés parce que nous avons appris que, trop souvent, les travailleurs peuvent franchir les points de contrôle sans susciter une grande attention.

Il existe aujourd'hui d'excellents systèmes de contrôle des laissez-passer reposant sur le balayage du pouce ou de l'iris, et dont les paramètres d'identification peuvent être annulés électroniquement n'importe quand. Jusqu'ici, cependant, ces systèmes ne sont pas largement utilisés dans les aéroports

canadiens. Il y a des agents de sécurité vigilents qui prennent les vérifications très au sérieux, même dans le cas de relations, mais d'après les témoignages que nous avons recueillis, ils ne sont pas fous.

Il y a aussi le problème du personnel temporaire. Certains de ces travailleurs, considérés comme employés réguliers, peuvent pénétrer dans des zones à accès restreint avant que leurs antécédents n'aient été vérifiés par le SCRS, le CIPC (Centre d'information de la police canadienne) et Air Canada. Pour travailler dans ces zones, ils doivent absolument être accompagnés de personnes dûment autorisées et en possession de leur laissez-passer. Toutefois, le comité a appris qu'il arrive qu'un seul employé autorisé soit responsable de cinq ou six employés non autorisés, ce qui peut paraître beaucoup si un seul de ces travailleurs ou moins a l'idée de jouer les saboteurs.

Il y a aussi la question de la contrefaçon. Des laissez-passer dans les aéroports canadiens ont-ils effectivement été contrefaits? Pas souvent, à en croire **Paul Kavanagh de Transports Canada** qui nous a déclaré, **le 24 juin 2002** : « À l'heure actuelle, rien ne nous donne à croire qu'il y a une abondance de laissez-passer contrefaits. [...] Je ne veux pas donner trop d'information sur la façon dont les gens peuvent fabriquer des laissez-passer ». Le même témoin devait plus tard reconnaître : « Toute mesure permettant d'améliorer le système de laissez-passer serait la bienvenue ».

## Peut-on parler ici de culture de la sécurité?

Trop souvent, les laissez-passer ne sont simplement pas vérifiés. Même quand ils le sont, dans la plupart des aéroports il est simplement question de vérifier la ressemblance de la photo avec le porteur et de collationner le numéro du laissez-passer avec une liste de numéros déclarés expirés. Autrement dit, on s'assure que le numéro du laissez-passer ne correspond pas à un « mauvais numéro ». *Que se passe-t-il donc en cas de contrefaçon ou d'un numéro qui n'est ni légitime ni expiré?* Aussi incroyable que cela puisse paraître, le système n'est pas conçu pour repérer *les numéros contrefaits*.

Quand un employé quitte son emploi à l'aéroport, il doit rendre son laissez-passer à son employeur. Il peut arriver que certains employeurs comme Canada 3000 n'existent plus. Dans ce cas, il appartient à Transports Canada d'essayer de récupérer les laissez-passer. Or, dans le cas de Canada 3000, un grand nombre de ces documents manque encore. Combien d'employés ont quitté leur emploi à l'aéroport sans remettre leur laissez-passer?

Selon **William Elliott de Transports Canada (2 décembre 2002)** : « Malheureusement, la réponse est que je ne sais pas ».

(M. Elliott ne s'est pas montré disposé à répondre à toutes les questions des membres du comité, mais il a suscité leur admiration pour l'intelligence et la franchise dont il a fait preuve dans la plupart de ses réponses.)

M. Elliott a commenté le projet d'amélioration des laissez-passer de Transports Canada, projet qui a été fort bien accueilli si ce n'est que son accouchement semble être long et douloureux :

**M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sûreté et de la sécurité, Transports Canada, 2 décembre 2002 :** « Transports Canada a examiné plusieurs systèmes biométriques. [...] 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. [...] Je m'attends à ce que le nouveau système soit en place dans un an environ. »

(PLUS LOIN) « ... nous n'avons pas encore de plan de travail très détaillé, nous sommes en train de l'élaborer. »

(PLUS LOIN) « 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. »

(PLUS LOIN) « 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 [centralisée] et à un système de contrôle de l'accès dans les aéroports. »

**Le comité est en faveur d'un système de laissez-passer national et centralisé. Quitte à ce que les autorités aéroportuaires locales conservent le droit d'émettre des laissez-passer aux employés locaux, l'émission de ces documents doit se faire selon des normes nationales, à partir d'une base de données également nationale.**

## **Qui dit « aléatoire », dit au petit bonheur la chance**

Outre la lenteur constatée dans l'application de cette réforme, le principal grief du comité tient à la déclaration du **ministre des Transports qui préfère que l'on effectue des vérifications aléatoires des travailleurs au moment où ils pénètrent dans les zones à accès restreint plutôt que des vérifications systématiques du genre de celles auxquelles on soumet les passagers.**

Pour M. Collenette, qui a témoigné devant le comité le 2 décembre 2002, il serait toujours possible d'ordonner des contrôles d'accès systématiques dans des périodes où la menace est extraordinaire, mais cela n'est pas envisagé dans des périodes normales : « *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. »*

Il convient, ici, de faire à nouveau remarquer que Transports Canada ne s'est absolument pas montré intéressé à améliorer la sécurité associée aux employés du côté piste avant que d'autres témoins du comité ne se soient plaints du caractère inadapté et injuste du système actuel. Le comité recommande que le ministre évalue sans tarder les coûts que représenterait un contrôle systématique de tous les employés à l'entrée des zones à accès restreint. **Le ministre n'a pas, dans son témoignage, prouvé que de tels contrôles seraient prohibitifs.**

**Voici quelques exemples d'autres témoignages que le comité a recueillis à ce sujet :**

**Inspecteur Sam Landry, officier responsable du Détachement aéroportuaire de Toronto, GRC, 24 juin 2002 :** « Les dossiers auxquels travaillent nos membres et les statistiques établies montrent qu'il existe une activité criminelle organisée importante au point frontalier le plus important qui se trouve en sol canadien.[...] toute infiltration de notre frontière à l'aéroport de Toronto par des éléments criminels pourrait être exploitée par ceux qui sont associés à l'extrémisme ou au terrorisme. »

**M. Jacques Duchesneau, président et PDG, Administration canadienne de la sécurité du transport aérien, 25 novembre 2002 :** « Je pense que le contrôle aléatoire présente des avantages. Il ne faut pas oublier qu'il s'agit d'une industrie. Nous tenons à ce que cette industrie reste en affaires. Nous pouvons faire des contrôles quotidiens systématiques mais ce serait très coûteux. Il faut donc adopter une approche très dosée. »

**M. Art Laflamme, représentant principal, Airline Pilots Association International, 14 août 2002 :**  
« ...nous devons considérer qu'ils se muniront d'autres armes, dont des armes à feu ou des explosifs placées à l'avance dans l'avion sans être passées par les contrôles de sécurité destinés aux passagers. [...] ALPA est d'avis que l'un des éléments essentiels au bon fonctionnement d'un système de sécurité visant à déjouer les attaques terroristes serait de se préoccuper de contrôler l'accès aux avions — en d'autres termes, seules les personnes clairement identifiées qui auraient une raison d'y être pourraient se trouver à proximité ou dans l'avion, c'est-à-dire le personnel de l'aéroport ou de la compagnie, les membres de l'équipage, les employés de l'entretien ou les passagers. Toutefois, la tendance actuelle est d'assurer la sécurité uniquement par les points de contrôle de sécurité pour les passagers, les membres d'équipages et d'autres personnes qui ont accès à l'avion en

passant par des points de filtrage [au pré-embarquement]. »

**Le sénateur LaPierre, 15 août :** « Avez-vous dit que vos boîtes à lunch et vos sacs à dos et autres objets que vous amenez au travail étaient inspectés comme si vous étiez un passager? »

**M. Dave McLeod, chef préposé d'escale, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale [supervise la manutention des bagages et l'exploitation en piste] :** « Chaque jour? Non. »

**Le sénateur LaPierre :** « Une fois par mois? »

**M. McLeod :** « Une fois de temps à autres. »

**Le sénateur Meighen :** « Nous essayons de découvrir si cette vérification est rigoureuse ou pas. »

(PLUS LOIN) **M. McLeod :** « À mon avis, non, elle n'est pas rigoureuse du tout. »

**Le sénateur Meighen :** « Elle n'est pas rigoureuse? »

**M. McLeod :** « Non. »

**M. Art Laflamme, représentant principal, Air Line Pilots Association International, 14 août 2002 :**

« Nous savons depuis longtemps que certaines personnes, très certainement des terroristes, volent des uniformes et des pièces d'identité de pilotes. Il est grand temps d'adopter un système empêchant un imposteur d'avoir accès à un avion. [...] Tous les employés d'aéroports, les agents des forces de l'ordre, les membres d'équipage et ceux devant avoir accès à l'avion devraient faire l'objet d'une inspection électronique et biométrique dès que possible [...] nous sommes étonnés et exaspérés de constater cette anomalie. Il n'est pas logique que d'une part on effectue des vérifications complètes, tandis que de l'autre on n'en fasse pas du tout. »

**Le sénateur Meighen, 24 juin 2002 :** « Pourriez-vous me dire si votre effectif aurait déjà été infiltré par des groupes criminels organisés? À votre avis, des groupes de ce genre cherchent-ils actuellement à infiltrer votre effectif? »

**M. Larry Fleshman, directeur général,  
Service à la clientèle, Toronto, Air  
Canada :** « Pour le moment, je ne suis pas  
au courant d'infiltration réelle ni de  
tentative d'infiltration de notre  
organisation. »

**M. Fleshman:** « ... je ne suis au courant  
d'aucune tentative antérieure ou actuelle  
pour infiltrer notre organisation. »

**Le sénateur Kenny :** « ...Et monsieur  
Ferne? »

**M. Iain Fernie, directeur régional,  
Opérations de sécurité, Air Canada :** « Oui,  
je suis au courant d'un incident de ce genre  
[...] qui a fait l'objet d'une importante  
couverture médiatique il y a deux ans [...] la  
Gendarmerie royale du Canada et les  
services de sécurité d'Air Canada ont mené  
une enquête conjointe sur la possibilité de  
complicité interne pour l'importation de  
stupéfiants depuis la Jamaïque. »

**M. Richard Balnis, agent de recherche principal, SCFP, 18 novembre 2002 :** « ...il semble que le ministre a confié le dossier [du contrôle des employés accédant au côté piste] à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, l'ACSTA, mais apparemment, les vérifications ne sont faites que de façon aléatoire, ce qui ne change en rien la situation actuelle. Nous attendons d'obtenir de plus amples détails, mais cette mesure semble bien insuffisante. »

[...]

« ... des consultants embauchés par Transports Canada l'ont confirmé — à ce que chaque personne qui entre dans la zone stérile subisse une vérification. Il s'agit d'un poste de vérification distinct de celui des passagers, mais il demeure que chaque personne qui entre dans la zone est fouillée afin de s'assurer qu'elle n'emporte rien pouvant causer des problèmes. Tout ce que nous demandons, c'est l'équité. »

**Le sénateur Meighen, 15 août 2002 :** « Mon point est le suivant: si le préposé à l'entretien se révèle être un vilain personnage et que vous quittez, vous ne le verrez pas placer quelque chose sous un siège. »

**M. Rob Deemert, sécurité de la cabine, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale [préposés au nettoyage des avions] :** « Nous avons reçu l'instruction, pour tous les vols vers DCA, de surveiller tout. »

**Le sénateur Kenny :** « Mais pour les autres vols, vous quittez et vous ne surveillez pas tout? »

**M. Deemert :** « Nous faisons seulement la fouille. »





## **RECOMMANDATIONS DU COMITÉ en vue de régler les problèmes décrits à la section IV :**

**IV.1 L'ACSTA devrait émettre des laissez-passer nationaux pour tous les membres d'équipage et toutes les autres personnes qui relèvent naturellement d'une compétence davantage nationale que régionale. Si les autorités aéroportuaires locales doivent continuer d'émettre des laissez-passer pour leurs zones à accès restreint, ces documents devront :**

- être conformes à un modèle uniforme national obéissant à une configuration également nationale définie par l'Administration canadienne de la sécurité du transport aérien;
- pouvoir être annulés par l'ACSTA;
- pouvoir être validés grâce à la base de données nationale de l'ACSTA.

**IV.2 Tous les aéroports canadiens devraient, d'ici au 31 décembre 2003, se doter de nouveaux laissez-passer permettant d'accéder au côté piste. Ces laissez-passer à lecture électronique comportant des marques biométriques devront :**

- être encodés pour empêcher l'accès aux zones situées hors du secteur habituel de travail d'un employé;

- expirer automatiquement après trois ans;
- pouvoir être désactivés n'importe quand par un mécanisme commandé centralement.

**IV. 3 L'ACSTA devrait être habilitée à émettre des laissez-passer à tous les employés, contractuels et autres, ainsi qu'aux autres personnels et aux véhicules autorisés à pénétrer du côté piste.**

**IV. 4 L'ACSTA devrait assumer la responsabilité de veiller à ce que ces personnes et ces véhicules fassent l'objet d'une fouille lors de leur entrée dans les zones réglementées aux aéroports du Canada. Lors de leur départ de ces zones, ces personnes et ces véhicules devraient faire l'objet d'une fouille sur une base aléatoire, des fouilles plus complètes étant toutefois effectuées en cas de menaces spéciales.**

**IV. 5 L'actuelle vérification des antécédents de sécurité en cinq points, nécessaire pour l'obtention d'un laissez-passer aux zones à accès restreint (casier judiciaire vérifié par le CIPC, menaces potentielles à la sécurité vérifiées par le SCRS et lieu d'habitation, antécédents professionnels et dossier de crédit contrôlés par Transports Canada) devrait être effectuée tous les trois ans plutôt que tous les cinq ans.**

## V. Contrer la menace d'activités subversives entreprises depuis la périphérie immédiate d'un aéroport

**Témoin n° 2 (propriétaire d'une compagnie d'aviation) huis clos du 24 juin 2002 : [TRADUCTION] :**  
« Prenez la carte de l'aéroport et vous verrez que de très gros bâtiments sont attenants aux aires de trafic; ils touchent presque les pistes et beaucoup longent même les voies de circulation. On y trouve des transitaires, des prestataires de service à l'aéronautique commerciale, comme mon entreprise, des ateliers de maintenance et de remise à neuf des avions, ainsi que toutes les sociétés de service. Une grande partie de ces bâtiments, qui donnent directement sur les aires de trafic, regorgent de gens dont les antécédents de sécurité n'ont pas été vérifiés, qui n'ont pas de laissez-passer, qui n'ont aucune côte de sécurité [...] Ces gens là ont directement accès aux avions. Ils n'ont jamais fait l'objet d'aucune vérification d'antécédents ni d'aucun contrôle de sécurité... »

La question de la sécurité à l'extérieur de l'aérogare est très préoccupante pour les membres du comité. Des témoins nous ont dit que des véhicules et des personnes (comme le personnel d'entretien et de maintenance, les employés des services de

traiteur et des transitaires) sont regroupés à proximité des aires de trafic et des voies de circulation. Or, ces gens-là n'ont reçu aucune autorisation de sécurité. Le témoin cité ci-dessus, qui exploite une compagnie d'aviation dans un bâtiment attenant à l'aérogare d'un très gros aéroport, devait ajouter [TRADUCTION] :

« ... rien de ce qui se fait au portail ne permet ni de mettre le problème en exergue ni de le régler. Le problème est constitué par les camions, les voitures et les personnes qui, à raison de milliers de rotations annuelles, ont accès aux aires de trafic pour l'entretien des avions. Le plus souvent, il s'agit d'employés munis de laissez-passer, mais ne vous imaginez surtout pas que tous les véhicules ou tous les laissez-passer sont contrôlés. »

En plus de tout cela, il y a le problème des entreprises situées à l'extérieur des terrains d'un aéroport mais dont les employés livrent directement aux avions, qui de la nourriture, qui du fret et qui du carburant.

Les équipages qui effectuent des vols à horaire fixe et les employés au sol des aéroports canadiens ne sont pas les seuls à avoir accès aux avions à proximité des aérogares. Voici d'autres personnes qui, elles aussi, ont accès aux avions :

- Employés ou visiteurs d'entreprises ayant une base dans le périmètre de la zone à accès restreint d'un aéroport
- Équipages et passagers d'aéronefs privés

- Personnel chargé de livrer le courrier et transitaires
- Avitailleurs et traiteurs
- Ouvriers de la construction

**Certaines de ces personnes n'ont pas de laissez-passer et d'autres ne sont jamais contrôlées. En novembre 2002, les contrôles n'étaient effectués que de façon aléatoire ce qui, pour le comité, veut dire peu fréquemment.**

## **Riverains des aéroports ayant un droit d'accès aux aires de trafic et aux pistes à titre de courtoisie**

On trouve, à l'intérieur et à l'extérieur des grilles d'enceinte de la plupart des aéroports, un grand nombre d'entreprises dont le personnel a facilement accès aux aires de trafic et aux pistes. Il s'agit des ateliers d'entretien, de maintenance et de remise à neuf des avions, des services de transitaires, des traiteurs et des sociétés de transport à la demande. Toutes ces opérations sont vitales à la vie économique d'un aéroport, mais elles constituent aussi le maillon le plus faible de la chaîne de sécurité au sol.

Ces bâtiments, qui donnent directement au côté piste – c'est-à-dire aux aires de trafic et aux voies de circulation auxquelles on a accès par les portes arrières qui ne sont pas gardées – sont fréquentées par toutes sortes d'employés et de visiteurs dont les antécédents de sécurité n'ont pas été correctement vérifiés et par d'autres qui n'ont aucune cote sécuritaire.

Ces entreprises n'ont à se conformer à aucune véritable procédure officielle en matière de contrôle à l'accès au côté piste, procédure qui permettrait pourtant de s'assurer que les employés non munis d'un laissez-passer pour les zones à accès restreint ne s'aventurent pas sur les aires de trafic ou sur les pistes. Les passagers des avions privés, des avions d'affaires et des avions nolisés ne sont pas contrôlés avant leur embarquement, pas plus que leurs bagages à main.

Il n'est pas ici uniquement question de sociétés exploitant des avions-navettes petits porteurs, puisque certaines, comme Federal Express, Skyservices et Air Transat, exploitent de gros avions de ligne du genre Boeing-727 et Airbus A-320.

Transports Canada prétend surveiller la situation pour s'assurer que les autorités aéroportuaires mettent en œuvre les mesures de sécurité nécessaires afin d'éviter que toute personne non munie d'un laissez-passer puisse entrer dans un bâtiment situé à l'intérieur d'une zone à accès restreint, que ce soit pour y travailler ou pour y faire une visite :

**M. Paul Kavanagh, directeur régional, Sécurité et planification d'urgence, région de l'Ontario, Transports Canada, 24 juin 2004 :** « Nous contrôlons les zones que nous réglementons et exerçons une surveillance du processus mis en place à l'intention des personnes qui passent de la zone non réglementée à la zone réglementée. »

Ce type de surveillance semble essentiellement consister à vérifier les « dossiers d'inspection » des entreprises visées.

Nous avons également appris que, pour être autorisés à pénétrer dans le périmètre de sécurité d'un aéroport, les véhicules doivent afficher un permis émis par les autorités aéroportuaires. Leurs occupants doivent avoir un motif valable de se trouver à bord et doivent être autorisés à passer de l'autre

côté de la clôture. Toutefois, le respect de ces critères d'accès fait rarement l'objet d'une vérification :

**Témoignage n° 2 (propriétaire d'une compagnie d'aviation) huis clos du 24 juin 2002 :**

[TRADUCTION] : « Il y a un garde et une barrière [...] à hauteur de la voie de circulation kilo [à l'Aéroport international Pearson]. Il y a donc là un garde, un monsieur très gentil je pense, mais qui je surprends le plus souvent en train de sommeiller. Il n'est même pas tenu d'aller au pied d'un avion et de dire au pilote : Arrêtez tout, je veux faire une inspection! »

**Le sénateur Kenny :** « Est-ce qu'il arrête les voitures? »

**Le témoin n° 2 :** « Il peut le faire! »

**Le sénateur Kenny :** « Est-ce que vous l'avez déjà vu arrêter une voiture? »

**Le témoin n° 2 :** « Non! »

**Le sénateur Kenny :** « Et vous, témoin n° 1, l'avez-vous déjà vu arrêter une voiture? »



**Le témoin n° 1 :** « Je suis déjà passé dans le coin et je ne l'ai jamais vu quitter sa guérite. Comme l'a indiqué le témoin n° 2, il passe le plus clair de son temps à dormir. »

**Le sénateur Kenny :** « Témoin n° 3, l'avez-vous déjà vu arrêter une voiture? »

**Le témoin n° 3 :** « Je suis d'accord avec ce que viennent de dire ces messieurs. Je ne l'ai jamais vu arrêter une voiture. »

Dans cet exemple, il s'agit bien d'un portail *gardé*. Or, tous les portails, toutes les portes et tous les passages ne sont pas gardés.

Les membres du comité estiment que les mêmes normes de sécurité que celles concernant l'aérogare principale devraient être appliquées à l'accès aux aires de trafic, depuis la périphérie. On pourrait toujours affirmer qu'à cause de l'absence de sécurité dont elles font l'objet, ces mouvements font courir plus de risque au public voyageur que ceux intervenant dans l'aérogare principale.

À quoi sert-il donc de verrouiller la porte de devant si les portes de côté et de derrière sont quasiment grand ouvertes?

## Cas des aéronefs privés

**Témoign n° 2 (propriétaire d'une compagnie d'aviation) huis clos du 24 juin 2002 [TRADUCTION] :**

« . . . Mon plus gros avion – quand il a les pleins faits – pourrait occasionner des dégâts considérables. Ce n'est pas un B-767, mais il pourrait sûrement détruire un édifice dans cette ville. »

Les aéronefs privés vont et viennent régulièrement aux aéroports canadiens, mais ils font l'objet de très peu de surveillance, hormis celle du contrôle de la circulation aérienne. Rares sont les aéroports où les contrôleurs aériens informent les agents des douanes et de l'immigration de l'arrivée imminente d'aéronefs privés pour permettre la tenue d'une inspection aléatoire. Dans certains aéroports, les pilotes sont tenus de signaler leur arrivée en contactant un service téléphonique spécial. Cependant, l'application de ces dispositions se fait au petit bonheur la chance, comme l'illustrent les échanges suivants :

**M. Norman Sheridan, directeur,  
Opérations passagers, Agence des  
douanes et du revenu du Canada, 24 juin  
2002 :** « Les avions privés sont tenus de  
signaler leur arrivée au centre de  
déclaration par téléphone. »

**Le sénateur LaPierre :** « Supposons qu'ils  
ne le font pas. »

**M. Sheridan :** « Vous dites qu'une personne  
atterrit et quitte l'appareil sans faire de  
déclaration? »

**Le sénateur LaPierre :** « Est-ce que cela se  
produit... ? »

**M. Sheridan :** « Cela se produit. [...] Quand  
les tours de contrôle ont été privatisées et  
confiées à NAV Canada, on a cessé de  
fournir aux douanes les renseignements  
concernant un appareil qui parcourt les  
divers secteurs et franchit les points de  
contrôle de la circulation aérienne.

[...] La situation n'a pas été corrigée depuis le 11 septembre, sénateur. Toutefois, on m'a fait comprendre que l'administration centrale tient actuellement des discussions avec divers organismes et ministères. [...] Il [le commissaire délégué] envisage la possibilité de travailler avec Transports Canada pour trouver un moyen de rétablir la transmission de cette information aux douanes. »

M. Sheridan s'était engagé à informer le comité sur l'évolution de ces discussions. Ainsi, à la fin décembre, il nous indiquait que **NAV Canada continue de ne pas signaler l'arrivée des vols aux agents de l'ADRC.**

Non seulement NAV Canada n'informe pas systématiquement les services des douanes et de l'immigration de l'arrivée de vols privés, mais ces services ne dépêchent pas toujours des agents pour accueillir les avions en question et les inspecter après avoir été informés de leur arrivée :

**M. Paul Kavanagh, directeur régional, Sécurité et planification d'urgence, région de l'Ontario, Transports Canada, 24 juin 2002 :** « Nos règlements n'exigent pas de filtrage des passagers sur des avions d'affaires, mais nous exigeons un registre contenant les noms des personnes qui voyagent à bord de l'avion. Ainsi, les entreprises consignent les noms plutôt que de soumettre les personnes à un processus de filtrage. »

**Le sénateur Day :** « Elles examinent aussi les effets qu'elles apportent à bord? »

**M. Kavanagh :** « On n'exerce aucun contrôle là-dessus. Là également, c'est à l'exploitant de le faire. Nous disons toujours aux entreprises qu'elles doivent connaître leurs passagers. Elles ont leurs propres procédures internes. »

**Le comité estime que les aéronefs privés bénéficient, dans les aéroports canadiens, de privilèges qui sont contraires aux normes de sûreté, et encore plus à une sécurité stricte. Il s'agit là d'une grave négligence dans un domaine où le gouvernement prélève 1,2 milliard de dollars auprès d'autres voyageurs pour contrer la menace que les terroristes continuent de faire peser sur nous.**

S'il est admis que rien ne peut arrêter des terroristes déterminés d'accéder à un avion privé (que ce soit pour le détourner, le voler ou s'y cacher en vue d'accéder ensuite à des passagers ou à des bagages devant se retrouver dans des avions gros porteurs stationnés à un aéroport canadien), les autorités devraient prendre les dispositions pour que les passagers et les bagages des avions privés soient contrôlés au même titre que ceux des vols réguliers.

Les appareils privés au départ de n'importe lequel des 89 aéroports placés sous le contrôle de l'ACSTA ne devraient pas être autorisés à décoller avant que passagers et bagages n'aient été fouillés. Les avions privés en provenance de n'importe quel autre aéroport, qu'il s'agisse de pistes privées au Canada ou d'aérodromes étrangers, devraient être fouillés après l'atterrissage. Ces appareils se retrouvent du côté piste des grands aéroports canadiens sans que le public voyageur ait la garantie qu'ils ont été contrôlés.

### **Les courriers des postes et les transitaires**

Le comité a appris que le personnel de la Société canadienne des postes n'est pas fouillé quand il livre le courrier dans les zones où se trouvent les avions de transport de passagers. Ces employés ont bien sûr tous fait l'objet d'une vérification de sécurité avant d'être employés par la société d'État. En revanche, rien n'exige que le personnel des transitaires qui travaille dans le périmètre des aéroports subisse de tels

contrôles. Comme l'a indiqué un témoin, tous ces gens ont aussi accès aux avions de transport de passagers :

**Témoin n° 2 (propriétaire d'une compagnie d'aviation) huis clos du 24 juin 2002 [TRADUCTION] :**

« Certains transitaires se trouvent à un coin de rue seulement de l'aéroport, là où sont situés les exploitants du côté nord. Les employés de ces transitaires n'ont pas besoin de passer devant un policier pour se rendre sur les pistes ou à l'aérogare et pour y transporter éventuellement des substances dangereuses.

Si une seule de ces personnes était mal intentionnée, il lui suffirait de glisser une enveloppe contenant des substances dangereuses ou de placer un petit dispositif dans un colis qui se retrouverait ensuite dans un conteneur, puis dans la soute d'un avion d'Air Canada et. . . boom! »

Aucun contrôle des antécédents n'est effectué dans le cas des employés des transitaires, même pas de ceux qu'on appelle les « transporteurs connus » et qui ont généralement une bonne idée des vols à bord desquels leurs colis seront acheminés vers d'autres villes, selon un horaire établi d'avance.

**Le sénateur Kenny, 24 juin 2002 :** « Croyez-vous qu'il est quelque peu illogique que le SCRS effectue des vérifications et que les autorités établissent si les gens qui travaillent autour des avions ont un casier judiciaire, mais que les personnes qui s'occupent des colis soient soumises à des contrôles relativement moins stricts? »

**M. Paul Kavanagh, directeur régional, Sécurité et planification d'urgence, région de l'Ontario, Transports Canada :** « ... Il faut établir une limite, déterminer qui fera ou ne fera pas l'objet du programme d'autorisation. Il y aurait un accroissement exponentiel du nombre s'il fallait aller du côté des entreprises qui approvisionnent les transporteurs. »

Le comité estime que le fait d'imposer de véritables contrôles des antécédents de sécurité aux employés d'entreprises qui fréquentent sans problème les zones à accès restreint des aéroports canadiens, n'a pas à coûter quoi que ce soit ni au contribuable ni au public voyageur.



**Les aéroports sont sources d'intéressants profits pour les entreprises qui peuvent avoir accès aux zones restreintes. Il n'y a aucune raison pour que les sociétés ayant un accès « illimité » à ces aéroports n'assument pas les coûts associés aux vérifications des antécédents de sécurité de leurs employés.**

Il semble exister de sérieux travers sur le plan de la sécurité à l'intérieur des zones à accès restreint et hors des aérogares. Les personnes qui travaillent dans ces zones ou qui y ont accès devraient être soumises aux mêmes mesures de sécurité que les employés travaillant sur place. Il convient de soumettre les particuliers et les sociétés fréquentant ces zones à des vérifications de sécurité appropriés. Il faudrait installer un système de surveillance afin de suivre les déplacements des véhicules à l'intérieur du périmètre de sécurité. La sécurité dans cette zone devrait être assurée par l'application d'un système de laissez-passer prolongé par la fouille de chaque véhicule et particulier avant son entrée dans la zone de sécurité.

Le comité a pris note que le Comité consultatif sur la sûreté aérienne a recommandé à Transports Canada de réévaluer l'adéquation des normes et des pratiques actuelles applicables aux périmètres de sécurité des aéroports. Nous sommes tout à fait d'accord.



## **RECOMMANDATIONS DU COMITÉ en vue de régler les problèmes décrits à la section V :**

*(Cette recommandation est reprise de la section IV)*

**IV. 4 L'ACSTA devrait assumer la responsabilité de veiller à ce que ces personnes et ces véhicules fassent l'objet d'une fouille lors de leur entrée dans les zones réglementées aux aéroports du Canada. Lors de leur départ de ces zones, ces personnes et ces véhicules devraient faire l'objet d'une fouille sur une base aléatoire, des fouilles plus complètes étant toutefois effectuées en cas de menaces spéciales.**

*(Cette recommandation est reprise de la section IV)*

**IV. 5 L'actuelle vérification des antécédents de sécurité en cinq points, nécessaire pour l'obtention d'un laissez-passer aux zones à accès restreint (casier judiciaire vérifié par le CIPC, menaces potentielles à la sécurité vérifiées par le SCRS et lieu d'habitation, antécédents professionnels et dossier de crédit contrôlés par Transports Canada) devrait être effectuée tous les trois ans plutôt que tous les cinq ans.**

*(Cette recommandation est spécifique à la section V)*

**V. 1 Transports Canada devrait exiger que les appareils privés devant partir d'un aéroport placé sous la supervision de l'ACSTA ne sont pas autorisés à décoller avant que les passagers et leurs bagages n'aient été fouillés. Tout avion privé en provenance d'un autre aérodrome, qu'il s'agisse d'un terrain privé au Canada ou de tout autre aéroport à l'étranger, devrait être fouillé à l'arrivée.**



## VI. Menace d'attaques terroristes lancées contre des avions depuis l'extérieur du périmètre d'un aéroport

Pour clore ce volet, le comité tient à traiter du risque d'attaque terroriste lancée depuis l'extérieur du périmètre d'un aéroport. L'attaque récente menée par des terroristes contre un avion de ligne à l'aide de lance-missiles portatifs nous rappelle à quel point il est nécessaire d'améliorer la sécurité au voisinage des aéroports. Le comité croit, par-dessus tout, **que la pratique qui consiste à permettre aux observateurs d'avions et à leurs véhicules de se regrouper au deux extrémités d'une piste, même si c'est en dehors de l'aérodrome à proprement parler, est la porte ouverte à la catastrophe.**

Le comité est conscient de la menace que font planer sur l'aviation civile les milliers de missiles sol-air lancés à l'épaule, équipement que l'on peut facilement se procurer sur le marché de l'armement. Au décollage comme à l'atterrissage les trajectoires de vol des avions se trouvent à portée de tels missiles pendant plusieurs kilomètres.

Il coûterait environ 3 millions de dollars l'unité pour équiper les avions commerciaux de système de contre-mesure susceptibles de dévier de tels missiles. Il est évident que Transports Canada doit continuer de surveiller les risques et les coûts, mais le comité ne recommande pas ces dépenses pour toute la flotte civile canadienne... même pas pour la plupart de la flotte.



**RECOMMANDATION DU COMITÉ en vue de régler les problèmes décrits à la section VI :**

**Aucune recommandation en ce moment.**





## VII. Amélioration des services de police aéroportuaire

Le comité entretient plusieurs préoccupations en ce qui concerne les services de police dans les aéroports, notamment : la fragmentation des services en question; la réduction des effectifs policiers; le déploiement de policiers aux points de contrôle de sûreté et la nécessité de créer un seul organisme de police fédérale omnipotent.

Tout d'abord, d'après les témoignages que nous avons recueillis lors de nos missions d'étude aux aéroports de Montréal, de Toronto et de Vancouver, il ressort que les effectifs des détachements policiers dans les aéroports canadiens sont insuffisants. En outre, bien que de nombreux témoins aient déclaré que les corps policiers locaux chargés de mener les enquêtes criminelles dans ces aéroports effectuent du bon travail, *on ne sait pas toujours très bien, dans les grands aéroports, quel service policier a compétence en cas d'urgence associée à la sûreté, ni quel degré de collaboration et de coordination règne entre les différents services.*

Dans les provinces où la GRC a compétence, les responsabilités sont généralement mieux définies. Mais ailleurs, comme en Ontario et au Québec, la GRC est chargée d'intervenir en cas d'infraction à une loi fédérale, comme des actions du crime organisé ou des actes terroristes dans les aéroports, tandis que les corps policiers locaux sont chargés de cas comme les

agressions et les infractions au code de la route. Enfin, un personnel de sécurité à contrat s'occupe de tout le reste. Tout cela ne simplifie pas l'attribution des responsabilités en cas d'urgence.

L'**inspecteur Sam Landry**, responsable du détachement de la GRC à l'Aéroport international Pearson, a envoyé une liste de 56 organismes **[annexe V]** investis de pouvoirs réglementaires ou de pouvoirs d'application de la loi dans le secteur qui relève de sa compétence. Les principaux corps policiers sont les suivants : GRC (chargée d'appliquer les lois fédérales), la police régionale de Peel (qui se charge principalement des enquêtes criminelles), le service de police de Toronto, la police provinciale de l'Ontario et des représentants des corps policiers de Halton, de York, de Hamilton Wentworth et de Niagara, auxquels il faut ajouter la police militaire. Tout d'abord, le comité craint qu'à cause de la présence d'autant de corps policiers dans un seul aéroport, la coordination, la coopération et l'échange d'information fassent défaut dans la prestation des services de sécurité.

Selon le **témoin n° 3**, ex-responsable d'une escouade antidrogue comptant 28 ans d'expérience au sein de la police, et que le comité a interrogé à huis clos le 24 juin 2002 [TRADUCTION] :

« Ce que je retiens de l'Aéroport Pearson, c'est que les différents organismes d'application de la loi se livrent une lutte intestine, comme les douanes, la GRC, la police de Toronto, celle de Peel et la province

provinciale de l'Ontario. Personne ne veut partager avec les autres et tout le monde veut avoir le beurre et l'argent du beurre. C'est la mentalité qui règne et il va falloir la combattre. »

**Don Johnson, président, Association des pilotes d'Air Canada, 4 novembre 2002 :** « ... je crois que nous cherchons à mettre sur pied un groupe de personnes qui établiront la norme et veilleront à ce qu'elle soit appliquée à l'échelle du pays sans égard à l'entrée en fonction de nouveaux chefs de police. C'est ce que nous voulons. Nous voulons que, dans tous les aéroports, les activités policières et les contrôles soient menés d'une manière précise et que les mesures de sécurité soient les mêmes. »

## **À menaces grandissantes, effectifs policiers décroissants**

De façon générale, **l'effectif combiné de policiers en service à Pearson (détachés par les divers corps policiers présents sur place) est passé de 290 en 1995 (à l'époque où la GRC s'occupait de la quasi-totalité des services policiers dans les aéroports) à 162 (59 de la GRC, 93 de la police régionale de Peel et 10 des autres corps).** Ce déclin est notoire étant donné qu'en 1995, le terrorisme n'était pas perçu comme présentant le même danger qu'aujourd'hui et que les divers groupes du

crime organisé ne collaboraient pas encore entre eux pour déjouer la sécurité dans les aéroports. En outre, l'inspecteur Landry nous a ostensiblement fait remarquer que, dans le même temps où la présence policière accusait un déclin, **le trafic passager augmentait de plus de 100 p. 100 et l'on prévoit même qu'il doublera encore une fois dans les dix prochaines années.**

**Le 2 décembre 2002, le commissaire adjoint de la GRC, Garry Loepky,** nous indiquait que la diminution des besoins en effectif était sans doute due au gain d'efficacité technique et à la mise sur pied d'équipes multifonctionnelles. Invité à nous dire s'il y avait tout de même suffisamment de policiers à Pearson, il nous a répondu qu'il y en avait assez pour la sécurité et la sûreté aériennes, mais que l'aéroport gagnerait à avoir plus de personnel pour assurer les autres fonctions. Les membres du comité se sont demandés, à la fin du témoignage du sous-commissaire, si celui-ci avait voulu parler d'un effectif accru pour combattre le crime organisé, comme l'avait indiqué **l'inspecteur Sam Landry le 24 juin 2002;** rappelons que le crime organisé est un grand problème à l'Aéroport Pearson :

« Les dossiers auxquels travaillent nos membres et les statistiques établies montrent qu'il existe une activité criminelle organisée importante au point frontalier le plus important qui se trouve en sol canadien.[...] toute infiltration de notre frontière à l'aéroport de Toronto par des éléments criminels pourrait être exploitée par ceux qui sont associés à l'extrémisme ou au terrorisme. »

## **Un seul corps policier pour la sûreté aéroportuaire?**

Le comité a pris note des avis divergents exprimés par ses témoins quant à la nécessité de mettre sur pied un organisme national pour assurer les services policiers dans les aéroports. Il pourrait s'agir de la GRC seule ou des corps locaux ou régionaux déployés en renforcement de la GRC.

Il y a de bonnes raisons pour soutenir la mise sur pied une police nationale des aéroports, organisme dont les membres subiraient une formation normalisée en matière de sûreté. Une telle organisation, axée sur la lutte contre le terrorisme et contre le crime organisé, favoriserait une plus grande coordination d'action et mettrait fin aux conflits de compétence. Si la GRC était désignée pour assurer la sécurité dans tous les aéroports canadiens, la population aurait la certitude que les compagnies aériennes et les autorités aéroportuaires ne lésinent pas sur la protection policière, par souci d'économie.

L'Association des pilotes d'Air Canada a prêché en faveur de l'application de normes nationales pour les services policiers dans les aéroports, mais elle préfère que l'on maintienne les corps policiers locaux qui connaissent bien la situation sur place. Dans tous les cas, les services locaux de police pourraient continuer à rendre des services fort appréciables dans les

aéroports, mais le comité en est venu à la conclusion **que toutes les questions de sûreté devraient être confiées à la GRC.**

Le comité craint qu'en l'absence de normes nationales, d'une formation nationale et d'une police nationale des aéroports, certains aéroports ne relèguent les questions de sécurité aux oubliettes et que la coordination nationale dans la lutte contre le terrorisme n'en souffre.

Il convient de remarquer qu'en réponse aux recommandations du Comité consultatif sur la sûreté aérienne, Transports Canada travaille à la mise au point de normes de formation et de procédures améliorées pour les corps policiers actuellement présents dans les aéroports. Pour cela, le ministère consulte les différents intervenants afin de déterminer le genre d'intervention policière nécessaire pour assurer la sécurité dans les aéroports et réexamine les besoins sur ce plan dans les aéroports en général.

Le comité admet que différents services policiers doivent être offerts dans les grands aéroports internationaux, comme la supervision des stationnements, la prévention du crime dans les secteurs publics, les patrouilles aux points de contrôle, la lutte contre les stupéfiants et le soutien technique apporté au personnel des douanes et de l'immigration, pour ne citer que ces exemples.

Malheureusement, l'enchevêtrement des compétences, des priorités et des ego ne sont sûrement pas favorables à une amélioration de la sûreté dans les aéroports canadiens. Le

gouvernement fédéral doit insuffler un peu de clarté dans tout cela en instaurant, pour le moins, une norme commune en matière d'action policière dans tous les grands aéroports du pays.

**Le comité croit que tous les services policiers touchant à la sécurité des passagers, du fret et des appareils doivent être confiés à la GRC, dans tous les aéroports, quitte à ce que la Gendarmerie confie une partie de ces services à contrat.**

**Autres témoignages que le comité a recueillis à propos des services policiers dans les aéroports du Canada :**

**Inspecteur Sam Landry, officier responsable du Détachement aéroportuaire de Toronto, Gendarmerie royale du Canada, 24 juin :** « Les organisations criminelles ont infiltré de nombreuses entreprises légitimes, partout au Canada, pour accomplir leurs desseins criminels. Cette tendance se confirme à l'aéroport Pearson de Toronto. La capacité de faire transiter des articles de contrebande, sans qu'ils soient détectés, à l'aéroport est un élément essentiel du succès des activités criminelles en question. [...] Le souci principal, pour nous tous, c'est l'activité criminelle que nous avons repérée à l'aéroport de Toronto, en rapport avec des organisations criminelles comme le crime organisé au sens classique du terme, le crime organisé d'Europe de l'Est, le crime organisé d'origine asiatique et les

motards hors-la-loi. Nous avons également repéré des cellules d'individus qui s'adonnent à des activités illégales de concert avec des homologues à l'étranger. »

**William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sûreté et de la sécurité, Transports Canada, 27 novembre 2002 :** « ... il faut étendre la présence policière au-delà de ce qui est prévu à l'heure actuelle. Les principaux aéroports internationaux du Canada ont déjà des policiers sur place. D'autres aéroports canadiens font l'objet d'évaluations des besoins en matière de présence policière. Transports Canada travaille avec l'ACSTA et le Conseil des aéroports du Canada afin d'y donner suite. »

**Témoin n° 1, ex-superviseur des services de renseignement au sein d'un corps policier, 24 juin 2002 [TRADUCTION] :** « À Pearson, on est un peu en présence du syndrome d'agrandissement des fiefs. Il y a une unité d'enquête à l'aéroport. La police de Toronto, la police régionale de Peel et d'autres corps policiers sont également présents. Ce genre de chose ne devrait pas arriver dans le domaine de l'application des lois et les divers organismes du renseignement devraient s'échanger les informations qu'ils recueillent. »



**M. Iain Fernie, sécurité régionale, directeur des Opérations, Air Canada, 24 juin 2002 :**

« Nous évaluons chaque demande qui nous est présentée par la police. Je dirais que dans la plupart des cas, nous collaborons totalement avec les autorités. »

**Le sénateur Banks :** « Est-ce que cela pourrait comprendre le placement d'un agent d'infiltration qui se ferait passer pour un employé d'Air Canada? Est-ce que cela s'est déjà produit? »

**M. Fernie :** « Par le passé, oui. »

**Le sénateur Kenny :** « Selon des témoignages sous serment que nous avons reçus, des demandes présentées par diverses forces policières au service des ressources humaines d'Air Canada ont été refusées. »

(PLUS LOIN) « Et selon votre expérience, ces demandes sont-elles refusées? »

**M. Fernie :** « Certaines d'entre elles ont été refusées. »

**Le sénateur Forrestall :** « Pourquoi? »

**M. Fernie :** « La décision a été fondée sur notre évaluation de la situation. Selon la situation, nous décidons ou non de coopérer. Dans la plupart des cas, sinon dans tous les cas, nous collaborons entièrement avec la police. Dans certains cas, les polices connaissent mal l'environnement aéroportuaire. Nous sommes donc là pour les renseigner sur les caractéristiques de cet environnement. Dans certains cas, après leur avoir fait part de notre évaluation de la situation, elles décident d'abandonner l'idée. »

**Le sénateur Kenny :** « C'est la police qui décide, ou c'est parce que la demande a été rejetée par Air Canada? »

**M. Fernie :** « L'un ou l'autre. Ça peut être parce que la police a décidé de faire autre chose, ou parce que nous avons refusé la demande. »

À peine plus d'une semaine après ces échanges, le *National Post* du 2 août 2002 citait Robert Milton, PDG d'Air Canada, qui aurait déclaré que les allégations selon lesquelles Sa compagnie avait refusé que la police infiltre ses employés de fret afin d'éradiquer un groupe du crime organisé n'était que « pures sornettes ».

*C'est cela, oui!*



## **RECOMMANDATIONS DU COMITÉ en vue de régler les problèmes décrits à la section VII :**

**VII.1 La responsabilité de tous les services policiers aéroportuaires ayant directement trait à la sécurité des voyages aériens devrait être retirée des autorités aéroportuaires pour être exclusivement confiée à la GRC qui travaillerait à contrat pour l'ACSTA.**

**VII.2 Les corps policiers locaux et les gardiens de sécurité engagés à contrat par les autorités aéroportuaires devraient être chargés de toutes les infractions pénales qui n'ont pas forcément de lien avec la sécurité du transport aérien.**



## VIII. Amélioration de la gouvernance du système aérien

Le comité s'inquiète de constater que les pouvoirs en matière de transport aérien sont à la fois vagues et largement répartis. Les compétences et les mandats des divers organismes gouvernementaux, des corps policiers et des autorités aéroportuaires sont tellement enchevêtrées que cette situation porte tort à l'efficacité et à la prospérité du secteur, sans parler de sa sécurité. Les responsables des questions de sécurité dans le secteur du transport aérien devraient être investis d'un mandat distinct et de pouvoirs clairement définis, et ils devraient être animés de la volonté d'instaurer et d'appliquer des politiques susceptibles de donner des résultats.

**Une ribambelle de ministères, d'organismes d'État et de sociétés privées assument la responsabilité de la sécurité dans les aéroports canadiens et il existe un lien de déférence exagéré et mal défini entre le secteur public et le secteur privé quant à la répartition des responsabilités en cas de problème grave de sécurité.**

Par exemple, qui est responsable de la sécurité du courrier?

- Normalement, les compagnies aériennes sont responsables du fret qu'elles transportent, notamment du courrier.

- Toutefois, elles ne sont pas tenues de contrôler le courrier parce que Transports Canada leur a indiqué qu'elles pouvaient se contenter d'obtenir des garanties écrites de la Société canadienne des postes pour chaque cargaison de courrier. De plus, le ministère leur a garanti que les protocoles visant à s'assurer que le courrier est sûr sont respectés par la SCP.
- Cependant, Transports Canada n'a communiqué ces protocoles à personne pour des raisons de sécurité nationale.
- S'il semble que le ministère a mis en œuvre certains protocoles l'année dernière. L'été dernier, un témoin de Transports Canada nous a déclaré qu'il n'avait pas encore eu la possibilité de vérifier la SCP pour s'assurer qu'elle suit bien les protocoles en question.
- En fait, tout cela est purement spéculatif, puisque le comité a appris que la SCP ne contrôle pas vraiment le courrier autrement que par le coup d'œil « expérimenté » de leurs employés qui ne sont sans doute pas dotés d'une vision radioscopique.
- S'il est prévu que d'ici trois ans les aéroports canadiens seront dotés de l'équipement nécessaire pour inspecter les bagages des passagers afin de voir s'ils renferment des dispositifs explosifs, un cadre de la SCP nous a affirmé qu'aucun équipement actuellement connu n'est en mesure de contrôler le contenu potentiellement dangereux (pour un



avion) du volume élevé de courrier qui transite par la Société.

S'il n'est pas possible de contrôler la totalité du courrier que manipule la SCP, il existe certainement un équipement qui permettrait de vérifier les 15 p 100 du volume, tout au plus, qui est transporté à bord d'avions de passagers. Toutefois, rien ne semble être prévu à cet égard.

## **Valse hésitation sur le thème des responsabilités**

Qui est responsable de veiller à ce que les articles de courrier ne soient pas à l'origine de l'explosion d'un avion de transport de passagers relevant de la compétence du Canada? Est-ce Air Canada? La Société canadienne des postes? Transports Canada? Ou la nouvelle ACSTA? Pour l'instant, il semble que ce soit toutes ces organisations à la fois et aucune d'elles.

**Le 4 novembre 2002, le commandant Matt Sheehy, président du comité de la sécurité de l'Association des pilotes d'Air Canada**, critiquait la décision prise par Transports Canada en 1996 de se dégager de la responsabilité de l'administration des aéroports pour la confier presque entièrement au secteur privé en maintenant simplement le droit d'émettre des lignes directrices et des consignes et d'effectuer des vérifications relatives à l'application de ces dernières :

« Le transfert des pouvoirs qui a eu lieu en 1996 était principalement motivé par une initiative économique. [...] un grand nombre des activités quotidiennes des aéroports ont été transférés aux administrations aéroportuaires locales [...] cela a fonctionné dans une certaine mesure, tout au moins pour ce qui est de l'aspect économique.

Cependant, depuis le 11 septembre, tout a changé dans le monde et la sécurité dans le domaine de l'aviation s'est transformée de façon considérable. Nous allons faire une suggestion au comité sénatorial. Malheureusement, nous allons vous demander de faire marche arrière car nous sommes vraiment convaincus que le modèle que nous essayons d'utiliser en ce moment est dysfonctionnel. Il aurait peut-être fonctionné avant le 11 septembre, mais dans sa forme actuelle, il ne fonctionne pas. [...] nous vous demandons une tâche considérable, car le système a acquis sa vitesse et n'a peut-être plus de direction. Il y a quelqu'un qui va devoir se porter volontaire pour en prendre la direction. »

**Le propriétaire d'une compagnie d'aviation, que nous avons interrogé le 24 juin à huis clos, a été, quant à lui, un peu plus cynique. (Il décline une longue expérience de pilote et d'exploitant de compagnie d'avions nolisés, et il siège au conseil de plusieurs compagnies d'aviation) [TRADUCTION] :**

« Tout le monde pourrait faire beaucoup d'argent si l'on calmait les appréhensions du public mais il y a beaucoup à perdre si les gens croient que quelque chose de mal risque de se produire. Les voyageurs continuent d'emprunter les avions nolisés pour leurs vacances. L'activité se maintient. Les transitaires continuent d'avoir du travail. La Société canadienne des postes continue de charger son courrier à bord des avions. Tout le monde fait de l'argent à vendre du carburant. Mais tout cela repose sur une illusion. En un sens, nous savons que les transports aériens ne sont pas sûrs, mais il est vrai que tout le monde fait de l'argent, que nous gagnons tous de l'argent. Si nous faisons peur au public voyageur, nous ne ferons plus d'argent du tout. »

### **Le rôle de l'ACSTA**

En réaction aux événements du 11 septembre 2001, 1<sup>er</sup> avril de l'année suivante, le gouvernement fédéral créait l'Administration canadienne de la sécurité du transport aérien (ACSTA). Il s'agit d'une société de la Couronne sans but lucratif qui rend compte au Parlement par la voix du ministre des Transports et qui a pour mandat de dispenser les services de contrôle des passagers avant l'embarquement dans 89 aéroports désignés. L'ACSTA est investie de la responsabilité d'acquérir, de mettre en place et d'entretenir un matériel de détection des

explosifs dans les aéroports et de mettre en œuvre le programme des agents de protection à bord (APB).

Le 5 novembre, après les critiques formulées à répétition devant notre comité relativement à la mauvaise qualité des inspections de toute autre personne que les passagers et les équipages dans les aéroports, le gouvernement fédéral a confié deux nouvelles responsabilités à l'ACSTA :

- mettre en œuvre et améliorer le système de laissez-passer donnant accès aux zones restreintes dans les aéroports canadiens
- effectuer des contrôles aléatoires (fouilles) dans le cas des non passagers qui pénètrent dans les zones à accès restreint.

L'ACSTA est donc l'organisme désigné pour offrir ces services de sécurité, sous la surveillance de Transports Canada qui se charge de la réglementation. Des témoins ont déclaré au comité qu'il règne encore une certaine confusion quant aux rôles des différentes entités appelées à contribuer à la sécurité dans le transport aérien, surtout pour ce qui est du lien hiérarchique entre l'ACSTA et Transports Canada.

**Don Johnson, président, Association des pilotes d'Air Canada, 4 novembre 2002 :** « Les différentes composantes de la sécurité aérienne sont nombreuses et très diverses et, de ce fait, nécessitent une centralisation afin de permettre une intégration efficace des mesures pertinentes.

La création de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, ou ACSTA, ne répond pas à cette exigence vitale. Cet organisme est incapable de traiter de nombreuses questions de sécurité en vol, étant donné qu'il a été mandaté principalement pour s'occuper des questions de détection au sol. De plus, cet organisme ne cherche aucunement à obtenir l'avis direct des personnes qui doivent être protégées et des personnes qui sont légalement mandatées pour assurer la sécurité en vol, à savoir le public et les pilotes respectivement.

... Nous n'en avons certainement pas pour notre argent, nos 12 dollars.

(PLUS LOIN) ...Je pense que cet organisme [l'ACSTA] a le mandat de le faire [orchestrer la sécurité aérienne nationale], mais qu'il ne le fait pas de façon globale. Ils [les gens de l'ACSTA] ont adopté un point de vue très étroit de leur mandat. »

Même après avoir longuement entendu les représentants de Transports Canada et de l'ACSTA au sujet de la répartition des responsabilités entre les deux organismes, les membres du comité ne savent pas encore au juste qui des deux assume la responsabilité de sécurité aéroportuaire. Malgré tout, la plupart des témoins ont laissé entendre que l'ACSTA n'était finalement là que pour assumer un rôle de soutien. Ce genre de déclaration en a déçu plus d'un dans cette industrie qui aurait souhaité

qu'un organisme national assume la totalité des questions de sécurité aéroportuaire.

Transports Canada prétend maîtriser les comportements potentiellement imprévisibles des exploitants privés à qui l'on a accordé beaucoup d'indépendance à l'occasion du transfert des pouvoirs : transporteurs aériens, autorités aéroportuaires, transitaires, services aéronautiques, traiteurs et autres :

**Paul Kavanagh, directeur régional, Sécurité et plan d'urgence, région de l'Ontario, Transports Canada, 24 juin 2002 :** « Nous pouvons imposer des pénalités administratives et monétaires. Nous sommes également autorisés à suspendre, émettre, révoquer ou refuser de renouveler des documents d'autorisation ou des certificats principalement aux points de filtrage. »

Quoi qu'il en soit, les vérifications de Transports Canada à ce sujet sont à la fois rares et espacées, et elles portent essentiellement sur l'honnêteté avec laquelle les exploitants en question tiennent les dossiers exigés par le ministère fédéral. Les suspensions et révocations semblent être des menaces beaucoup plus théoriques que réelles. Un sous-ministre de Transports Canada nous a indiqué, en passant, ce sur quoi son ministère semble miser à cet égard :

**William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sûreté et de la sécurité, Transports Canada, 2 décembre 2002 :** « Nous disposons de plusieurs leviers sur le plan de la sécurité [au-delà du régime réglementaire de Transports Canada et des outils éventuels d'application de la loi], 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 comité estime que l'efficacité de la sécurité dans les transports peut être synonyme d'affaires fructueuses. Il croit aussi qu'il pourrait être nuisible aux affaires de donner l'illusion que tout va bien du côté de la sécurité, en avant-scène, tandis qu'on lésine en coulisses. Il ne faudrait pas beaucoup de catastrophes pour paralyser complètement le secteur du transport aérien. Il y a des risques dans toutes les entreprises, mais les risques que court actuellement le secteur canadien du voyage aérien sont inacceptables.**

Les compagnies aériennes au Canada ont été soulagées des coûts associés à la vérification des passagers avant l'embarquement. Cette responsabilité a été confiée à l'ACSTA. Les passagers assument d'ailleurs directement les coûts de leurs contrôles de sécurité en acquittant une surcharge de 12 \$.

Jusqu'ici, les compagnies aériennes canadiennes se sont surtout plaintes de l'effet négatif de cette surcharge sur la demande.

Les compagnies aériennes n'ont rien dit des sommes qu'elles ont économisées depuis ce transfert de responsabilité, sommes qu'elles auraient pu appliquer à une réduction des tarifs pour stimuler la demande ou à une amélioration de la sécurité dans d'autres secteurs afin de restaurer la confiance des passagers. *Le comité estime que l'amélioration de la sécurité devrait être une priorité pour toutes les parties concernées, notamment pour les compagnies aériennes.* L'éthique est très souvent synonyme de bonnes affaires.

## **Les relations entre l'ACSTA et Transports Canada**

Il semble parfois que l'ACSTA est à peine plus qu'un organisme de prestation de services pour le compte de Transports Canada. À d'autres moments, son PDG, **Jacques Duchesneau**, apparaît comme l'homme de pointe en matière de sécurité aéroportuaire, comme il nous l'a déclaré le 25 novembre 2002 : « [ma tâche] consiste à veiller à ce que les passagers soient en sécurité dans les avions. Ce n'est pas une mince tâche. »

Dans l'échange suivant, on a l'impression que Transports Canada croit posséder les ressources nécessaires en matière de



collecte du renseignement pour pouvoir déterminer le genre de services policiers à assurer dans les aéroports canadiens, contrairement à l'ACSTA. En revanche, ce dernier organisme croit être en mesure de déterminer le genre de formation à donner aux préposés à la vérification des passagers, dans le sillage des événements du 11 septembre :

**Le sénateur Wiebe, 25 novembre 2002 :**

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

**M. Baker :** « Les services de renseignement dans ce domaine relèvent de Transports Canada. C'est l'organisme de réglementation [...] qui fixe la norme »

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

**M. Duchesneau :** « ... Nous n'avons pas de service de renseignement. [...] Nous ne sommes pas équipés pour cela et ça ne fait pas partie de notre mandat. »

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

**M. Duchesneau :** « C'est nous qui la prenons. »

**Le sénateur Wiebe :** « Quelle est la différence? »

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

Peu après cette discussion, le **sénateur Cordy** posait la question suivante à **M. Duchesneau** : « Quels défis l'ACSTA s'attend-elle à devoir relever au cours des prochaines années? » à laquelle l'intéressé a répondu sans hésiter : « Il faudra toujours être en avance sur les personnes qui sont animées de mauvaises intentions. »

Les membres du comité croient bien humblement que l'ACSTA, organisme de sécurité indépendant, aura beaucoup de difficulté à maintenir un temps d'avance sur des personnes mal intentionnées si l'Administration ne peut compter sur une branche du renseignement. Et si elle n'a pas cette branche, pourquoi donc forme-t-elle le personnel des aéroports? La formation en matière de sécurité doit être indéniablement *fondée* sur le renseignement.

En recueillant les témoignages des représentants de l'ACSTA, le comité n'est pas parvenu à déterminer si cet organisme participe à l'établissement des normes et à la vérification du nouveau système de laissez-passer pour les zones à accès restreint devant servir au contrôle des non passagers dans les aéroports. L'ACSTA va-t-elle concevoir le nouveau système de laissez-passer? Ou les comités de Transports Canada vont-ils s'en charger?

## Les luttes intestines dans le domaine de la sécurité

Même au sein de Transports Canada, les pouvoirs en matière de sécurité semblent être partagés. **William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sûreté et de la sécurité à Transports Canada**, a admis que les deux directions générales – celle de la sécurité et celle de l'aviation civile – ont une certaine compétence en matière de formation des PNT et des PNC, aspect qui a été critiqué oralement devant le comité puisque aucune nouvelle formation en sécurité ne devrait entrer en vigueur avant l'été 2003, soit près de deux ans après le 11 septembre 2001. M. Elliott a nié l'existence d'une « guerre intestine » entre les deux directions générales, mais **Richard Balnis, agent de recherche principal au SCFP**, n'a pas exprimé le même avis dans son témoignage du **18 novembre 2002**. Il nous a déclaré qu'après l'entrée en service des APB armés [version canadienne des *sky marshals* américains], les pilotes avaient fébrilement démarché Transports Canada pour obtenir une formation sur la façon de traiter de cette nouvelle situation.

« ... le directeur général de la sécurité [Transports Canada] prétendait qu'il lui incombait de les approuver et le directeur général de l'aviation civile [Transports Canada] prétendait la même chose. Les deux hommes ont argumenté sur la question pendant environ deux heures. Au bout du compte, nous leur avons demandé de s'entendre. »

Plus d'un an après, ces procédures ne sont toujours pas en place. La confusion qui règne à propos de l'orientation à donner à la sécurité aéroportuaire va bien au-delà des divisions au sein de Transports Canada et de la répartition entre Transports Canada et l'ACSTA. Le problème existe dans les aéroports eux-mêmes. Comme nous l'avons vu, **l'inspecteur Sam Landry, officier responsable du détachement de la GRC à l'Aéroport international Pearson** a fait parvenir au comité une liste de 56 entités qui sont toutes investies d'une responsabilité quelconque en matière de sécurité aéroportuaire. [annexe V]

Les responsabilités qui incombent aux compagnies aériennes, aux autorités aéroportuaires, aux divers corps policiers, à la SCP, à l'ADRC ainsi qu'à bien d'autres sont floues, non seulement pour les néophytes mais parfois aussi pour les principaux intéressés. Il n'est donc pas surprenant que le comité se soit fait dire à plusieurs reprises que la responsabilité de tel ou tel aspect de la sécurité relevait d'une autre agence et cette information soit ensuite niée par un représentant de l'organisme concerné. **Le comité n'est pas parvenu à déterminer qui est investi de la responsabilité ultime d'un avion à bord duquel se trouve un APB.** Nous supposons que c'est le pilote, mais personne ne nous l'a confirmé.

Le 4 novembre 2002, **Chuck Wilmink, consultant et ancien directeur de la sécurité aux Lignes aériennes Canadien International**, a donné au comité un bon exemple des risques de manquement grave à la sécurité auxquels la division des

responsabilités pourrait donner lieu. Dans les aéroports, la sécurité relève de deux structures. L'Administration canadienne de la sécurité du transport aérien (ACSTA), qui a pris le relais des transporteurs, est chargée du contrôle des passagers avant l'embarquement, tandis que l'autorité aéroportuaire est responsable de toute la sécurité à l'aéroport. Un soir, quand il était directeur à l'Aéroport de Vancouver, M. Wilmink a accidentellement déclenché une alarme en franchissant l'un des portiques de contrôle des passagers à l'aérogare des vols internationaux. Il a attendu un garde de sécurité pendant une demi-heure mais comme personne ne se présentait, il a continué sa ronde de vérification. Trois heures plus tard, l'alarme sonnait encore.

Le lendemain, il a mentionné l'affaire au service de sécurité de l'aéroport. On lui a répondu que ce service n'était pas chargé de réagir à cet alarme parce que ce sont les compagnies aériennes qui sont responsables des portes d'embarquement. Or, les compagnies se partagent toutes les portes qu'elles n'occupent que 90 minutes à la fois. En dehors de ces créneaux d'utilisation, les portes ne sont pas gardées. La nuit en question, aucun employé de compagnie aérienne ne se trouvait à cette porte et personne n'a donc signalé l'alarme ni réagi à celle-ci. Tout cela a amené M. Wilmink à conclure que l'attitude qui consiste à systématiquement rejeter la responsabilité sur quelqu'un d'autre donne lieu à d'énormes hiatus sur le plan de la sécurité, des hiatus que nous gagnerions à combler en travaillant tous ensemble.

Bien que la division des responsabilités soit inévitable, le comité estime qu'un organisme central devrait être investi de la responsabilité globale de la sécurité aérienne. La chaîne de la sécurité comporte de nombreux maillons et quelqu'un, quelque part, doit s'assurer que tous ces maillons sont assez forts et qu'ils travaillent suffisamment bien ensemble pour protéger le territoire en cas d'urgence.

Les réponses que le comité a reçues aux questions suivantes – quand il en a reçues – étaient, pour la plupart, plutôt confuses.

- Qui prend la direction des opérations à bord d'un avion en cas d'incident terroriste : le commandant de bord ou l'APB?
- Si l'avion est encore au sol, qui assume le contrôle des opérations en cas de prise d'otages : le commandant de bord, les APB, la GRC ou le corps policier de compétence locale?
- À l'étape de l'enregistrement des passagers, qui est compétent pour déterminer si un passager risque ou non de poser un problème : l'agent des billets qui travaille pour la compagnie aériennes ou le corps policier responsable de la sécurité à l'aéroport?
- Qui est investi de la responsabilité ultime de veiller à ce que le fret (incluant le courrier, y compris les colis) est correctement contrôlé avant d'être chargé à bord de l'avion : la compagnie aérienne, la Société canadienne des postes, le transitaire, Transports Canada ou l'ACSTA?

- Qui est responsable de la sécurité dans le périmètre de l'aéroport : l'autorité aéroportuaire, le corps de police local ou Transports Canada?
- Dans un aéroport, qui est investi de la responsabilité ultime d'assurer la sécurité en général : l'autorité aéroportuaire et le corps policier ou les services de sécurité privés qu'elle a retenus à contrat, les fonctionnaires locaux de Transports Canada ou l'ACSTA?

Le Canada a besoin d'une structure unique investie de la responsabilité globale d'administrer la sécurité dans les transports aériens ainsi qu'un système national uniforme. *Cette structure n'existe pas.* Le comité entend assurer le suivi de cette question de définition des responsabilités des uns et des autres, de manière à améliorer la sécurité du transport aérien.

### **Autres témoignages que le comité a recueillis au sujet de la gouvernance :**

**Commandant Matt Sheehy, président du comité de la sécurité de l'Association des pilotes d'Air Canada, 4 novembre 2002 :** « [l'ACSTA] ne donne aucune orientation quant au programme des policiers de l'air. Tout ce qu'elle fait, c'est de s'occuper de la structure de coûts et des aspects comptables connexes.



...Tout ce que nous voyons qui a été accompli, c'est que Transports Canada a créé une autre bureaucratie pour se séparer des questions analysées ici.

...Vous avez maintenant huit ou neuf entités différentes d'un bout à l'autre du pays, et toutes contrôlent essentiellement la sécurité nationale. Pour moi, ça ne va pas.

Je pense que la sécurité aérienne est une question de sécurité nationale, et elle ne devrait pas reposer entre les mains des administrations aéroportuaires locales. Elles ont un rôle à jouer, c'est certain, mais cela m'agace de penser qu'elles vont dicter des questions de sécurité nationale pour tous les Canadiens. »



## **RECOMMANDATIONS DU COMITÉ en vue de régler les problèmes décrits à la section VIII :**

**VIII.1 Transports Canada devrait conserver la responsabilité de la formulation des politiques et des normes relatives à la sécurité des aéronefs et des aéroports et devrait être chargé de vérifier que ces politiques de sécurité sont mises en œuvre par l'ACSTA, les autorités aéroportuaires, les compagnies aériennes et les services policiers ou les autres sociétés de sécurité, conformément aux normes qu'il aurait établies;**

**VIII.2 L'ACSTA devrait être investie de la responsabilité de concevoir et de mettre en œuvre la formation ainsi que l'ensemble des mécanismes destinés à garantir la sécurité du transport aérien, notamment en ce qui a trait à la gestion des zones à accès restreint des aéroports (dont le contrôle à l'entrée) et au contrôle de sécurité de tous les passagers et de tous les objets chargés à bord d'un aéronef au Canada.**

**VIII.3 Afin que les normes nationales soient efficaces et uniformément mises en œuvre, l'ACSTA devrait se doter d'une capacité en matière de renseignement pour pouvoir s'acquitter efficacement de ses responsabilités.**

**VIII.4 L'ACSTA devrait être investie de l'autorité voulue pour confier à contrat à la GRC le rôle de supervision de tous les services de police dans les aéroports relativement à la**

**sécurité des passagers, du fret, des aéronefs et des installations côté piste.**

**VIII.5 Le Bureau du vérificateur général du Canada devrait effectuer des vérifications – notamment en ce qui a trait à l’optimisation des ressources – de l’ensemble des dépenses de sécurité effectuées par le gouvernement fédéral et les autorités aéroportuaires (le ministre des Transports pourrait veiller à ce que cela soit possible dans une nouvelle loi).**

## **IX. Assurer la reddition de compte au plan financier**

Les membres du comité et la vérificatrice générale, Sheila Fraser, craignent que les régimes financiers de l'Administration canadienne de la sécurité du transport aérien (ACSTA) et des autorités aéroportuaires n'empêchent les Canadiens de savoir exactement quelle proportion de la taxe sur le transport aérien l'ACSTA et les autres ministères et organismes consacrent à chaque aéroport et combien chaque autorité aéroportuaire dépense au titre de la sécurité.

On constate un manque inquiétant de transparence des autorités aéroportuaires. D'aucuns se demandent à quoi servent les recettes provenant de la taxe sur la sécurité et des frais d'amélioration des aéroports et si les fonds prélevés ne servent pas à autre chose, comme à alimenter des filiales à l'étranger qui n'ont peut-être rien à voir avec le service à rendre à la population canadienne.

Le comité estime qu'il y aurait lieu d'informer davantage les Canadiens pour que le public voyageur sache exactement ce qu'il obtient pour les 12 \$ de taxe de sécurité qu'il verse.

Les membres du comité se sont sentis découragés quand ils ont essayé de déterminer qui dépensait quoi et combien au chapitre de la sécurité aérienne. Deux grandes questions se posent à cet égard. Tout d'abord, quelle proportion des dépenses

additionnelles la surcharge de 12 \$ permet-elle de couvrir, et ces 12 \$ sont-ils suffisants, insuffisants ou excessifs?

Deuxièmement, comment les autorités aéroportuaires locales ont-elles réparti leur part des fonds correspondant à la taxe sur la sécurité et que savons-nous de la façon dont ces fonds sont dépensées?

**William Elliott, sous-ministre adjoint, Transports Canada**, le 2 décembre 2002, a déclaré au comité : « 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 renforcement de la sécurité]. [...] 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. »

**M. Duchesneau, PDG de l'ACSTA, et le ministre des Transports, M. Collenette**, ont indiqué que l'ACSTA est financée par le Trésor et que la taxe de sécurité de 12 \$ n'est pas spécifiquement destinée à améliorer la sécurité. Aucun de ces deux témoins n'a estimé être en mesure de faire correspondre les recettes aux dépenses. Le ministère comme l'Administration « dépensent » les budgets qui leur sont confiés, mais c'est Finances Canada qui perçoit les taxes versées au Trésor, au même titre que la taxe de sécurité. Tous deux ont déclaré que

leurs organismes respectifs « dépensent » plutôt qu'ils « perçoivent » les recettes fiscales.

Selon **M. Collenette**, la vérificatrice générale devrait être en mesure de déterminer si la taxe de 12 \$ est trop élevée compte tenu des dépenses effectuées au chapitre de l'amélioration de la sécurité et si les nouveaux fonds sont convenablement dépensés.

Toutefois, dans son témoignage devant le comité, le **18 novembre 2002, la vérificatrice générale, Sheila Fraser**, s'est montrée beaucoup plus réservée quant à la possibilité de dresser un bilan comptable aussi tranché. Elle a expliqué que cette taxe est perçue auprès des transporteurs aériens par l'Agence des douanes et du revenu du Canada pour être versée dans le Trésor au même titre que la plupart, mais pas la totalité, des fonds destinés à alimenter les différentes dépenses de l'ACSTA.

Pour avoir une bonne idée de la répartition entre les fonds perçus et les fonds dépensés, M<sup>me</sup> Fraser estime qu'il faudrait obtenir un état de compte du ministère des Finances qui indiquerait clairement l'ensemble des revenus et des dépenses du Trésor, de même qu'un relevé des dépenses de l'ACSTA.

M<sup>me</sup> Fraser a indiqué que le ministère des Finances essayait de préparer ce genre de relevé et qu'il avait demandé au Bureau du vérificateur général de le vérifier, ce qui devrait se faire dans les prochains mois.

Qu'est-ce que cette vérification va effectivement faire ressortir? La vérificatrice générale est en train de négocier avec l'ACSTA le type de données que l'organisme devrait faire apparaître dans ses états financiers. Elle craint, cependant, que les données concernant les dépenses ne soient pas suffisantes pour conduire une vérification de l'optimisation des ressources. Dans tous les cas, l'ACSTA ne pourra vraiment retracer que les sommes qu'elle dépense et non l'ensemble des dépenses correspondant à la taxe de 12 \$.

**Le gouvernement fédéral doit prouver aux Canadiens que l'argent qu'il perçoit auprès du public voyageur pour améliorer la sécurité des voyages aériens est correctement dépensé à ce chapitre.**

Les vérificateurs pourront-ils faire la part entre ce qui est consacré aux améliorations récentes et ce qui était régulièrement dépensé jusque-là? Le comité n'a reçu aucune garantie que les ventilations financières feront clairement ressortir combien chaque aéroport a perçu en taxe et combien il a dépensé au titre de chaque poste d'amélioration de la sécurité. La vérificatrice générale nous a déclaré qu'elle n'était pas convaincue que l'ACSTA a structuré sa comptabilité en sorte de pouvoir fournir ce genre d'information.

Elle a aussi exprimé des réserves quant au temps écoulé entre le moment où les fonds sont perçus et le moment où ils sont dépensés, ce qui rend quasiment impossible la tenue de toute évaluation concluante visant à déterminer si cette taxe de 12 \$ est entièrement et correctement dépensée.



## Combien les autorités aéroportuaires locales dépensent-elles au titre de la sécurité?

Notre deuxième préoccupation tient au fait que la vérificatrice générale n'a pas compétence pour vérifier les livres des autorités aéroportuaires locales afin de déterminer combien ces dernières dépensent au titre de la sécurité. M<sup>me</sup> Fraser nous a déclaré que les autorités en question sont des sociétés privées qui échappent à son mandat. Elle s'interroge cependant sur la façon dont les autorités aéroportuaires perçoivent leurs fonds et les dépensent (en marge des questions de sécurité), sur leur viabilité financière, sur la dette que certaines ont contractée et sur leurs filiales à l'étranger. Elle a toutefois indiqué que, dans le cas des autorités portuaires qui louent leurs installations à Transports Canada, le ministère a le droit (puisqu'il s'agit d'une condition des baux qu'il accorde) de conduire une vérification de la comptabilité de ses locataires. La vérificatrice générale ne croit pas que Transports Canada exerce ce droit avec autant d'empressement qu'il le devrait et elle a rappelé que, dans tous les cas, les baux tels qu'ils sont actuellement rédigés ne prévoient aucune pénalité advenant qu'une vérification révèle de graves manquements sur le plan de la sécurité.

**La vérificatrice générale, Sheila Fraser, 18 novembre 2002 :** « Transports Canada doit les administrer [les baux] de près. Or, nous avons indiqué à l'époque que la gestion des contrats de location laissait à désirer,

que Transports Canada agissait toujours comme un ministère opérationnel. Il doit faire encore plus pour veiller à ce que les modalités des contrats de location soient respectées, et pour obtenir des renseignements sur les filiales et la passation de marchés. Nous n'avons pas encore évalué les progrès qui ont été réalisés à ce chapitre. »

**M. Shahid Minto, vérificateur général adjoint (Citoyenneté et Immigration), 18 novembre 2002 :**

« Quand nous avons effectué notre vérification en 2000, nous avons indiqué à Transports Canada que, même s'il ne gérait plus les aéroports, il en demeurerait le propriétaire et que les contrats de location étaient assortis d'obligations. Le ministère a lui aussi des obligations à remplir pour ce qui est de la sécurité et de la viabilité du réseau. Il y a des choses qu'il devrait savoir.

Le problème, c'est que, à l'époque, le ministère des Transports n'avait pas songé à cela. Il était tellement occupé à se départir des aéroports qu'il ne s'était pas préparé à faire face à l'étape suivante.

Le ministère a dit au Comité des comptes publics qu'il essayait d'accroître ces efforts de surveillance. Je ne sais pas ce que cela veut dire. Nous le saurons quand nous effectuerons notre vérification de suivi. »

De son côté, Transports Canada prétend vérifier régulièrement les comptes des autorités aéroportuaires. Or, d'après ce que le comité a appris, ces vérifications ne portent que sur les loyers que la demi-douzaine d'aéroports qui louent des installations doivent à Transports Canada. Elles portent aussi sur le bien-fondé des dépenses alimentées par les fonds que l'ACSTA accorde aux autorités pour les services policiers, conformément aux instructions de Transports Canada.

Autrement dit, *il semble n'exister aucune méthode permettant de déterminer si les autorités aéroportuaires consacrent les sommes voulues à la sécurité*. Il n'est pas, non plus, possible de déterminer si ces sommes ont augmenté ou diminué après le 11 septembre 2001. Quoiqu'il en soit, il y a tout lieu de s'inquiéter, à cet égard, de la réduction marquée des effectifs policiers constatée ces dernières années à l'Aéroport international Pearson.

D'après les témoignages que le comité a recueillis, il est arrivé, à l'Aéroport Pearson, que les passagers d'avions complets en provenance de l'étranger soient directement canalisés vers les zones grand public sans passer par les points de contrôle des douanes et de l'immigration. Les agents des douanes sur place ne s'en sont rendu compte qu'en constatant que certains passagers voulaient franchir les points de filtrage à rebours pour aller récupérer leurs bagages. Quelqu'un, quelque part – que ce soit les compagnies aériennes, l'autorité portuaire, Transports Canada, les services des douanes et de l'immigration ou la police – devrait veiller à ce que ce genre de

chose ne se reproduise pas, ce qui exigera peut-être un léger investissement.

Nous n'avons rien trouvé d'encourageant dans le refus de Louis A. Turpen, président et président-directeur général de l'autorité aéroportuaire du Grand Toronto (AAGT) de comparaître devant le comité pour discuter de ces questions.

Le comité estime que le contribuable canadien a le droit de savoir comment ses impôts et taxes sont dépensés – surtout quand il s'agit d'une taxe destinée à une fin bien précise. À cet égard, nous regrettons la décision du gouvernement de verser au Trésor les recettes correspondant à la taxe de 12 \$ parce qu'il est difficile de la retracer dans le fatras des fonds gouvernementaux.

Nous estimons que même si la surcharge de sécurité n'était pas une taxe à proprement parler – ce qui est le cas des « frais d'améliorations » que prélèvent les autorités aéroportuaires locales – le public voyageur canadien a le droit de savoir si l'argent qu'on lui prélève est effectivement utilisé aux fins indiquées.

Le Comité s'attend à ce que le gouvernement fédéral se penche sur ces questions au cours des prochains mois, et c'est ce que les Canadiens exigeront.

## **RECOMMANDATIONS DU COMITÉ en vue de régler les problèmes décrits à la section IX :**

**IX.1 Le gouvernement du Canada doit indiquer ce que représente globalement la taxe de sécurité de 12 \$ et combien il reçoit de chaque aéroport à ce titre;**

**IX.2. S'agissant des recettes qui correspondent à la taxe de sécurité de 12 \$, le gouvernement du Canada doit préciser quelle somme revient à l'ACSTA ainsi qu'aux autres ministères et organismes et, pour ces derniers, quelle somme est dépensée à chaque aéroport et à quel titre;**

**IX.3 L'ACSTA doit faire rapport des sommes qu'elle dépense en administration interne et elle doit déposer un état des dépenses annuel pour chaque aéroport en ce qui concerne : les contrôles de sécurité des passagers, la vérification du courrier et du fret, le contrôle des non passagers côté piste et les services de police;**

**IX.4 Le gouvernement du Canada devrait, par voie législative, conférer au Bureau du vérificateur général du Canada le pouvoir de vérifier chaque autorité aéroportuaire pour ce qui est de la précision comptable et de l'optimisation des ressources pour toutes les dépenses effectuées par chaque autorité. En outre, Transports Canada devrait être chargé de vérifier et de superviser de façon suivie les dépenses réalisées par chaque autorité aéroportuaire au titre de la sécurité.**



## X. Pour une transparence renouvelée

Le comité tient à remercier très sincèrement les nombreux témoins qui ont contribué à ces audiences. Nombre de particuliers, de représentants syndicaux, d'universitaires et de fonctionnaires ont, gracieusement ou de bon gré, donné de leur temps au comité pour lui faire part de ce qu'ils savaient. Ce faisant, ils ont fait preuve d'une véritable préoccupation pour la sécurité du transport aérien au Canada. Le comité est reconnaissant envers les témoins qui se sont montrés les plus sincères. Si c'est de la bouche de personnes qui travaillent dans les aéroports ou à bord d'avions de passagers – plutôt que de celle des responsables qui se soucient surtout de sauver les apparences et de défendre le système – que nous avons entendu les témoignages les plus honnêtes, il convient de signaler que certains hauts fonctionnaires et cadres supérieurs d'entreprise ont été plus francs que d'autres quant à ce qu'il fallait changer. La majorité des témoins tenaient à ce qu'on assure vraiment la sécurité du public voyageur, plutôt que de se perdre en faux-semblants.

Il demeure que les membres du comité ont souvent été déroutés et déçus en constatant qu'un grand nombre de hauts fonctionnaires et de cadres supérieurs du secteur privé ont voulu laisser entendre qu'il n'était pas de l'intérêt public de parler des faiblesses du système sur le plan de la sécurité, faiblesses qui devraient être corrigées rapidement mais qui, à l'évidence, ne le sont pas. Cette attitude s'est manifestée par le refus de certains témoins de répondre aux questions des

membres du comité, de même que par le refus de certaines organisations de fournir des témoins connaissant les questions de sécurité et par le refus flagrant, dans le cas d'une organisation au moins – l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto et son exécutant, le Service de police régional de Peel – de venir témoigner devant le comité.

## **Le principe du gouvernement responsable repose sur le droit de savoir de la population**

Les parlementaires savent ce qu'équilibre veut dire. Le Parlement du Canada a contribué à créer ce qui est sans doute la société la plus équilibrée du monde où la liberté et l'information vont de pair avec le sens des responsabilités. L'avenir de la démocratie canadienne dépend de l'ouverture sur les gens, à moins qu'on n'ait de véritables raisons de craindre que cette ouverture ne mette notre société en danger. Dans le cas qui nous intéresse, les sénateurs qui siègent à ce comité et qui possèdent une vaste expérience collective sur les plans du droit, de la gouvernance et des besoins du peuple canadien, ont établi que la transparence dans ce dossier ne pourrait qu'améliorer la sécurité des Canadiens.

En démocratie, il n'existe aucune raison valable de refuser de débattre publiquement de questions de sécurité devant le Parlement du Canada, surtout quand on sait que des dizaines de milliers d'employés des aéroports et des compagnies



aériennes (qui savent tous trop bien que le système de sécurité publique présente des défauts potentiellement mortels) discutent tous les jours de ces questions autour d'un café.

## **Les gens honnêtes ont parlé**

Le comité a le droit de recourir au subpoena pour citer des témoins à comparaître et insister pour qu'ils répondent honnêtement aux questions posées. Nous avons décidé de ne pas nous prévaloir de cette disposition, préférant chercher des témoins que nous avons jugé plus ouverts et davantage en mesure de discuter franchement des vrais problèmes et de la façon de les régler.

Nous avons trouvé de tels témoins – surtout dans le cas des problèmes qui se posent à l'Aéroport international Pearson. Aucun témoignage n'a été plus accablant que celui que nous avons entendu au sujet des lacunes de sécurité à Pearson puisqu'il a illustré l'opposition entre ce qui est illusion et ce qui est réalité.

Le comité tient à dire toute sa gratitude et son admiration aux témoins qui nous ont semblé croire qu'il n'est pas possible d'exercer quelque pouvoir que ce soit, de façon *honorable*, si l'on ne fournit pas à la population les informations nécessaires pour que celle-ci soit en mesure de déterminer si ces pouvoirs sont exercés *avec sagesse*.

Dans l'intérêt de la population canadienne – surtout du public voyageur – nous espérons très sincèrement que ceux et celles qui en ont le pouvoir pourront régler les défauts de sécurité, dans les aéroports et à bord des avions, que nous avons décrit dans ce rapport. Nous espérons qu'ils prendront nos propos au sérieux et qu'ils s'attèleront à la tâche.

Ils devront agir vite avant qu'une autre tragédie aérienne ne vienne ébranler notre train-train.

Si ce n'était aussi triste, nous pourrions rire du fait que des cadres d'Air Canada aient refusé de répondre à la simple question qui consistait à savoir ce que font les préposés dans les aéroports pour s'assurer que les colis qu'ils acceptent, en vue de les charger à bord d'avions de passagers, ne sont pas dangereux. Ces gens-là ont refusé de répondre à une question posée par des membres d'un comité du Parlement – même si les lois de ce pays stipulent qu'ils *doivent* répondre à ce genre de question – alors que n'importe quel messenger à qui il est arrivé de livrer un colis dans un aéroport sait, lui, ce qui se passe.

Nous avons décidé de ne pas nous attarder sur cela, notamment parce que nous aurions freiné les travaux du comité. Nous n'en sommes pas moins convaincus qu'il y a urgence à sonder toutes les personnes chargées de la sécurité dans le domaine du transport aérien de passagers pour parvenir à améliorer les conditions de sécurité qui sont nettement inférieures à ce dont les passagers ont besoin et à ce pour quoi ils paient.

Il est rare – même dans l’univers de l’administration publique ou dans celui de l’entreprise privée – que des réformes soient entreprises dans l’intérêt du public tant que la population ignore tout de la façon dont elle est traitée. Les témoins qui ont refusé d’être sincères n’ont pas protégé l’intérêt du public. Ils se sont protégés et ils ont protégé leurs intérêts.

Nous espérons que, dans l’intérêt de la population canadienne – surtout du public voyageur – les gens qui sont en mesure de régler les problèmes de sécurité qui affligent nos aéroports et notre flotte d’avions, problèmes que nous avons décrits dans ces pages, prendront ce rapport au sérieux et qu’ils s’attelleront à la tâche. Nous espérons en outre qu’ils agiront vite avant que nous ayons à regretter d’autres victimes.



## **RECOMMANDATIONS DU COMITÉ en vue de régler les problèmes décrits à la section X :**

**X.1 Le gouvernement fédéral devrait énoncer et mettre en œuvre des mesures de sécurité concernant le voyage aérien, mesures qui seraient assorties, pour la population canadienne, d'une parfaite transparence et d'une pleine reddition de comptes sur le plan financier.**

**X.2 Les autorités aéroportuaires et les compagnies aériennes doivent prendre acte que la sécurité des voyages aériens concerne effectivement la population et ils doivent expliquer honnêtement le genre de mesures prises pour protéger le public voyageur contre toute activité terroriste ou criminelle, tant au sol que dans les airs.**



## RECOMMANDATIONS

### Section I

**I.1 Transports Canada devrait, d'ici le 31 mars 2003, parachever ses programmes de formation normalisée destinés à enseigner au personnel navigant commercial (PNC) comment agir en présence de terroristes ou de matières ou produits utilisés par des terroristes. Cette formation devrait être terminée le 30 septembre 2003.**

**I.2 Les responsables de l'Agence des douanes et du revenu du Canada et Immigration Canada devraient, d'ici juin 2003, prouver de façon substantielle au comité qu'ils ont donné suite aux recommandations de la vérificatrice générale visant à améliorer la formation du personnel des aéroports pour qu'ils repèrent « toute personne susceptible de s'engager dans des activités criminelles ou de menacer la sécurité des Canadiens ». En outre, ils devraient prouver qu'ils ont pris les dispositions nécessaires pour avoir un meilleur accès aux banques de données des services de police afin de contribuer à ce genre d'identification et de fournir à leurs employés la formation et des instruments technologiques nécessaires pour exploiter pleinement ces banques de données.**

**I.3 Transports Canada devrait, d'ici le 30 septembre 2003, veiller à ce que les compagnies aériennes dispensent des cours de formation à leur personnel d'entretien et de maintenance et à tous les autres employés travaillant à proximité des avions afin de les aider à repérer les situations et les matières potentiellement dangereuses.**

## **Section II**

**II.1 Tous les membres d'équipage devraient être informés de la présence éventuelle en cabine d'un agent de protection à bord (APB).**

**II.2 Transports Canada devrait, d'ici le 30 juin 2003, exiger la conception d'un système à double porte ou de tout autre système destiné à protéger les postes de pilotage, et il devrait ordonner que les compagnies aériennes installent ces systèmes avant le 31 décembre 2004.**

**II.3 Il conviendrait de donner pour consigne aux APB d'intervenir en cas de comportement perturbateur violent constaté en cabine et, bien évidemment, dès l'instant que la vie des membres d'équipage ou des passagers est menacée, plutôt que de se limiter à une intervention de dernier recours, quand quelqu'un décide de s'en prendre au poste de pilotage.**

**II.4 Les pilotes ne devraient pas être armés.**



### Section III

**III.1 Un personnel spécialisé et dûment formé à cet effet devrait immédiatement entreprendre des contrôles de sécurité aléatoires et ciblés de tous les bagages enregistrés, des colis, des sacs de courrier et du fret.**

**III.2 L'ACSTA devrait, d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2004, mettre en œuvre un système de vérification à niveaux multiples (détection de vapeurs d'explosifs prolongée par un passage aux rayons X ou à une fouille manuelle) pour tous les bagages enregistrés, les sacs de courrier et le fret.**

**III.3 Il convient de mettre un terme à la pratique qui consiste à faire généralement l'impasse sur les mesures de sécurité dans le cas des « expéditeurs connus » qui utilisent des compagnies aériennes. Le comité invite à l'adoption d'un protocole applicable aux expéditeurs, protocole qui serait fondé sur leur fiabilité un peu comme c'est actuellement le cas en vertu des modalités « frontière efficace » conclues avec les États-Unis.**

**III.4 Les particuliers, le fret et les avions en provenance de petits aéroports qui ne sont pas dotés de systèmes de vérification perfectionnés doivent être soumis à un contrôle complet à leur arrivée à un aéroport relevant de la compétence de l'ACSTA.**

## Section IV

**IV.1 L'ACSTA devrait émettre des laissez-passer nationaux pour tous les membres d'équipage et toutes les autres personnes qui relèvent naturellement d'une compétence davantage nationale que régionale. Si les autorités aéroportuaires locales doivent continuer d'émettre des laissez-passer pour leurs zones à accès restreint, ces documents devront :**

- être conformes à un modèle uniforme national obéissant à une configuration également nationale définie par l'Administration canadienne de la sécurité du transport aérien;
- pouvoir être annulés par l'ACSTA
- pouvoir être validés grâce à la base de données nationale de l'ACSTA.

**IV.2 Tous les aéroports canadiens devraient, d'ici au 31 décembre 2003, se doter de nouveaux laissez-passer permettant d'accéder au côté piste. Ces laissez-passer à lecture électronique comportant des marques biométriques devront :**

- être encodés pour empêcher l'accès aux zones situées hors du secteur habituel de travail d'un employé;

- expirer automatiquement après trois ans;
- pouvoir être désactivés n'importe quand par un mécanisme commandé centralement.

**IV. 3 L'ACSTA devrait être habilitée à émettre des laissez-passer à tous les employés, contractuels et autres, ainsi qu'aux autres personnels et aux véhicules autorisés à pénétrer du côté piste.**

**IV. 4 L'ACSTA devrait assumer la responsabilité de veiller à ce que ces personnes et ces véhicules fassent l'objet d'une fouille lors de leur entrée dans les zones réglementées aux aéroports du Canada. Lors de leur départ de ces zones, ces personnes et ces véhicules devraient faire l'objet d'une fouille sur une base aléatoire, des fouilles plus complètes étant toutefois effectuées en cas de menaces spéciales.**

**IV. 5 L'actuelle vérification des antécédents de sécurité en cinq points, nécessaire pour l'obtention d'un laissez-passer aux zones à accès restreint (casier judiciaire vérifié par le CIPC, menaces potentielles à la sécurité vérifiées par le SCRS et lieu d'habitation, antécédents professionnels et dossier de crédit contrôlés par Transports Canada) devrait être effectuée tous les trois ans plutôt que tous les cinq ans.**

## Section V

*(Cette recommandation est reprise de la section IV)*

**IV. 4 L'ACSTA devrait assumer la responsabilité de veiller à ce que ces personnes et ces véhicules fassent l'objet d'une fouille lors de leur entrée dans les zones réglementées aux aéroports du Canada. Lors de leur départ de ces zones, ces personnes et ces véhicules devraient faire l'objet d'une fouille sur une base aléatoire, des fouilles plus complètes étant toutefois effectuées en cas de menaces spéciales.**

*(Cette recommandation est reprise de la section IV)*

**IV. 5 L'actuelle vérification des antécédents de sécurité en cinq points, nécessaire pour l'obtention d'un laissez-passer aux zones à accès restreint (casier judiciaire vérifié par le CIPC, menaces potentielles à la sécurité vérifiées par le SCRS et lieu d'habitation, antécédents professionnels et dossier de crédit contrôlés par Transports Canada) devrait être effectuée tous les trois ans plutôt que tous les cinq ans.**

*(Cette recommandation est spécifique à la section V)*

**V. 1 Transports Canada devrait exiger que les appareils privés devant partir d'un aéroport placé sous la supervision de l'ACSTA ne soient pas autorisés à décoller avant que les passagers et leurs bagages n'aient été fouillés. Tout avion privé en provenance d'un autre aérodrome, qu'il s'agisse d'un terrain privé au Canada ou de tout autre aéroport à l'étranger, devrait être fouillé à l'arrivée.**

## Section VI

**Aucune recommandation en ce moment.**

## Section VII

**VII.1 La responsabilité de tous les services policiers aéroportuaires ayant directement trait à la sécurité des voyages aériens devrait être retirée des autorités aéroportuaires pour être exclusivement confiée à la GRC qui travaillerait à contrat pour l'ACSTA.**

**VII.2 Les corps policiers locaux et les gardiens de sécurité engagés à contrat par les autorités aéroportuaires devraient être chargés de toutes les infractions pénales qui n'ont pas forcément de lien avec la sécurité du transport aérien.**

## Section VIII

**VIII.1 Transports Canada devrait conserver la responsabilité de la formulation des politiques et des normes relatives à la sécurité des aéronefs et des aéroports et devrait être chargé de vérifier que ces politiques de sécurité sont mises en œuvre par l'ACSTA, les autorités aéroportuaires, les compagnies**

**aériennes et les services policiers ou les autres sociétés de sécurité, conformément aux normes qu'il aurait établies;**

**VIII.2 L'ACSTA devrait être investie de la responsabilité de concevoir et de mettre en œuvre la formation ainsi que l'ensemble des mécanismes destinés à garantir la sécurité du transport aérien, notamment en ce qui a trait à la gestion des zones à accès restreint des aéroports (dont le contrôle à l'entrée) et au contrôle de sécurité de tous les passagers et de tous les objets chargés à bord d'un aéronef au Canada.**

**VIII.3 Afin que les normes nationales soient efficaces et uniformément mises en œuvre, l'ACSTA devrait se doter d'une capacité en matière de renseignement pour pouvoir s'acquitter efficacement de ses responsabilités.**

**VIII.4 L'ACSTA devrait être investie de l'autorité voulue pour confier à contrat à la GRC le rôle de supervision de tous les services de police dans les aéroports relativement à la sécurité des passagers, du fret, des aéronefs et des installations côté piste.**

**VIII.5 Le Bureau du vérificateur général du Canada devrait effectuer des vérifications – notamment en ce qui a trait à l'optimisation des ressources – de l'ensemble des dépenses de sécurité effectuées par le gouvernement fédéral et les autorités aéroportuaires (le ministre des Transports pourrait veiller à ce que cela soit possible dans une nouvelle loi).**

## Section IX

**IX.1 Le gouvernement du Canada doit indiquer ce que représente globalement la taxe de sécurité de 12 \$ et combien il reçoit de chaque aéroport à ce titre;**

**IX.2. S'agissant des recettes qui correspondent à la taxe de sécurité de 12 \$, le gouvernement du Canada doit préciser quelle somme revient à l'ACSTA ainsi qu'aux autres ministères et organismes et, pour ces derniers, quelle somme est dépensée à chaque aéroport et à quel titre;**

**IX.3 L'ACSTA doit faire rapport des sommes qu'elle dépense en administration interne et elle doit déposer un état des dépenses annuel pour chaque aéroport en ce qui concerne : les contrôles de sécurité des passagers, la vérification du courrier et du fret, le contrôle des non passagers côté piste et les services de police;**

**IX.4 Le gouvernement du Canada devrait, par voie législative, conférer au Bureau du vérificateur général du Canada le pouvoir de vérifier chaque autorité aéroportuaire pour ce qui est de la précision comptable et de l'optimisation des ressources pour toutes les dépenses effectuées par chaque autorité. En outre, Transports Canada devrait être chargé de vérifier et de superviser de façon suivie les dépenses réalisées par chaque autorité aéroportuaire au titre de la sécurité.**

## **Section X**

**X.1 Le gouvernement fédéral devrait énoncer et mettre en œuvre des mesures de sécurité concernant le voyage aérien, mesures qui seraient assorties, pour la population canadienne, d'une parfaite transparence et d'une pleine reddition de comptes sur le plan financier.**

**X.2 Les autorités aéroportuaires et les compagnies aériennes doivent prendre acte que la sécurité des voyages aériens concerne effectivement la population et ils doivent expliquer honnêtement le genre de mesures prises pour protéger le public voyageur contre toute activité terroriste ou criminelle, tant au sol que dans les airs.**



## 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 trente-septième législature soient déférés au Comité;

## ANNEXE I

### ORDRE DE RENVOI

---

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.

Paul C. Bélisle

*Greffier du Sénat*

## ANNEXE II

### ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ

---

## ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ

**Audcent**, M. Mark, légiste et conseiller parlementaire  
(2 décembre 2002)

**Baker**, M. Mike, vice-président, Gestion générale, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (25 novembre 2002)

**Balnis**, M. Richard Syndicat canadien de la fonction publique  
« SCFP » attaché de recherche principal (18 novembre 2002)

**Barrette**, M. Jean, directeur Opérations de sécurité, Groupe de la sécurité et sûreté, Transports Canada (27 novembre et 2 décembre 2002)

**Begley**, Inspecteur Jim, police fédérale, Aéroport international de Vancouver, GRC (novembre 2001)

**Bonnell**, M.. R.J. (Ray), surintendant, officier responsable, Sous-direction des services de protection, Gendarmerie royale du Canada (GRC) (2 décembre 2002)

**Bramah**, M. Brian, directeur régional, Sécurité et protection civile, Transports Canada (novembre 2001)

**Bullock**, Mme Margaret, directrice, Sensibilisation à la sécurité, Politiques et Règlements, Sécurité organisationnelle, Air Canada (novembre 2001)

**Castonguay**, Sergent d'état-major Charles, GRC (novembre 2001)

**Clapham**, surintendant Ward D., GRC, détachement de Richmond (novembre 2001)

**Collenette**, L'honorable David Michael, c.p., député, ministre des Transports (2 décembre 2002)

**Cooper**, premier officier Russ, intervenant de Toronto, Comité de la sécurité, Association des pilotes d'Air Canada (4 novembre 2002)

## **ANNEXE II**

### **ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ**

---

- Deemert**, M. Rob, Sécurité de la cabine, Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatial (15 août 2002)
- Devlin**, M. Bill directeur, Développement de l'aéroport en tant que plaque tournante, Air Canada (novembre 2001)
- Duchesneau**, M. Jacques, président et premier dirigeant, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (25 novembre 2002)
- Duncan**, M. Mark vice-président, Opérations Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (25 novembre 2002)
- Duquay**, M. Yves, directeur principal, Gestion des risques – sécurité organisationnelle, Air Canada (novembre 2001)
- Elliott**, M. William, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté du ministère de Transports Canada (27 novembre et 2 décembre 2002)
- Enger**, Inspecteur Tonia, Division des opérations, GRC, détachement de Richmond (novembre 2001)
- Fernie**, M. Iain, directeur général, Opérations de sécurité, Air Canada (24 juin 2002)
- Flagel**, M. Brian, directeur, Services frontaliers des douanes, Agence des douanes et du revenu du Canada (novembre 2001)
- Fleshman**, M. Larry, directeur général, Service à la clientèle, (aéroport Pearson), Air Canada (24 juin 2002)
- Fraser**, Mme Sheila, vérificatrice générale du Canada (18 novembre 2002)
- Goupil**, M. Pierre, inspecteur commandant, Sûreté du Québec (novembre 2001)

## **ANNEXE II**

### **ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ**

---

- Hebert**, Mme Barbara, directrice régionale, Douanes, Division du Grand Toronto, Agence des douanes et du revenu du Canada (24 juin 2002)
- Jenkins**, Mme Wilma, directrice, Services d'immigration, Citoyenneté et immigration Canada (24 juin 2002)
- Johns**, M. Fred, directeur général, Logistique et Stratégie de traitement, Postes Canada (15 août 2002)
- Johnson**, capitaine Don, président de l'Association des pilotes d'Air Canada (4 novembre 2002)
- Kasurak**, M. Peter, directeur principal, Bureau du vérificateur general du Canada (18 novembre 2002)
- Kavanaugh**, M. Paul, directeur régional, Sécurité et planification d'urgence, Transports Canada (24 juin 2002)
- Laflamme**, M. Art, représentant principal de Air Line Pilots Association, International (14 août 2002)
- Landry**, Inspecteur Sam, officier responsable du Détachement aéroportuaire de l'aéroport de Toronto GRC (24 juin 2002)
- Lefebvre**, M. Paul, président secteur 2323, de l' Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatial (15 août 2002)
- Loeppky**, M. Garry, sous-commissaire à la police opérationnelle de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) (2 décembre 2002)
- Luloff**, Mme Janet, directrice par intérim, Affaires réglementaires, Groupe de la sécurité et sûreté du ministère de Transports Canada (27 novembre et 2 décembre 2002)
- Maines**, M. Warren, directeur, Service à la clientèle (aéroport Pearson d'Air Canada (24 juin 2002)

## **ANNEXE II**

### **ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ**

---

**McInenly**, M. Peter, vice-président, Harmonisation de l'entreprise, Postes Canada (15 août 2002)

**McLeod**, M. Dave, chef préposé d'escale de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatial (15 août 2002)

**Minto**, M. Shahid, vérificateur général adjoint (18 novembre 2002)

**Morency**, M. André, directeur général régional, région de l'Ontario, Transports Canada (24 juin 2002)

**Murray**, Mme Anne, vice-présidente, Affaires communautaires et environnementales, Aéroport international de Vancouver (novembre 2001)

**Nelligan**, M. John Patrick, associé principal, cabinet d'avocats Nelligan O'Brien Payne LLP (2 décembre 2002)

**Neumann**, Mme Suzanne, agent de vérification de la conformité, Observation de la législation douanière (novembre 2001)

**Pelletier**, Mme France, Affaires législatives et réglementaires, Division du transport aérien du Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP) (18 novembre 2002)

**Pharand**, M. Pierre-Paul, directeur de la Protection aéroportuaire (novembre 2001)

**Pichette**, M. Pierre-Paul, assistant-directeur, Service de police de la Communauté urbaine de Montréal (novembre 2001)

**Pigeon**, M. Jean François, directeur intérimaire de la Sécurité à l'aéroport de Montréal (novembre 2001)

**Pigeon**, M. Jacques, avocat général principal et directeur, ministère de la Justice, Services juridiques du ministère de Transports Canada (2 décembre 2002)

## **ANNEXE II**

### **ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ**

---

**Quinlan**, M. Grant, inspecteur de sécurité de Transports Canada  
(24 juin 2002)

**Richmond**, M. Craig, vice-président, Opérations, aéroportuaires,  
Aéroport international de Vancouver (novembre 2001)

**Sheehy**, capitaine Matt, président, Comité de la sécurité de  
l'Association des pilotes d'Air Canada (4 novembre 2002)

**Sheridan**, M. Norman, directeur, Opérations passagers de l'Agence  
des douanes et du revenu du Canada (24 juin 2002)

**Slater**, Mme Scenery, agente de programme de district  
(novembre 2001)

**Spraggett**, M. Ernest, directeur, Opérations commerciales de  
l'Agence des douanes et du revenu du Canada (24 juin 2002)

**St. John**, M. Peter, professeur à la retraite, Relations internationales,  
Université du Manitoba (25 novembre 2002)

**St. Pierre**, M. Jaquelin, commandant, chef du poste de quartier 5,  
Service de police de la Communauté urbaine de Montréal  
(novembre 2001)

**Starck**, M. Richard, avocat-conseil, Service fédéral des poursuites,  
Bureau régional du Québec (novembre 2001)

**Stiff**, M. Bob, directeur général, Sécurité générale de Postes Canada  
(15 août 2002)

**Wilmink**, M. Chuck, consultant (4 novembre 2002)

## ANNEXE III

### QUI NOUS AVONS ENTENDU ET CE DONT NOUS AVONS PARLÉ

---

### QUI NOUS AVONS ENTENDU ET CE DONT NOUS AVONS PARLÉ

Au cours de son étude de la sécurité dans les aéroports, le Comité en a visité deux, soit ceux de Dorval (à Montréal) et de Vancouver. Il a aussi entendu des témoins à Toronto et à Ottawa.

#### **Visite d'information à l'aéroport de Dorval (le 5 novembre 2001)**

##### *Qui nous avons entendu*

- le sergent d'état-major Charles Castonguay, GRC
- M. Pierre-Paul Pharand, directeur de l'administration de l'aéroport
- M. Jean-François Pigeon, directeur intérimaire, Sécurité, administration de l'Aéroport international de Montréal
- M. Pierre-Paul Pichette, directeur adjoint, Service de police de la Communauté urbaine de Montréal
- M. Jaquelin Saint-Pierre, commandant, poste de police n° 5, Service de police de la Communauté urbaine de Montréal
- M. Pierre Goupil, inspecteur-chef, Sûreté du Québec
- M. Richard Starck, conseiller juridique principal, Service fédéral des poursuites, bureau de la région de Québec, ministère de la Justice

##### *Ce dont nous avons parlé*

Équipement; inspection des bagages; crime organisé; délivrance et contrôle des laissez-passer; gouvernance; marche à suivre en cas d'urgence; coordination entre les agences travaillant à l'aéroport; vérification judiciaire des travailleurs côté piste; vérifications de sécurité; évaluation de la menace.



## ANNEXE III

### QUI NOUS AVONS ENTENDU ET CE DONT NOUS AVONS PARLÉ

---

#### Visite d'information à l'aéroport de Vancouver (novembre 2001)

##### *Qui nous avons entendu*

- M. Craig Richmond, vice-président, Opérations aéroportuares, Aéroport international de Vancouver
- M. Brian Bramah, directeur régional, Sûreté et préparatifs d'urgence, Transports Canada
- Inspecteur Tonia Enger, agent des opérations, GRC, détachement de Richmond
- Surintendant Ward D. Clapham, GRC, détachement de Richmond
- Inspecteur Jim Begley, Exécution des lois fédérales, Aéroport international de Vancouver, GRC
- M. Brian Flagel, Services frontaliers des douanes, Agence des douanes et du revenu du Canada
- M. Yves Duquay, directeur principal, Gestion des risques pour la sécurité, Air Canada
- Mme Margaret Bullock, gestionnaire, Sensibilisation à la sécurité, Services de sécurité, Air Canada
- M. Bill Devlin, gestionnaire, Développement de la plaque tournante, Air Canada
- Mme Anne Murray, vice-présidente, Communauté et environnement, Aéroport international de Vancouver

##### *Ce dont nous avons parlé*

Accès aux zones réglementées; contrôle de pré-embarquement des passagers; normes nationales en matière de technologie, de formation et de sélection; délivrance et contrôle des laissez-passer; gouvernance; exécution des lois; crime organisé; douanes; fret, courrier et colis; protection civile; coordination des diverses agences travaillant à l'aéroport.

## ANNEXE III

### QUI NOUS AVONS ENTENDU ET CE DONT NOUS AVONS PARLÉ

---

#### Audience de Toronto (24 juin 2002)

##### *Qui nous avons entendu*

- M. Larry Fleshman, directeur général, Services à la clientèle (Aéroport Pearson), Air Canada
- M. Iain Fernie, directeur des opérations régionales de sécurité; Air Canada
- M. Warren Maines, directeur, Services à la clientèle (Aéroport Pearson), Air Canada
- M. Paul Kavanaugh, directeur régional, Sécurité et planification d'urgence, Transports Canada
- M. André Morency, directeur général régional, région de l'Ontario, Transports Canada
- M. Grant Quinlan, inspecteur de la sécurité, Transports Canada
- Inspecteur Sam Landry, Officier responsable, détachement de l'Aéroport de Toronto, GRC
- Wilma Jenkins, directrice, Services d'immigration, Citoyenneté et Immigration Canada
- Norman Sheridan, directeur, Programmes de traitement des voyageurs, Agence des douanes et du revenu du Canada
- Ernest Spraggett, directeur, Opérations commerciales, Agence des douanes et du revenu du Canada
- Barbara Hebert, directrice régionale, Douanes, Division de la Région du Grand Toronto, Agence des douanes et du revenu du Canada

Le Comité a aussi entendu à huis clos quelques personnes de l'industrie de l'aviation qui lui ont indiqué certains sujets d'enquête. Leurs observations ont été sténographiées, et ils ont accepté qu'elles soient imprimées dans les fascicules des délibérations des comités, sous le sceau de l'anonymat.

## ANNEXE III

### QUI NOUS AVONS ENTENDU ET CE DONT NOUS AVONS PARLÉ

---

Le Comité a de plus invité quatre autres témoins à comparaître dans le cadre de ses audiences de Toronto — l’Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, Federal Express, Postes Canada et le Service de police régionale de Peel —, mais tous ont décliné l’invitation. Postes Canada a toutefois comparu à Ottawa, en août.

#### *Ce dont nous avons parlé*

Inspection du courrier et du fret; exécution des lois; coopération avec la police; crime organisé; délivrance des laissez-passer; vérification judiciaire des employés; inspection des bagages; gouvernance; équipement; Air Canada – méthodes d’embauchage; vérifications d’identité; gouvernance, sécurité périphérique et dans les aires de trafic; concessionnaires des services aéronautiques dans les aéroports.

#### **Audience d’Ottawa (14 août 2002)**

#### *Qui nous avons entendu*

- M. Art Laflamme, représentant principal, Air Line Pilots Association International

#### *Ce dont nous avons parlé*

Protocoles, procédures et formation pour les pilotes et les agents de bord; portes des postes de pilotage; agents de sécurité des transporteurs aériens; laissez-passer et fouilles côté piste; fausses pièces d’identité et nouveau système de laissez-passer donnant accès aux zones réglementées.

## **ANNEXE III**

### **QUI NOUS AVONS ENTENDU ET CE DONT NOUS AVONS PARLÉ**

---

#### **Audience d'Ottawa (15 août 2002)**

##### *Qui nous avons entendu*

- M. Peter McInenly, vice-président, Agencement des activités, Postes Canada
- M. Fred Johns, directeur général, Logistique et stratégies de traitement, Postes Canada
- M. Bob Stiff, directeur général, Sécurité industrielle, Postes Canada
- M. Dave McLeod, chef préposé d'escale, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale
- M. Robert Deemert, Sécurité en cabine, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale
- M. Paul Lefebvre, président du local 2323, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale

##### *Ce dont nous avons parlé*

Laissez-passer et fouilles côté piste; coopération avec la police; inspection des bagages; inspection du courrier, des colis et du fret; vérifications d'identité; sécurité des employés.

#### **Audience d'Ottawa (4 novembre 2002)**

##### *Qui nous avons entendu*

- M. Chuck Wilmink, consultant, ancien directeur de la sécurité industrielle, Lignes aériennes Canadien International
- Capitaine Don Johnson, président, Association des pilotes d'Air Canada

## ANNEXE III

### QUI NOUS AVONS ENTENDU ET CE DONT NOUS AVONS PARLÉ

---

- Capitaine Matt Sheehy, président, Comité de la sécurité, Association des pilotes d'Air Canada
- Copilote Russ Cooper, représentant de Toronto, Comité de la sécurité, Association des pilotes d'Air Canada

#### *Ce dont nous avons parlé*

Formation des équipages de conduite; laissez-passer et fouilles côté piste; inspection des bagages; inspection des colis et du fret; fausses pièces d'identité et nouveau système de laissez-passer donnant accès aux zones réglementées; missiles sol-air; confidentialité; gouvernance; exécution des lois; sécurité des employés; système national de laissez-passer.

#### **Audience d'Ottawa (18 novembre 2002)**

#### *Qui nous avons entendu*

- Mme Sheila Fraser, vérificatrice générale du Canada
- M. Shahid Minto, vérificateur général adjoint
- M. Peter Kasurak, principal, directeur principal, Bureau du vérificateur général du Canada
- M. Richard Balnis, agent de recherche, Syndicat canadien de la fonction publique
- Mme France Pelletier, Affaires législatives et réglementaires, Division du transport aérien, Syndicat canadien de la fonction publique

#### *Ce dont nous avons parlé*

Responsabilité financière; gouvernance; cession aux autorités aéroportuaires; formation des agents des douanes; formation des agents d'immigration; formation des équipages de conduite; Programme de protection des transporteurs aériens canadiens;

## ANNEXE III

### QUI NOUS AVONS ENTENDU ET CE DONT NOUS AVONS PARLÉ

---

responsabilités et obligations des agents de bord; recherche de couteaux polyvalents et d'autres armes dangereuses sur les travailleurs côté piste.

#### **Audience d'Ottawa (25 novembre 2002)**

##### *Qui nous avons entendu*

- M. Jacques Duchesneau, président-directeur général, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
- M. Mark Duncan, vice-président, Opérations, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
- M. Mike Baker, vice-président, Direction des affaires, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
- M. Peter St. John, professeur (à la retraite), Relations internationales, Université du Manitoba

##### *Ce dont nous avons parlé*

Recherche de couteaux polyvalents et d'autres armes dangereuses sur les travailleurs côté piste; inspection des bagages; inspection du courrier; inspection des colis et du fret; matériel de détection d'explosifs; fausses pièces d'identité et nouveau système de laissez-passer donnant accès aux zones réglementées; confidentialité; gouvernance; responsabilité financière; formation du personnel.

#### **Audience d'Ottawa (27 novembre 2002)**

##### *Qui nous avons entendu*

- M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et de la sûreté, Transports Canada
- Mme Janet Luloff, directrice intérimaire, Réglementation, Groupe de la sécurité et de la sûreté, Transports Canada

### ANNEXE III

## QUI NOUS AVONS ENTENDU ET CE DONT NOUS AVONS PARLÉ

---

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

#### *Ce dont nous avons parlé*

Laissez-passer et fouilles côté piste; inspection des passagers; inspection des bagages; inspection du courrier; inspection des colis et du fret; fausses pièces d'identité et nouveau système de laissez-passer donnant accès aux zones réglementées; formation; vérifications de la sécurité; gouvernance; confidentialité; repérage de l'argent; baux; usages américains.

#### **Audience d'Ottawa (2 décembre 2002)**

#### *Qui nous avons entendu*

- L'honorable David M. Collenette, c.p., député, ministre des Transports
- M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et de la sûreté, Transports Canada
- M. Jacques Pigeon, avocat général principal, Transports Canada
- Mme Janet Luloff, directrice intérimaire, Réglementation, Groupe de la sécurité et de la sûreté, Transports Canada
- M. Jean Barrette, directeur, Opérations de sécurité, Groupe de la sécurité et de la sûreté, Transports Canada
- M. Mark Audcent, légiste et conseiller parlementaire
- M. John Patrick Nelligan, associé principal, cabinet d'avocats Nelligan, O'Brien, Payne, LL.P., Ottawa
- Commissaire adjoint Garry Leoppky, Opérations, Gendarmerie royale du Canada
- Surintendant R. J. (Ray) Bonnell, Officier responsable, Sous-direction des services de protection

### **ANNEXE III**

## **QUI NOUS AVONS ENTENDU ET CE DONT NOUS AVONS PARLÉ**

---

#### *Ce dont nous avons parlé*

Agents de sécurité à bord des aéronefs; formation des équipages; laissez-passer et fouilles côté piste; inspection du courrier, du fret et des bagages; missiles sol-air; confidentialité; obligations des témoins; gouvernance; concessionnaires des services aéronautiques à l'aéroport; vérifications de la sécurité; responsabilité financière; baux; nouveaux aéroports.



## AMÉLIORATIONS DE LA SÉCURITÉ

Le Comité a invité les représentants de **Transports Canada** à lui remettre la liste des mesures d'amélioration de la sécurité qu'ils ont adoptées dans le sillage des événements du 11 septembre 2001. Le ministère a fourni la liste ci-après :

1. Création de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) pour assurer le contrôle de sécurité des passagers et de leurs effets au préembarquement, grâce à des méthodes de détection améliorées.
2. Achat et installation (par le biais de l'ACSTA) de systèmes perfectionnés de détection des explosifs dans les aéroports.
3. Affectation d'un plus grand nombre d'inspecteurs au sol dans les aéroports et amélioration des mesures de contrôle.
4. Établissement du Programme de protection des transporteurs aériens canadiens, qui assure la présence d'agents de la GRC à bord de certains vols intérieurs et internationaux.
5. Renforcement des portes des postes de pilotage.
6. Soutien financier lié à la présence policière requise pour assurer la sécurité aérienne dans les grands aéroports.
7. Élargissement du mandat de l'ACSTA pour assurer le contrôle de sûreté des non-passagers dans les aéroports et la mise au point d'un système amélioré de cartes d'identité pour les non-passagers qui ont besoin d'accéder aux zones réglementées des aéroports.

Source : Déclaration de William Elliott, sous-ministre adjoint, sûreté et sécurité, Transports Canada, le 27 novembre 2002.

## ANNEXE IV

### AMÉLIORATIONS DE LA SÉCURITÉ

---

Le Comité a invité les représentants de l'Agence des douanes et du revenu du Canada à lui remettre la liste des mesures d'amélioration de la sécurité qu'ils ont adoptées dans le sillage des événements du 11 septembre 2001. L'Agence a fourni la liste ci-après :

1. L'ADRC a immédiatement établi une alerte de sécurité nationale de niveau 1 dans tous les ports. L'alerte est encore en vigueur. Dans les aéroports internationaux, des vérifications exhaustives continuent d'être effectuées en ce qui concerne les vols en provenance de l'extérieur de l'Amérique du Nord. Tous les passagers arrivant d'un pays autre que les États-Unis doivent présenter une pièce d'identité et nous exécutons des vérifications à l'aide de nos bases de données (SIGLIP et SIED). Les marchandises et le courrier en provenance ou à destination de pays à risque élevé font l'objet de contrôles.

L'ADRC a élaboré un plan de gestion des services à la frontière, plan qui est axé sur les risques et qui établit que le terrorisme est la priorité absolue dans les aéroports. La formation des nouveaux douaniers et des douaniers expérimentés sur les techniques de vérification et de contrôle ainsi que sur les nouvelles technologies continue d'avoir la priorité au sein de l'ADRC. Afin de lutter contre la menace du terrorisme, l'Agence continue de collaborer étroitement avec ses partenaires dans le domaine de la sécurité, particulièrement avec la GRC, le SCRS, CIC et les Services américains de douane et d'immigration.

2. Dans les aéroports internationaux, tous les programmes pilotes ont été interrompus en ce qui concerne les passagers en transit qui n'étaient pas tenus de faire l'objet d'une inspection. Actuellement, tous les passagers arrivant au Canada doivent être vérifiés par des douaniers avant de prendre un vol de continuation. Une seule exception a été établie : à l'Aéroport international de Vancouver, le

## ANNEXE IV

### AMÉLIORATIONS DE LA SÉCURITÉ

---

projet pilote de précontrôle en transit autorise les passagers internationaux en transit à se rendre directement à une installation américaine de contrôle.

3. Les responsables ont davantage recours à la technologie afin d'inspecter les personnes, les bagages et les biens, y compris les marchandises et le courrier. L'équipement ci-après a été commandé et/ou installé dans les aéroports canadiens depuis le 11 septembre 2001 : appareils mobiles et fixes de contrôle aux rayons X, fibroscopes, densimètres et système mobile VACIS utilisant les rayons gamma.
4. L'ADRC a interrompu le programme CANPASS qui permettait d'accorder l'autorisation aux aéronefs privés à l'aide des centres de déclaration par téléphone (CDT). En décembre 2002, le programme a été remis en œuvre à un nombre réduit d'endroits. De plus, les taux de vérification dans le cadre du programme CANPASS sont établis en fonction d'une évaluation des risques. Tous les vols à risque élevé font l'objet de vérifications intégrales (100 %).
5. L'ADRC ainsi que Citoyenneté et Immigration Canada (CIC) élabore un système pour obtenir et analyser les renseignements afin de vérifier les passagers avant leur arrivée au Canada. Le système comporte deux éléments : le SIPV qui permet de circonscrire les données obtenues par un transporteur aérien pendant l'enregistrement de chaque passager; le PNR qui est versé dans le système de réservation du transporteur et qui précise l'itinéraire de voyage de la personne qui a fait la réservation. L'analyse de renseignements sur les voyageurs, comme les tendances touristiques et les données sur les réservations, aidera l'ADRC à cerner les personnes soupçonnées d'être impliquées

## ANNEXE IV

### AMÉLIORATIONS DE LA SÉCURITÉ

---

dans des activités terroristes ou d'autres actes criminels. Le 7 octobre 2002, l'ADRC a réussi à mettre en œuvre le Système de renseignements sur les passagers (PAXIS) dans huit aéroports internationaux canadiens : Vancouver, Winnipeg, Edmonton, Calgary, Toronto, Ottawa, Dorval et Halifax.

6. Dans le cadre de l'Accord sur la frontière commune, les autorités ont créé des services conjoints d'analyse des passagers (SCAP), dans le cadre de projets pilotes à Vancouver et à Miami. Les membres de ces services proviennent notamment de l'ADRC, du Service des douanes des États-Unis, de Citoyenneté et Immigration ainsi que du Service d'immigration et de naturalisation des États-Unis. À l'aide des renseignements obtenus grâce au SIPV et au PNR, que nous avons précisés dans le paragraphe précédent, les équipes des Services conjoints d'analyse des passagers axeront leurs efforts sur les passagers à haut risque qui arrivent au Canada ou aux États-Unis, l'essentiel consistant à prendre les mesures nécessaires pour lutter contre le terrorisme et à assurer la sécurité nationale. Nous viserons les personnes susceptibles d'être impliquées dans des activités criminelles, comme la contrebande, le trafic d'étrangers, etc.

Source : Agence des douanes et du revenu du Canada, décembre 2002

**ANNEXE V**  
**RESPONSABILITÉS DE LA SÉCURITÉ À L'AÉROPORT**  
**PEARSON**

---

**RESPONSABILITÉS DE LA SÉCURITÉ À**  
**L'AÉROPORT PEARSON**

Le 24 juin 2002, l'inspecteur Sam Landry, du Détachement de la Gendarmerie royale du Canada de l'aéroport de Toronto, a informé le Comité que 82 organismes à l'aéroport sont investis de responsabilités en matière de sécurité. Le 2 août 2002, il a envoyé au Comité la liste suivante :

Gendarmerie royale du Canada

Section antidrogue

Sécurité des PDM

Immigration et Passeport

Douanes et Accise

Peloton de protection du Premier ministre

Section de l'exécution des lois fédérales

Produits de la criminalité

Police régionale de Peel

Service canadien du renseignement de sécurité

Greater Toronto Airport Authority (Autorité aéroportuaire du Grand Toronto)

Agence des douanes et du revenu du Canada

Citoyenneté et Immigration Canada

Bureau des passeports (ministères des Affaires étrangères et du Commerce international)

U.S. Immigration and Naturalization Service

U.S. Customs

Transports Canada

NAVCANADA

**ANNEXE V**  
**RESPONSABILITÉS DE LA SÉCURITÉ À L'AÉROPORT**  
**PEARSON**

---

Corps canadien des commissionnaires  
Police provinciale de l'Ontario  
Service de police de Toronto  
Police régionale de York  
Police régionale de Niagara  
Police régionale de Hamilton Wentworth  
Police régionale de Halton  
Postes Canada  
Federal Express  
Purolator  
UPS  
Group 4  
Wackenhut  
Service des incendies de Mississauga  
Service des incendies de Toronto  
Santé Canada  
Municipalité régionale de Peel  
Toronto Transit Authority  
Agence canadienne d'inspection des aliments  
Ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire du Canada  
Environnement Canada

Inflight Kitchens  
CARA

Paragon Security  
Alpha Security  
ASP Security  
Police militaire canadienne  
Force opérationnelle interarmées 2 (FOI 2)  
Airport Group Canada  
U.S. Federal Aviation Administration

**ANNEXE V**  
**RESPONSABILITÉS DE LA SÉCURITÉ À L'AÉROPORT**  
**PEARSON**

---

U.S. Secret Service  
U.S. State Department  
Central Intelligence Agency  
Sécurité d'El Al Airlines  
Sécurité d'Air Canada  
Sécurité d'Air Transat  
Sécurité de Sky Service  
Sécurité du Bureau aéropostal  
Sécurité d'U.S. Air

## AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO

Le Comité tient à noter que l'absence d'une contribution de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto à cette étude n'est pas le résultat d'un oubli. L'AAGT a été invitée plus d'une fois à rencontrer le Comité, mais M. Louis Turpen, président et chef de la direction, a décliné l'invitation en invoquant l'article 4.8 de *la Loi sur l'aéronautique*, le *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* pris en vertu de cette loi, l'article 32 de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* et les articles 38.01 et 38.02 de la *Loi sur la preuve au Canada*.

Dans un avis juridique agréé par M. John Nelligan, C.R., associé principal du cabinet d'avocats Nelligan O'Brien Payne d'Ottawa, le Légiste et conseiller parlementaire du Sénat, M. Mark Audcent, a informé le Comité qu'il avait le droit de citer M. Turpen à comparaître et d'exiger de lui qu'il réponde à toutes ses questions sans exception. Selon le Légiste, les textes invoqués n'empêchent en rien le Comité de s'acquitter de son mandat ni M. Turpen de communiquer de l'information au Parlement. Toutefois, étant donné les échanges entre M. Turpen et la greffière du Comité et le fait que le Comité a obtenu de meilleures sources disposant de connaissances plus précises toute l'information qu'il lui fallait obtenir de l'AAGT, le Comité a estimé que le témoignage de M. Turpen serait à ce stade redondant.

Pour ce qui est des motifs invoqués par M. Turpen, les avis juridiques ci-joints sont éloquentes.



## ANNEXE VI

### AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO

---

#### **Chronologie des contacts avec l’Autorité aéroportuaire du Grand Toronto**

**30 mai 2002** – La greffière du Comité téléphone à Mme Lorrie McKee, directrice, Relations gouvernementales, pour demander à l’AAGT une visite d’information devant comporter une séance d’information et une visite des lieux. La greffière explique que la presse sera invitée à accompagner le Comité comme lors de toutes les visites de ce genre. Mme McKee convient de parler de cette visite à la haute direction.

**4 juin 2002** – Mme McKee téléphone à la greffière pour lui dire que l’AAGT décline l’invitation à participer à la visite d’information à Toronto, mais qu’elle est disposée à assister à une réunion publique. La greffière télécopie à l’AAGT une invitation officielle relative à une visite d’information en notant que le Comité a fait des visites semblables à Montréal et à Vancouver.

**5 juin 2002** – La greffière télécopie l’invitation à M. Louis Turpen, président et chef de la direction de l’AAGT.

**7 juin 2002** - M. Turpen télécopie au président du Comité une lettre dans laquelle il déclare que l’AAGT est disposée à communiquer ses vues, mais que, «étant donné le caractère confidentiel du sujet, nous exigeons que la réunion soit confidentielle».

**10 juin 2002** – La greffière téléphone à M. Turpen pour expliquer l’objet de la visite proposée en mentionnant le mandat que le Comité a reçu d’étudier le besoin d’une politique nationale sur la sécurité. M. Turpen maintient sa demande de réunion à huis clos.

**ANNEXE VI**  
**AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO**

---

**21 juin 2002** – La greffière envoie à M. Turpen une lettre accusant réception de sa lettre du 7 juin 2002 au président du Comité.

**10 juillet 2002** - M. Turpen envoie à la greffière une lettre indiquant qu'il hésite à témoigner dans une instance publique en présence de la presse.

**20 août 2002** - M. Turpen envoie au président du Comité une lettre dans laquelle il retire l'offre de rencontrer le Comité en privé.

**21 août 2002** – La greffière envoie à M. Turpen une lettre indiquant qu'elle portera sa lettre à l'attention du Comité lors de sa prochaine réunion.

**3 septembre 2002** – M. Turpen envoie à la greffière une lettre dans laquelle il réitère sa position.

**4 novembre 2002** – Le Légiste du Sénat fournit deux avis juridiques à l'effet que M. Turpen est tenu de comparaître et de témoigner devant le Comité.

**ANNEXE VI**  
**AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO**

---

le 4 juin 2002

Madame Lorrie McKee  
Directrice, Relations gouvernementales  
Autorité aéroportuaire du Grand Toronto

Madame,

Comme suite à notre entretien téléphonique d'aujourd'hui, j'invite officiellement l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto à rencontrer le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense dans le cadre d'une visite d'information à Toronto le 24 juin 2002. Le Comité aimerait visiter les installations de l'aéroport Pearson et s'entretenir avec les représentants de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto au sujet des opérations de sécurité à l'aéroport.

Le Comité a fait des visites d'information semblables aux aéroports de Dorval et de Vancouver et constaté qu'elles l'aidaient à mieux comprendre les opérations de sécurité. Comme l'aéroport Pearson est le plus achalandé au Canada, le Comité estime qu'une visite de vos installations s'impose dans le cadre de son étude sur une politique nationale sur la sécurité.

Nous espérons que l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto va accorder une attention favorable à notre demande.

Je vous prie d'agréer l'expression de mes sentiments distingués.

Barbara Reynolds  
Greffière du Comité

**ANNEXE VI**  
**AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO**

---

le 7 juin 2002

L'honorable Colin Kenny  
Le Sénat du Canada

Monsieur le sénateur,

Je crois comprendre d'après ce que rapportent les médias qu'il vous est arrivé un incident de sécurité à l'Aéroport international Pearson de Toronto. Mon personnel m'a informé par ailleurs que le Comité sénatorial permanent de la défense nationale et de la sécurité, que vous présidez, invite officiellement l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto à le rencontrer lors d'une visite d'information à Toronto le 24 juin 2002. Comme je ne sais trop si la demande du Comité se rapporte à l'incident de sécurité ou plus largement à la sûreté aérienne après le 11 septembre, il serait utile que vous en précisiez l'objet.

Quant à l'incident de sécurité qui vous est arrivé, nous avons essayé à plusieurs reprises de savoir au juste ce qui a pu se passer. Malheureusement, il nous a été impossible jusqu'à présent d'obtenir de vous ou de votre personnel des renseignements qui nous permettent de déterminer la nature exacte de l'incident et les responsabilités qu'il engage (aéroport, compagnie aérienne, douanes, immigration ou transports). Comme je milite depuis longtemps en faveur de la sécurité dans les aéroports et que j'ai frayé la voie à plusieurs des procédures en usage aujourd'hui, je porte un intérêt personnel à ce qui vous est arrivé, surtout s'il en a bel et bien résulté une atteinte à la sécurité. Je vous invite donc à me fournir de plus amples renseignements sur cet incident. Nous cherchons toujours à maintenir le niveau maximum de sécurité à l'aéroport Pearson.

**ANNEXE VI**  
**AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO**

---

Concernant la rencontre que vous proposez le 24 juin, il nous serait utile, comme je l'ai dit, de savoir ce qui vous intéresse au juste afin que les personnes compétentes soient présentes. Tout en reconnaissant que la sûreté aérienne relève de l'ACSTA, nous nous ferions un plaisir de communiquer le point de vue d'un aéroport. Étant donné le caractère confidentiel du sujet, nous exigerions que la réunion soit confidentielle et il nous faudrait évidemment vérifier la cote de sécurité des personnes présentes.

Dans l'attente de votre réponse, je vous prie d'agréer l'expression de mes sentiments distingués.

Louis A. Turpen

**ANNEXE VI**  
**AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO**

---

le 21 juin 2002

Monsieur Louis A. Turpen

Monsieur,

En ma qualité de greffière du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, j'accuse réception de votre lettre du 7 juin 2002 à l'honorable Colin Kenny, président du Comité.

Dans le premier paragraphe de votre lettre, vous demandez si l'invitation à rencontrer le Comité se rapporte à ce qui est arrivé au sénateur Kenny à l'aéroport Pearson ou à quelque chose de plus large. Je vous ai expliqué par téléphone le 10 juin 2002 que l'invitation s'inscrivait dans le cadre d'une étude sur le besoin d'une politique nationale sur la sécurité. Après notre conversation, je vous ai télécopié une copie du mandat du Comité ainsi qu'un extrait de deux pages sur la question tiré du rapport du Comité en date de février 2002 intitulé *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense*.

Concernant ce qui est arrivé au président du Comité à l'aéroport Pearson, il m'a demandé de vous dire qu'il a en a informé le ministre des Transports et des fonctionnaires de Transports Canada. Sans doute vont-ils communiquer avec vous s'ils le jugent à propos.

Le troisième paragraphe de votre lettre semble contredire l'information que m'a communiquée le 4 juin 2002 votre directrice des Relations gouvernementales, Lorrie McKee. Elle m'a dit que l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto n'était pas disposée à rencontrer le Comité dans le cadre d'une visite d'information, mais

**ANNEXE VI**  
**AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO**

---

qu'elle était disposée à le rencontrer dans le cadre d'une réunion publique. Cette information a été transmise au Comité.

J'ai reçu du Comité l'instruction de vous informer qu'il s'inquiète de la position que l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto adopte dans cette affaire. Nous vous encourageons à consulter des avocats au sujet de votre obligation de rencontrer le Comité.

Je vous prie d'agréer l'expression de mes sentiments distingués.

Barbara Reynolds  
Greffière du Comité

**ANNEXE VI**  
**AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO**

---

le 10 juillet 2002

Madame Barbara Reynolds  
Greffière du Comité

Madame,

Je vous remercie de votre lettre du 21 juin ainsi que d'une copie du mandat du Comité et du texte intitulé « L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense ».

Concernant ce qui est arrivé au sénateur Kenny à l'aéroport Pearson, je suis content qu'il en ait fait part au ministre des Transports. Comme Transports Canada ne nous en a pas parlé, j'en conclus qu'il ne s'agissait sans doute pas d'une « atteinte à la sécurité », ce qui est réconfortant.

Merci de votre mise en garde concernant le besoin de consulter des avocats au sujet de l'obligation où se trouve l'AAGT de rencontrer le Comité. J'ai dit que je suis toujours disposé à comparaître devant le Comité pour discuter de questions de sécurité concrètement et sans détour. Cependant, vous comprenez, j'en suis certain, mon hésitation à discuter de ces choses dans une instance publique alors que, si j'ai bien compris, toutes les réunions du Sénat se tiennent en présence de la presse.

Vous remerciant de m'avoir fait part de vos réflexions, je vous prie d'agréer l'expression de mes sentiments distingués.

Louis A. Turpen



## ANNEXE VI

### AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO

---

le 20 août 2002

Monsieur Colin Kenny  
Président  
Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense

Monsieur le sénateur,

On m'a fait tenir une copie de votre article paru dans le *Globe and Mail* du 15 août et une transcription de l'entrevue que vous avez donnée à Canada AM le 19 août. Votre persistance à partager avec la presse tout ce que vous entendez dire au sujet de la sûreté aérienne m'inquiète grandement. Je supposais que, en tant que sénateur et membre du gouvernement du Canada, vous étiez parfaitement au courant des questions de sûreté aérienne et conscient de la nécessité de protéger des renseignements sensibles. Apparemment, je me trompais. Il ressort par ailleurs de vos propos que, bien que vous ayez tenu plusieurs audiences sur la sûreté aéroportuaire, vous n'avez pas encore compris les mesures de sécurité.

La sécurité des aéroports canadiens relève à la fois des aéroports, des compagnies aériennes et d'organismes publics chargés de faire respecter les normes les plus strictes possibles, entre autres, Transports Canada, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), Douanes et Immigration, les forces de police locales et la GRC. En outre, les procédures de sécurité se déroulent dans le cadre d'un régime juridique qui est conçu pour empêcher la communication au public de l'information sensible, que ce soit par des sénateurs dans le *Globe and Mail* ou ailleurs. Veuillez vous reporter à la *Loi sur l'aéronautique*, à l'article 4.8 du *Règlement canadien sur la sûreté aérienne*, DORS/2000-111, à l'article 32 de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* et aux

**ANNEXE VI**  
**AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO**

---

articles 38.01 et 38.02 de la *Loi sur la preuve au Canada*. J'attire en particulier votre attention sur la *Loi sur la preuve au Canada*. Je ferais également remarquer qu'il n'est pas évident que votre comité soit habilité, en vertu du Règlement du Sénat, à tenir des audiences à huis clos pour assurer la confidentialité des renseignements qui peuvent lui être communiqués.

Je n'ai jamais pensé qu'il était dans l'intérêt public de fournir un mode d'emploi aux terroristes qui sont toujours à l'affût des failles du système. Vous semblez être d'un autre avis. Le slogan « un mot de trop, un vaisseau de moins » vient à l'esprit.

Étant donnée la façon dont vous avez choisi de mener vos enquêtes, je retire officiellement mon offre de vous rencontrer en privé vous et votre comité. Toute discussion que vous aimeriez avoir avec l'AAGT à ce sujet ne saurait avoir lieu qu'après obtention des approbations 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*.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le sénateur, l'expression de mes sentiments distingués.

Louis A. Turpen

c.c.: Conseil d'administration de l'AAGT  
L'hon. David Collenette

**ANNEXE VI**  
**AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO**

---

le 21 août 2002

Monsieur Louis A. Turpen  
Autorité aéroportuaire du Grand Toronto

Monsieur,

En ma qualité de greffière du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, j'accuse réception de votre lettre du 20 août 2002 à l'honorable Colin Kenny, président du Comité.

Soyez assuré que votre lettre sera portée à l'attention des membres du Comité lors de leur prochaine réunion, probablement à la mi-septembre.

Je voudrais noter la suite des événements qui ont eu lieu. Le 4 juin 2002, la directrice des Relations gouvernementales de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, Lorrie McKee, a déclaré que votre organisme n'était pas disposé à rencontrer le Comité dans le cadre d'une visite d'information à Toronto, mais qu'il était disposé à le rencontrer dans le cadre d'une réunion publique. Plus tard le même jour, le Comité a lancé une invitation à comparaître à une réunion publique à Toronto, mais le 7 juin, vous avez envoyé une lettre indiquant qu'il faudrait que la réunion soit confidentielle.

Maintenant vous retirez votre offre de rencontrer le Comité en privé.

Le Comité poursuit son examen des opérations de sécurité dans les aéroports et citera un certain nombre de témoins à comparaître. Comme je l'ai déjà dit, le Comité va examiner votre lettre à sa prochaine réunion.

Je vous prie d'agréer l'expression de mes sentiments distingués.

Barbara Reynolds  
Greffière du Comité

**ANNEXE VI**  
**AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO**

---

le 3 septembre 2002

Madame Barbara Reynolds  
Greffière du Comité

Madame,

Je vous renvoie à votre lettre du 21 août 2002 en réponse à ma lettre du 20 août 2002. Bien que ce que j'ai dit dans cette lettre reste valable, j'aimerais clarifier notre réponse à vos demandes.

Sur mon instruction, Mme Lorrie McKee vous a avisée le 4 juin 2002 que l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (AAGT) n'était pas disposée à discuter de questions de sécurité avec le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense dans le cadre d'une réunion d'information ouverte aux médias qui devait avoir lieu à Toronto le 24 juin. Il a également été précisé que l'AAGT comprenait que les comités sénatoriaux avaient le pouvoir de citer des témoins à comparaître à leurs audiences officielles, mais que la réunion en question n'était pas une audience officielle, mais bien plutôt une séance d'information.

Sur réception de votre lettre du 4 juin, j'ai réitéré la position que j'ai exposée dans ma lettre du 20 août, à savoir que je n'étais pas disposé à rencontrer le Comité pour discuter de questions de sécurité en public, mais que j'étais disposé à le rencontrer de façon confidentielle. Les actions et les déclarations subséquentes du sénateur Kenny m'ont conduit à retirer cette offre.

J'espère que notre position est ainsi clarifiée.

Je vous prie d'agréer l'expression de mes sentiments distingués.

Louis A. Turpen

## AVIS JURIDIQUES FOURNIS AU COMITÉ

M. Mark Audcent, Légiste et conseiller parlementaire du Sénat, et M. John Nelligan, C.R., LSM, associé principal, Nelligan O'Brien Payne, ont comparu comme témoins le 2 décembre 2002 pour discuter de l'obligation de comparaître devant les comités sénatoriaux. On trouvera le détail de ce témoignage dans le fascicule 5 des *Délibérations du Comité*, lesquelles sont accessibles au site web du Comité : [www.sen-sec.ca](http://www.sen-sec.ca).

### Sommaire de l'avis juridique fourni par le Légiste et conseiller parlementaire du Sénat

À : L'honorable Colin Kenny, président  
Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense

De : Mark Audcent,  
Légiste et conseiller parlementaire

Objet : Obligations des témoins dans le contexte de la sûreté aérienne

Date : 1er novembre 2002

**Dans le contexte de l'obligation générale de témoigner devant les comités parlementaires, vous m'avez demandé d'examiner les éventuelles dispenses prévues par les lois citées dans la lettre que**

## ANNEXE VI

### AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO

---

**vous a adressée le 20 août 2002 M. Louis A. Turpen, président et chef de la direction, Autorité aéroportuaire du Grand Toronto.**

En fait de dispenses de témoigner, M. Turpen invoque l'article 4.8 de la *Loi sur l'aéronautique*, l'article 32 de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* et les articles 38.01 et 38.02 de la *Loi sur la preuve au Canada*. Il invoque également le *Règlement canadien sur la sûreté aérienne*, DORS/2000-11, pris en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*.

Après avoir examiné le contexte constitutionnel et les autorités citées, j'en suis venu à la conclusion qu'aucune des dispositions législatives ou réglementaires invoquées par M. Turpen ne le dispenserait de comparaître devant un comité parlementaire ou de répondre à une question dans le cadre des délibérations du comité. S'il était cité à comparaître, il serait obligé par la loi de comparaître. S'il lui était ordonné de répondre, il serait obligé de répondre. Le fait de ne pas comparaître ou de ne pas répondre constituerait un outrage au Parlement.

M. Turpen, le procureur général et le ministre des Transports voudront peut-être se consulter avant la comparution de M. Turpen, mais le Comité n'est pas légalement tenu d'obtenir l'approbation de l'un ou l'autre ministre ni de veiller à ce que ses témoins le fassent. Et les ministres n'ont pas le pouvoir d'accorder une dispense de témoigner. Si le Comité cherchait à obtenir de M. Turpen de l'information dont la divulgation serait protégée dans un forum autre que le Parlement au motif qu'elle est sensible ou potentiellement dangereuse, M. Turpen serait en droit de le lui signaler et de chercher à obtenir pour cette raison une dispense de répondre à la question. Le Comité pourrait le dispenser de répondre, obtenir de lui l'information à huis clos ou lui ordonner de répondre dans le cadre d'une audience publique. M. Turpen bénéficierait de l'immunité

## ANNEXE VI

### AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO

---

absolue pour tout ce qu'il dit dans le cadre des délibérations du Comité et ne pourra donc pas être interrogé au sujet de son témoignage devant un tribunal quelconque ni ailleurs qu'au Parlement.

Extrait de lettres fournissant un avis juridique de M. John Nelligan, C.R., LSM, associé principal, Nelligan O'Brien Payne

« Je suis tout à fait d'accord avec vous au sujet du pouvoir du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense de citer à comparaître M. Turpen et toute autre personne qui a de l'information à fournir concernant la sûreté aéroportuaire.

Je note que dans sa lettre M. Turpen, tout en condamnant en général la communication de renseignements qui ne devraient pas selon lui être communiqués, ne mentionne pas de question particulière pouvant être visée par les restrictions prévues dans les lois qu'il invoque. »

« Je suis d'accord avec vous que les textes prévoient clairement que le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense a le pouvoir inconditionnel de citer M. Turpen ou toute autre partie intéressée à comparaître et d'exiger d'eux qu'ils répondent à toutes questions en rapport avec le sujet de l'enquête. Le fait de ne pas comparaître entraînerait les sanctions indiquées dans votre rapport au sénateur Kenny. M. Turpen peut retirer une offre de rencontrer le Comité en privé, mais il ne peut pas refuser d'obtempérer à une assignation à témoigner.

M. Turpen pourrait sans doute faire valoir au Comité les objections qu'il soulève dans sa lettre lorsqu'il comparaitra devant lui et le Comité pourrait fort bien décider de prendre l'une des mesures que

**ANNEXE VI**  
**AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO**

---

vous indiquez pour protéger la confidentialité de renseignements sensibles.

M. Turpen invoque diverses dispositions législatives qui constituent selon lui des obstacles à l'enquête du Comité. Les textes cités dans votre rapport montrent clairement que ces obstacles sont inexistants. »



## **POLICE RÉGIONALE DE PEEL**

Malgré plusieurs invitations, et bien qu'il ait indiqué dans un premier temps qu'il se rendrait disponible, le responsable de la police régionale de Peel a aussi refusé de témoigner devant le comité.

Le comité juge inacceptable qu'un corps policier veuille échapper à sa responsabilité de témoigner honnêtement et en toute impunité devant un comité du Parlement.

Peu importe le lien contractuel qui l'unit à M. Turpen et à l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, en déclinant ainsi notre invitation, le chef du service de police de Peel n'a rien fait pour améliorer sa réputation ou celle de son service.

## ANNEXE VIII

### LISTE DES PIÈCES

---

### LISTE DES PIÈCES

- Pièce 1 : Documentation fournie par Transports Canada  
*(10 décembre 2001, fascicule no 9)*
- Pièce 2 : Documentation fournie par l'aéroport international de Vancouver  
*(10 décembre 2001, fascicule no 9)*
- Pièce 3 : Documentation fournie par la GRC  
*(10 décembre 2001, fascicule no 9)*
- Pièce 4 : Documentation fournie par Immigration Canada  
*(10 décembre 2001, fascicule no 9)*
- Pièce 5 : Documentation fournie par Douanes Canada  
*(10 décembre 2001, fascicule no 9)*
- Pièce 6 : L'air Line Pilots Association, International, présentation préparée par le capitaine Kent Hardisty et lue par M. Art Laflamme  
*(14 août 2002, fascicule no 19)*
- Pièce 7 : Document préparé par la Société canadienne des postes  
*(15 août 2002, fascicule no 20)*
- Pièce 8 : Airline Security – A security Professional's View, par Chuck Wilmink  
*(4 novembre 2002, fascicule no 1)*
- Pièce 9 : Déclaration d'ouverture du capitaine Don Johnson, président de l'Association des pilotes d'Air Canada  
*(4 novembre 2002, fascicule no 1)*
- Pièce 10 : Le Comité de la sécurité de l'Association des pilotes d'Air Canada, par le premier officier Russ Cooper, coprésident  
*(4 novembre 2002, fascicule no 1)*

## ANNEXE VIII

### LISTE DES PIÈCES

---

- Pièce 11 :           Articles des médias américains et des médias canadiens – Octobre 2002 – Préparé par la Direction de la recherche parlementaire
- Pièce 12 :           (a) Lettre et document de Serge Charette de l'Union Douanes Accise en date du 28 juin 2002 adressés à Barbara Reynolds; (b) lettre de Tara Hall de l'Agence des douanes et du revenu du Canada en date du 31 octobre 2002; (c) lettre de Barbara Reynolds à Serge Charette en date du 31 octobre 2002 (Objet : Lettre - Cadre pour le Programme des agents étudiants des Douanes)
- Pièce 13 :           Commentaires du SCFP sur l'aviation et la sécurité par Richard Balnis, attaché de recherche du SCFP, et France Pelletier, Affaires législative et réglementaires, Division du transport aérien du SCFP  
*(18 novembre 2002, fascicule n° 3)*
- Pièce 14 :           La sécurité dans le transport aérien par Sheila Fraser, vérificatrice générale du Canada  
*(18 novembre 2002, fascicule no 3)*
- Pièce 15 :           Remarques par M. Jacques Duchesneau, président et premier dirigeant de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien  
*(25 novembre 2002, fascicule no 4)*
- Pièce 16 :           Mémoire au Comité sénatorial sur le terrorisme par M. Peter St. John  
*(25 novembre 2002, fascicule n° 4)*

## ANNEXE VIII

### LISTE DES PIÈCES

---

- Pièce 17:           Propos préliminaires de M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Santé et sécurité, Transports Canada  
*(25 novembre 2002, fascicule n° 4)*
- Pièce 18 :           Réponse aux questions soulevées à 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  
*(2 décembre 2002, fascicule n° 5)*
- Pièce 19 :           Exposé introductif par Garry Loepky, sous-commissaire, Opérations, GRC  
*(2 décembre 2002, fascicule n° 5)*
- Pièce 20 :           Exposé introductif par l'honorable David Collenette, ministre des Transports  
*(2 décembre 2002, fascicule n° 5)*
- Pièce 21 :           Droits et obligations des témoins comparissant devant le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, par Mark Audcent, Légiste et conseiller parlementaire  
*(2 décembre 2002, fascicule n° 5)*

## STATISTIQUES

<b>Nombre de personnes que le Comité a rencontrées</b>	<b>68</b>
<b>Nombre d'heures</b>	<b>63,9</b>
<b>Couverture médiatique – Presse écrite</b> Octobre 2001 – novembre 2002  Fourni par la Direction des communications du Sénat. Courrier des lecteurs exclu.	<b>627</b>
<b>Couverture médiatique – Presse écrite/médias électroniques</b> Septembre 2001 – novembre 2002  Recensé par le Comité sénatorial de la sécurité nationale et de la défense	<b>1 206</b>
<b>Nombre de visites du site du Comité par des utilisateurs de l'extérieur du Parlement</b> De janvier à novembre 2002  Fourni par la Division de la gestion de l'information du Sénat	<b>41 175</b>

## ANNEXE IX STATISTIQUES

---

### Précédents rapports

L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense	Février 2002
La défense de l'Amérique du Nord : une responsabilité canadienne	Septembre 2002
Pour 130 dollars de plus... Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes, Une vue de bas en haut	Novembre 2002

## ACTIVITÉS DES MÉDIAS

### **Veronica Morris**

C'est en juin 2001 que Mme Morris a été nommée responsable des relations avec les médias par le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

Elle répond quotidiennement aux questions des médias, rédige les communiqués de presse, assure le suivi de la couverture médiatique et fait office d'agente de liaison lors des déplacements du comité.

Avant d'occuper ces fonctions, elle était adjointe spéciale auprès de l'honorable Colin Kenny. Mme Morris a fait ses études à l'Université Carleton.

Les médias sont invités à adresser leurs questions et autres demandes à : [ckres@sen.parl.ca](mailto:ckres@sen.parl.ca)

Les séances du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense sont ouvertes aux représentants des médias, sauf lorsque le Comité rédige des rapports, traite de questions personnelles ou lorsqu'un invité demande que les délibérations se tiennent à huis clos.

Lorsque le Comité est à Ottawa, ses séances sont diffusées sur la Chaîne d'affaires publiques par câble (CPAC), sur le site Internet du Sénat (audio et vidéo), sur le réseau de télévision parlementaire et sur le réseau audio du Sénat, fréquences (MHz) : parquet : 94,7, anglais : 95,5, français : 95,1.

## ANNEXE X

### ACTIVITÉS DES MÉDIAS

---

Les personnes intéressées aux activités du Comité peuvent s'inscrire à un service d'envoi afin d'être avisées des dates et lieux des séances et des témoins qui comparaitront.

Des renseignements sur le Comité sont donnés sur le site :

<http://sen-sec.ca>

Prière d'adresser vos questions au numéro suivant :

Sans frais : 1-800-267-7362

Ou d'envoyer un courriel à l'adresse suivante :

Greffier du Comité : [defence@sen.parl.gc.ca](mailto:defence@sen.parl.gc.ca)

Président du Comité : [kennyco@sen.parl.gc.ca](mailto:kennyco@sen.parl.gc.ca)

Les demandes d'information des médias doivent être envoyées à [ckres2@sen.parl.gc.ca](mailto:ckres2@sen.parl.gc.ca).



## ANNEXE XI

### BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ

(Sénateur Atkins)

---

## BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ



### L'hon. NORMAN K. ATKINS, sénateur

Le sénateur Atkins est né à Glen Ridge, au New Jersey. Sa famille est originaire de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick, où il a longtemps séjourné. Diplômé du Collège Appleby à Oakville (Ontario) et de l'Université Acadia à Wolfville (Nouvelle-Écosse), il a étudié l'économie et obtenu en 1957 un baccalauréat ès arts. (Le sénateur Atkins a également reçu, en 2000, un doctorat honoris causa en droit civil de l'Université Acadia, son alma mater.)

Ancien président de Camp Associates Advertising Limited, un cabinet réputé ayant pignon sur rue à Toronto, le sénateur Atkins a également joué un rôle actif dans l'industrie, notamment au poste de directeur de l'Institut de la publicité canadienne qu'il a occupé au début des années 80.

Toujours dans le domaine des communications, le sénateur Atkins a, au fil des ans, participé à plusieurs causes importantes et organisé un grand nombre de manifestations. Pour ne citer que quelques-unes de ses nombreuses contributions, il a ainsi consacré son temps et ses énergies à Diabète Canada, à la Juvenile Diabetes Foundation, au Centre pour enfants Dellcrest, au Front commun pour la santé en Ontario, à la campagne Partenaires santé de la fonction publique fédérale ainsi qu'à la campagne de levée de fonds Camp Trillium – Rainbow Lake.

Le sénateur Atkins a également collaboré à l'Institut d'engagement politique et au Club Albany de Toronto. (C'est lorsqu'il était, au début des années 80, président de ce prestigieux cercle privé de

## ANNEXE XI

### BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ

(Sénateur Atkins)

---

Toronto, l'un des plus anciens au Canada, que ce cercle a ouvert ses portes aux femmes.)

Le sénateur Atkins s'est très tôt intéressé à la vie politique. Ainsi, pendant l'essentiel des 50 dernières années environ, il a été fort actif au sein du Parti progressiste-conservateur, aussi bien au niveau national qu'au niveau provincial, en particulier en occupant des fonctions de responsabilité pendant plusieurs campagnes électorales et en faisant fonction de conseiller auprès du Très hon. Brian Mulroney et du Très hon. Robert L. Stanfield, ainsi qu'auprès de l'hon. William G. Davis.

Norman K. Atkins a été nommé au Sénat du Canada le 29 juin 1986. Depuis lors, il s'est révélé être un sénateur actif, attentif et informé. Il s'est ainsi tout particulièrement intéressé à un certain nombre de dossiers concernant l'éducation et la pauvreté. Il a également défendu la cause des anciens de la marine marchande canadienne en s'efforçant de faire reconnaître plus équitablement leurs états de service en temps de guerre. M. Atkins a servi dans les forces armées des États-Unis de septembre 1957 à août 1959.

Le sénateur Atkins est actuellement le président du caucus du Parti progressiste-conservateur au Sénat et le vice-président du Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration, et il est membre du Comité de la sécurité nationale et de la défense et du Sous-comité des affaires des anciens combattants. Il est le président honoraire de la Fondation Dalton K. Camp pour le journalisme à l'Université Saint-Thomas de Fredericton (Nouveau-Brunswick) et il est membre du conseil consultatif de la School of Business de l'Université Acadia.

## ANNEXE XI

### BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ

(Sénateur Banks)

---



#### L'hon. TOMMY BANKS, sénateur

Le sénateur Tommy Banks est reconnu au Canada comme étant l'un de nos artistes les plus accomplis et les plus polyvalents. Il contribue en outre au rayonnement de la culture canadienne dans le monde.

De 1968 à 1983, il a animé *The Tommy Banks Show*. Le sénateur Banks s'est vu décerner un prix Gémeaux pour sa prestation dans une émission de variétés à la télévision.

Musicien lauréat d'un prix Juno, le sénateur Banks s'est fait connaître sur la scène nationale et internationale à titre de chef d'orchestre ou de directeur musical de divers événements marquants tels une représentation de gala en présence de la Reine en 1978; les Jeux du Commonwealth de 1978; les Jeux mondiaux universitaires de 1983; et les cérémonies inaugurales d'EXPO 1986 et des XVe Jeux olympiques d'hiver en 1988. Il a aussi été le chef d'orchestre invité d'orchestres symphoniques partout au Canada et aux États-Unis.

En qualité de président fondateur de la Alberta Foundation for the Performing Arts, le sénateur Banks s'est dévoué sans compter afin que d'autres musiciens et artistes de talent puissent obtenir la reconnaissance qu'ils méritent dans toutes les régions du pays.

En 1979, le sénateur Banks a reçu un diplôme honorifique en musique du Collège Grant MacEwan. La même année, il a remporté le prix Juno et le Grand Prix du Disque-Canada. En 1987, l'Université de l'Alberta lui a conféré un doctorat honorifique en droit. En 1990, le prix Sir Frederick Haultain lui a été attribué.

**ANNEXE XI**  
**BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ**  
**(Sénateur Banks)**

---

En 1991, le sénateur Banks a été reçu Officier de l'Ordre du Canada, puis il a été décoré de l'Ordre de l'excellence de l'Alberta en 1993.

Le 9 mai 2001, le sénateur Tommy Banks a été nommé vice-président du Groupe de travail libéral du Premier ministre sur les questions urbaines, qui a exploré les façons de rehausser la qualité de vie dans nos grands centres urbains et a fait rapport sur la question en novembre 2002.

En plus de faire partie du Comité permanent de la sécurité nationale et de la défense, il est président du Comité permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles

## ANNEXE XI

### BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ

(Sénateur Cordy)



#### L'hon. JANE CORDY, sénateur

Au cours de sa carrière distinguée en éducation, Jane Cordy s'est également illustrée par son engagement au service de la collectivité.

Le sénateur Cordy a obtenu son brevet d'enseignement du collège des enseignants de la Nouvelle-Écosse et un baccalauréat en éducation de l'Université Mount Saint Vincent.

Elle a entrepris sa carrière d'enseignante en 1970 et a travaillé successivement pour les conseils scolaires de Sydney, du comté de Halifax et de New Glasgow et pour le conseil scolaire régional de Halifax.

Le sénateur Cordy a également assuré la vice-présidence de la commission de développement du port de Halifax-Dartmouth et a présidé le conseil arbitral de la région d'Halifax de Développement des ressources humaines Canada.

Le sénateur Cordy s'est également dévouée auprès de nombreux organismes bénévoles. Elle a siégé au conseil de Phoenix House, un refuge pour jeunes sans abri, au jury des prix littéraires de Dartmouth (de 1993 à 1995 et en 1999-2000) et au comité de planification stratégique de l'école primaire du village de Colby. Elle a aussi fait du bénévolat pour le programme d'éducation religieuse et a été lectrice à l'église St. Clement de Dartmouth.

Le sénateur Cordy est originaire de Sydney, en Nouvelle-Écosse.

#### **Membre actuel du/des comité(s) du Sénat suivant(s):**

Sécurité nationale et défense

Affaires sociales, sciences et technologie

## ANNEXE XI

### BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ

(Sénateur Day)



#### L'hon. JOSEPH A. DAY, sénateur

Le sénateur Joseph Day, qui a été nommé au Sénat par le très honorable Jean Chrétien, représente le Nouveau-Brunswick et la division sénatoriale de Saint John-Kennebecasis. Il siège au Sénat du Canada depuis le 4 octobre 2001.

Il fait actuellement partie des Comités sénatoriaux suivants : de l'agriculture et des forêts; de celui de la sécurité nationale et de la défense ainsi que du Sous-comité des anciens combattants, des finances nationales et des transports et communications. Il est vice-président des finances nationales ainsi que du sous-comité des anciens combattants. Parmi ses champs d'intérêt et de spécialisation, notons les suivants : sciences et technologie, défense, commerce international et droits de la personne, patrimoine et alphabétisation. Il est membre de plusieurs associations interparlementaires, dont l'Association législative Canada-Chine et l'Union interparlementaire.

Le sénateur Day, avocat et ingénieur néo-brunswickois bien connu, a eu une belle carrière privée en droit. Ses intérêts juridiques portent sur les brevets et les marques et sur la propriété intellectuelle. En plus d'avoir été admis aux barreaux du Nouveau-Brunswick, du Québec et de l'Ontario, il est spécialiste agréé en matière de propriété intellectuelle au Barreau du Haut-Canada et membre de l'Institut de la propriété intellectuelle du Canada. Récemment (1999-2000), il a agi comme président et directeur général de la New Brunswick Forest Products Association. En 1992, il s'est joint à titre de conseiller juridique à la J.D. Irving Ltd., conglomérat ayant d'importants intérêts dans des domaines comme la foresterie, les pâtes et papiers et la construction navale. Avant 1992, il a pratiqué le droit chez Gowling & Henderson à Kitchener-Waterloo, Ogilvy Renault à Ottawa et Donald F. Sim à Toronto, où sa carrière a démarré en 1973.

**ANNEXE XI**  
**BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ**  
**(Sénateur Day)**

---

Membre actif de la collectivité, le sénateur Day occupe en ce moment la présidence de la fondation et du conseil d'administration du Dr. V.A. Snow Centre Nursing Home, de même que du conseil des associés des Archives provinciales du Nouveau-Brunswick. Parmi beaucoup d'activités bénévoles, il a rempli diverses fonctions à l'Association du Barreau canadien et dans d'autres organisations professionnelles, et a été président national de l'association des anciens (1996) et de la fondation (1998-2000) du Royal Military College Club of Canada.

Le sénateur Day a obtenu un baccalauréat en génie électrique du Collège militaire royal du Canada, un baccalauréat en droit de l'Université Queen et une maîtrise en droit du Osgoode Hall.

## ANNEXE XI

### BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ

(Sénateur Forrestall)



#### L'hon. J. MICHAEL FORRESTALL, sénateur

L'honorable J. Michael Forrestall est né à Deep Brook (N.-É.) le 23 septembre 1932. Avant de se lancer en politique, il occupe un poste de journaliste au Chronicle Herald puis se joint à l'équipe de direction d'une compagnie aérienne. Il est élu pour la première fois à la Chambre des communes à l'élection générale de 1965.

Il est réélu en 1968, 1972, 1974, 1979, 1980 et 1984. Nommé pour la première fois en 1966 porte-parole de l'opposition officielle en matière de défense, il conteste la position du gouvernement du premier ministre Pearson concernant l'unification des Forces canadiennes. Il reste dans ce poste de 1966 à 1979 et siège durant la même période au Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants de la Chambre des communes.

De 1979 à 1984, le sénateur Forrestall est membre ou membre suppléant de l'Assemblée de l'Atlantique Nord. Il occupe également le poste de rapporteur général du Comité militaire de l'Assemblée et présente le rapport du Comité intitulé Sécurité de l'Alliance dans les années 1980. En novembre 1984, il dirige la délégation canadienne à la 30e Session annuelle de l'Assemblée de l'Atlantique Nord.

Il devient secrétaire parlementaire, en 1984, auprès du ministre des Transports et, en 1986, auprès du ministre de l'Expansion industrielle régionale et du ministre d'État chargé des Sciences et de la Technologie. Il est défait à l'élection générale de 1988. En 1989, il est nommé au conseil d'administration de Marine atlantique et, en 1990, au Tribunal d'appel des anciens combattants.



## ANNEXE XI

### BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ

(Sénateur Forrestall)

---

Le 27 septembre 1990, le sénateur Forrestall est nommé au Sénat du Canada. En 1993-1994, il siège au Comité parlementaire mixte de la politique canadienne de défense et il continue à ce jour d'exercer les fonctions de porte-parole du Sénat en matière de défense. Il est actuellement vice-président du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense et membre du Comité mixte permanent de la bibliothèque. Il a en outre fait partie du Comité sénatorial spécial sur le régiment aéroporté du Canada en Somalie, du Comité sénatorial permanent des affaires étrangères, du Sous-comité sénatorial des anciens combattants, du Comité sénatorial permanent des transports et des communications (vice-président) et du Comité sénatorial spécial de la sécurité des transports (président).

Le sénateur Forrestall est actuellement membre de l'Association parlementaire de l'OTAN, de l'Union interparlementaire, de l'Association parlementaire du Commonwealth, du Groupe interparlementaire Canada-États-Unis et de la Légion royale canadienne.

## ANNEXE XI

### BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ

(Sénateur Kenny)



#### L'hon. COLIN KENNY, sénateur

##### *Profil de carrière*

L'honorable Colin Kenny a prêté serment le 29 juin 1984 à titre de représentant de la province de l'Ontario. Il a débuté sa carrière politique en 1968 en occupant le poste de directeur exécutif du Parti libéral de l'Ontario. De 1970 à 1979, il a exercé au bureau du premier ministre les fonctions d'adjoint spécial, de directeur des opérations et de conseiller en politique. Il a aussi été adjoint au secrétaire principal du premier ministre, le Très honorable Pierre Trudeau.

##### *Rôle au sein de comités*

Au cours de sa carrière au Parlement, le sénateur Kenny a siégé à de nombreux comités, dont le Comité spécial sur le terrorisme et la sécurité (1986-1988 et 1989-1991), le Comité mixte spécial sur la politique de défense du Canada (1994), le Comité permanent des banques et du commerce, le Comité permanent des finances nationales et le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

Il est actuellement président du Comité permanent de la sécurité nationale et de la défense. Il siège aussi au Comité directeur du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles.

##### *Questions de défense*

Le sénateur Kenny a été élu rapporteur du Comité de la défense et de la sécurité de l'Association parlementaire de l'OTAN. Il occupait auparavant les postes de président de la sous-commission de l'avenir de la sécurité et de la capacité de défense et de vice-président de la

**ANNEXE XI**  
**BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ**  
**(Sénateur Kenny)**

---

sous-commission sur l'avenir des forces armées de l'Association  
parlementaire de l'OTAN.

Courriel : [kennyco@sen.parl.gc.ca](mailto:kennyco@sen.parl.gc.ca)

Site web : <http://sen.parl.gc.ca/ckenny>

## ANNEXE XI

### BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ

(Sénateur Meighen)



#### L'honorable MICHAEL A. MEIGHEN, sénateur

Nommé au Sénat en 1990, l'honorable Michael Meighen a fait partie de différents comités sénatoriaux permanents, notamment ceux des banques et du commerce, des pêches, de la sécurité nationale et de la défense, et a présidé le Sous-comité des affaires des anciens combattants.

Il a aussi été membre du Comité mixte spécial sur la politique de défense du Canada et du Comité mixte spécial sur le renouvellement du Canada.

Au cours de sa carrière en pratique privée, le sénateur Meighen a été avocat au sein du cabinet Ogilvy Renault et conseiller juridique auprès de la Commission Deschênes sur les criminels de guerre. Il a présidé le Cundill Funds (Vancouver) et siégé au conseil d'administration de la Deutsche Bank Canada, de Paribas Participations Limited, d'AMJ Campbell Inc. et de J.C. Clark Ltd. (Toronto).

Au chapitre des activités communautaires, le sénateur Meighen a notamment oeuvré auprès de l'Armée du Salut, du Festival de Stratford, du Toronto and Western Hospital, de la Fondation de recherche canadienne du cancer de la prostate, de la Fédération du saumon Atlantique, de la Fondation T.R. Meighen, du University of King's College (chancelier), du Centre for Cultural Management de l'Université de Waterloo, de l'Université Laval et de l'Université McGill.

Le sénateur Meighen est diplômé de l'Université McGill et de l'Université Laval. Il vit à Toronto avec sa femme Kelly et leurs trois enfants.

## ANNEXE XI

### BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ

(Sénateur Smith)

---



L'honorable DAVID P. SMITH, c.p.,  
sénateur

L'honorable David Smith est un éminent avocat, qui s'est en plus distingué par son engagement au service de la collectivité.

Le sénateur Smith a obtenu un baccalauréat en science politique de l'Université Carleton en 1964 et un baccalauréat en droit de l'Université Queen's en 1970. Il a été admis au barreau de l'Ontario en 1972. Au cours d'une carrière très distinguée, le sénateur Smith est devenu un spécialiste très réputé en droit municipal et administratif et en réglementation.

Au moment de sa nomination, le sénateur Smith était président et associé du cabinet Fraser Milner Casgrain LLP, un des plus importants et des plus anciens cabinets d'avocats au pays. En 1998, lorsque le cabinet Fraser Milner a été formé, le sénateur Smith est devenu son premier président. Il avait antérieurement assumé la présidence du cabinet Fraser & Beatty.

De 1980 à 1984, le sénateur Smith a représenté la circonscription de Don Valley Est à la Chambre des communes où il a également agi comme ministre d'État (Petites entreprises et Tourisme). En 1972, il a été élu au conseil municipal de Toronto. À la suite de sa réélection en 1974, il a été nommé au comité exécutif de la ville de Toronto et au conseil du Grand Toronto. Réélu de nouveau en 1976, il a été nommé président du conseil municipal de Toronto et adjoint au maire de Toronto.

Le sénateur Smith a joué un rôle très actif au sein du Parti libéral dans les années 1960. Il a notamment occupé les postes de président

**ANNEXE XI**  
**BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ**  
**(Sénateur Smith)**

---

national des Jeunes libéraux, d'adjoint exécutif de Keith Davey, qui était directeur national, et d'adjoint exécutif de l'honorable Walter Gordon et de l'honorable John Turner

Le sénateur Smith a consacré de son temps à une foule d'organisations bénévoles et philanthropiques. Il a notamment siégé au conseil d'administration d'Exhibition Place, de même que de l'Armée du salut, du Toronto General Hospital, de l'hôpital Mount Sinai et du collège George Brown. Il a présidé la Fondation de la rétinite pigmentaire et a assumé la vice-présidence du O'Keefe Centre for the Performing Arts.

Le sénateur Smith et son épouse Heather ont élevé trois enfants : Alexander, Kathleen et Laura. Il est âgé de 61 ans.

Membre actuel du/des comité(s) du Sénat suivant(s):

Affaires juridiques et constitutionnelles

Sécurité nationale et de la défense

Règlement, de la procédure et des droits du Parlement

## ANNEXE XI

### BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ

(Sénateur Wiebe)



#### L'honorable John (Jack) Wiebe, sénateur

Le sénateur Jack Wiebe est l'un des plus éminents citoyens de la Saskatchewan. Cet agriculteur très prospère a aussi siégé à l'assemblée législative de la Saskatchewan.

Nommé Lieutenant-Gouverneur de la Saskatchewan en 1994, il était le premier agriculteur à accéder à cette fonction depuis près

de 50 ans.

Le sénateur Wiebe s'est d'abord fait connaître en Saskatchewan pour son leadership au sein de la communauté agricole. Lui et sa famille ont bâti une exploitation agricole prospère dans le district Main Centre de la province. De 1970 à 1986, il a été propriétaire et président de la compagnie L&W Feeders Ltd.

Le sénateur Wiebe a été l'un des animateurs du mouvement des coopératives et a collaboré activement au Comité de mise en commun du blé de Main Centre, à la caisse de crédit de Herbert, à la coopérative de Herbert et au conseil de la coopérative de la Saskatchewan. Il a également été membre du syndicat du blé et de l'association des éleveurs de la Saskatchewan. Il préside actuellement la section de la Saskatchewan du Conseil de liaison des Forces canadiennes.

Le sénateur Wiebe a été élu en 1971 et en 1975 comme député de la circonscription de Morse à l'assemblée législative de la Saskatchewan.

Lui et son épouse Ann sont les parents de trois filles et ont quatre petits-enfants.

**ANNEXE XI**  
**BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ**  
**(Sénateur Wiebe)**

---

Membre actuel du/des comité(s) du Sénat suivant(s) :  
Agriculture et forêts, vice-président  
Sécurité nationale et défense  
Sous-comité des affaires des anciens combattants  
Règlements, de la procédure et des droits du parlement



## BIOGRAPHIES DU SECRÉTARIAT DU COMITÉ

### JOHN CHRISTOPHER

John Christopher travaille avec les parlementaires canadiens depuis trente ans à titre d'attaché de recherche de la Bibliothèque du Parlement. Sa formation d'urbaniste et de planificateur en transports l'a amené à travailler pour des comités chargés de sujets touchant les transports, notamment la sécurité et la sûreté des transports. Il a entre autres organisé des missions d'information de comités au Canada, aux États-Unis, en Europe, en Australie et en Nouvelle-Zélande.

Il a récemment agi comme conseiller sur les questions de sécurité pour le compte du Groupe interparlementaire Canada-États-Unis qui s'est réuni à Newport au Rhode Island en mai dernier.

Il est l'auteur de nombreux rapports et documents sur des questions touchant tous les moyens de transport, notamment les suivantes : restructuration du transport aérien; sûreté du camionnage; transport des voyageurs par chemin de fer; stratégie maritime nationale; sécurité du transport aérien.

## ANNEXE XII

### BIOGRAPHIES DU SECRÉTARIAT DU COMITÉ

(Adjudant chef (retraité) Dessureault)

---



Adjudant-chef J.J.L.M.  
Dessureault, OMM, CD

Adjudant-chef des  
Forces canadiennes

Né à Shawinigan (Québec) le 2 novembre 1945, l'adjudant-chef Dessureault s'enrôle dans l'Armée canadienne le 26 mars 1964 et poursuit son entraînement au dépôt du Royal 22<sup>e</sup> Régiment alors cantonné à Valcartier (Québec). En septembre de la même année, il est affecté au 2<sup>e</sup> bataillon du Royal 22<sup>e</sup> Régiment à Valcartier.

En juillet 1965, il accompagne l'unité à Werl dans le nord de l'Allemagne pour une période de quatre années. De retour au Canada en novembre 1969, il occupe divers postes au sein du 3<sup>e</sup> Bataillon jusqu'en juin 1971, date où il rejoint de nouveau le 1<sup>er</sup> Bataillon, installé depuis peu à Lahr dans le sud de l'Allemagne. Il est promu caporal-chef en avril 1972.

Au mois d'août 1974, à son retour au Canada, il est promu au grade de sergent et occupe successivement les fonctions de commandant de section et d'adjoint de peloton d'infanterie au 3<sup>e</sup> Bataillon. En août 1976 il est affecté au 1<sup>er</sup> Bataillon en Europe pour une durée de cinq ans. Au cours de cette mutation il obtiendra deux promotions.

En juin 1983, il est de retour au Canada pour y remplir la fonction d'adjudant-maître à la section d'entraînement de l'exercice militaire (drill) au Collège militaire royal de Saint-Jean. Il effectue un retour au 2<sup>e</sup> Bataillon en juin 1986 et accompagne l'unité à Chypre en février

## ANNEXE XII

### BIOGRAPHIES DU SECRÉTARIAT DU COMITÉ

(Adjudant chef (retraité) Dessureault)

---

1987. Promu au grade d'adjudant-chef pendant cette mission, en juin de la même année, il sera muté au Quartier général du Secteur de l'Est à Montréal.

Au terme d'une mutation de trois années, il est nommé au poste de sergent-major régimentaire du 1<sup>er</sup> Bataillon du Royal 22<sup>e</sup> Régiment en juin 1990. Il accompagne l'unité en ex-Yougoslavie le 8 avril 1992 dans le cadre d'une mission de paix sous l'égide des Nations Unies. Il sera ainsi le premier sergent-major régimentaire à être déployé au sein d'un groupe de bataille depuis les opérations de Corée. De retour au Canada en juin 1993, il occupe la fonction d'adjudant-chef du Secteur du Québec de la Force terrestre. Le 20 juin 1996, il est nommé au poste d'adjudant-chef de la Force terrestre. Il occupe le poste d'adjudant-chef des Forces canadiennes du 15 juin 1999 jusqu'à son départ à la retraite, le 31 juillet 2001.

En novembre 1994, il a été décoré de l'Ordre du Mérite militaire, à titre de membre et élevé au rang d'Officier de l'Ordre du mérite militaire en janvier 2000.

L'adjudant-chef Dessureault est marié à Marianne Claassen, originaire des Pays-Bas; ils ont une fille, Désirée.

**ANNEXE XII**  
**BIOGRAPHIES DU SECRÉTARIAT DU COMITÉ**  
**(Paul S. Dingledine)**

---

PAUL S. DINGLEDINE

M. Dingledine est né en 1946 à Hamilton, en Ontario. Sa famille a par la suite déménagé dans la ville voisine de Burlington. Il a obtenu un baccalauréat en économie de l'Université McMaster, où il a par la suite terminé sa maîtrise en administration en 1969.

Après avoir passé une année à titre d'agent de relations industrielles dans la région de Mersey au Royaume-Uni, M. Dingledine s'est joint au Service extérieur canadien comme délégué commercial en 1970. Au cours de la décennie suivante, il a affecté successivement dans des ambassades et des hauts-commissariats canadiens à Trinidad, en Israël et en Inde. Il a également occupé plusieurs postes au Service des délégués commerciaux du gouvernement canadien à Ottawa.

En 1981, il a été nommé consul au Consulat général du Canada à Hambourg. Il est revenu à Ottawa en 1983 pour agir à titre d'adjoint principal du ministre du Commerce international au sein du ministère des Affaires extérieures. En 1986, M. Dingledine est devenu directeur des Relations commerciales et économiques pour le Moyen-Orient.

Lorsque la situation a commencé à se dégrader dans le golfe Persique en 1990, M. Dingledine a fait partie du Groupe de travail sur le golfe Persique dans la période qui a débouché sur la guerre. En novembre 1990, il a été nommé ambassadeur à Téhéran en Iran, où il a rouvert l'ambassade qui avait été fermée neuf ans plus tôt lors de la prise d'otages dans ce pays.

## ANNEXE XII

### BIOGRAPHIES DU SECRÉTARIAT DU COMITÉ

(Paul S. Dingleline)

---

Son affectation à Téhéran ayant pris en juillet 1993, M. Dingleline est devenu boursier chargé de cours au Centre des affaires internationales de l'Université de Harvard à Cambridge, au Massachusetts. Il y a donné des cours et y a rédigé des communications sur la situation au Moyen-Orient avec pour thème central l'Iran moderne.

M. Dingleline est revenu à Ottawa en 1994 à titre de directeur général des Relations Canada-États-Unis au ministère des Affaires étrangères et du commerce international, où il était responsable des questions non commerciales entre le Canada et les États-Unis. En 1996, il a été nommé directeur général pour la région du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord. Ses responsabilités comprenaient notamment la gestion des questions au Moyen-Orient ainsi que la direction des ambassades et des consulats du Canada dans la région.

M. Dingleline est devenu directeur général de la Sécurité et du Renseignement du Ministère à l'automne de 1999. Il était responsable de la sécurité ministérielle au Canada ainsi que de la collecte et de l'analyse du renseignement étranger. De plus, les ambassades et les consulats du gouvernement canadien à l'étranger relevaient de lui. En tant que principal représentant canadien lors des réunions internationales portant sur la lutte contre le terrorisme international – notamment lors de celles du G-8 –, il a coordonné les mesures prises par le Canada à la suite des actes terroristes commis le 11 septembre 2001.

M. Dingleline a pris sa retraite en août 2002.

## ANNEXE XII

### BIOGRAPHIES DU SECRÉTARIAT DU COMITÉ

(Major-général (retraité) G. Keith McDonald)

---



#### LE MAJOR-GÉNÉRAL (retraité) G. Keith MCDONALD

Le major-général McDonald a grandi à Edmonton. Il a fait ses études au Collège militaire royal de Saint-Jean et au Royal Military College (RMC) de Kingston, où il a obtenu son diplôme en 1966 et été reçu pilote en 1967.

Il a été instructeur de vol sur le T-33 à la base des Forces canadiennes (BFC) de Moose Jaw, en Saskatchewan. En 1970, il a été détaché au RMC à titre de commandant d'escadron et, ensuite, de directeur adjoint des élèves-officiers.

En 1973, il est revenu à l'instruction sur les CF5 et CF104. En 1974, il a été pilote du 439<sup>e</sup> Escadron à la BFC de Baden-Soellingen, pilotant le CF104 pendant les attaques au sol. Promu major en 1977, il est devenu officier du Groupe d'évaluation tactique en 1978.

En 1980, le major-général McDonald s'est inscrit au Royal Air Force Staff College de Bracknell, en Angleterre. Promu lieutenant-colonel en janvier 1981, il est retourné au Quartier général de la Défense nationale (QGDN) où il a été responsable de la planification des besoins opérationnels et des achats d'équipement pour le CF18. En 1982, il a été muté au bureau d'administration du projet CF18 en tant que gestionnaire des besoins opérationnels.

Le major-général McDonald a terminé son instruction sur le CF18 à la BFC de Cold Lake, et est ensuite retourné à la BFC de Baden-Soellingen en 1985 en tant que premier commandant du 439<sup>e</sup> Escadron d'appui tactique. En juillet 1987, il a été promu colonel et a été détaché au QGDN en tant que directeur de la formation professionnelle et du perfectionnement. En juillet 1989, il a assuré le

## ANNEXE XII

### BIOGRAPHIES DU SECRÉTARIAT DU COMITÉ

(Major-général (retraité) G. Keith McDonald)

---

commandement de la BFC et de la 4e Escadre de Baden-Soellingen. Dans le cadre de ses fonctions de commandant de l'escadre et de la base, il a supervisé la création du groupe opérationnel aérien du CF18 dans la guerre du Golfe et a amorcé la fermeture de Baden. En 1992, il est revenu au QGDN à titre d'adjoint spécial du Sous-ministre adjoint (Personnel) et, en juillet 1993, il a occupé le nouveau poste d'adjoint spécial du Vice-chef d'état-major de la Défense (VECMD) et de directeur du Secrétariat du QGDN.

En juin 1994, le général McDonald a été promu brigadier général et a assumé les fonctions de directeur général du développement (Aérospatiale) au QGDN. Il a été promu major-général en 1996, occupant le poste de directeur des opérations au QG du NORAD à Colorado Springs, aux États-Unis. Il a occupé ces fonctions jusqu'à sa retraite des Forces canadiennes en 1998, après avoir passé 37 années dans les Forces.

Le général McDonald a accumulé plus de 4 000 heures de vol à titre de pilote commandant de bord, surtout à bord de CF18, de CF104, de CF5 et de T-33. Il possède un B.A. en sciences politiques et en économie, a suivi des cours au RAF Staff College, des cours de niveau supérieur en administration des affaires à l'Université Queen's, ainsi que des cours en matière de sécurité nationale et de gestion.

Après avoir quitté l'armée en 1998, le général McDonald a dû attendre la fin de la période réglementaire avant de se joindre à la firme BMCI Consulting en tant qu'expert-conseil principal à la Division de l'aérospatiale et de la défense. En 2002, il a quitté BMCI pour lancer sa propre entreprise, KM Aerospace Consulting.

Le général McDonald est marié à Catherine Grunder de Kincardine (Ontario) et il a deux filles, Jocelyn et Amy.

## ANNEXE XII

(Grant Purves et Barbara Reynolds)

---

### GRANT PURVES

Grant Purves exerce les fonctions d'attaché de recherche principal. Il est entré à la Direction de la recherche parlementaire de la Bibliothèque du Parlement en 1974. Depuis, il a aidé de nombreux comités parlementaires à préparer des études approfondies. En 2001, il a été affecté au Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité.

M. Purves possède une formation solide en histoire militaire et en histoire de l'Europe de l'Est.

### BARBARA REYNOLDS

Barbara Reynolds travaille avec des parlementaires canadiens à divers titres depuis 28 ans. Formée comme sociologue, elle a travaillé pendant 10 ans comme attachée de recherche à la Bibliothèque du Parlement, pour les comités étudiant des questions sociales. Ainsi, elle a été pendant trois ans, directrice de recherche au Comité (Chambre des communes) concernant les invalides et les handicapés qui a produit le rapport-clé intitulé *Obstacles*.

Elle a été, pendant 15 ans, collaboratrice au Centre parlementaire où elle a organisé des visites pour les législateurs entre le Canada et les États-Unis, ainsi qu'avec des pays d'Afrique et du Sud-Est asiatique. Elle a coordonné des programmes de perfectionnement professionnel pour les législateurs et leur personnel; elle a aussi rédigé des études sur le fonctionnement des bureaux des parlementaires à Ottawa et dans les bureaux de circonscription. De plus, elle a été directrice du



## ANNEXE XII

(Grant Purves et Barbara Reynolds)

---

programme Fonds pour le Parlement, le monde du travail et des affaires, un programme qui permet aux législateurs de passer jusqu'à une semaine avec des grandes entreprises et des syndicats.

De 1985 à 2000, elle a aussi été conseillère du Groupe canadien de l'Union interparlementaire, un organisme mondial de législateurs qui agit comme volet parlementaire pour les Nations Unies. En juin 2002, elle a reçu le Prix d'excellence du Président pour son travail au Sénat.



# SÉNAT DU CANADA

## Sécurité nationale et défense, Comité sénatorial permanent

2<sup>e</sup> session, 37<sup>e</sup> législature, 2002-2003

### INDEX

#### Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens Janvier 2003

#### **ACSTA**

*Voir*

Administration canadienne de la sécurité du transport aérien

#### **Administration canadienne de la sécurité du transport aérien (ACSTA)**

Bagages enregistrés, détection d'explosifs, application,  
échéance, **p:47-8**

Contrôle aléatoire des employés des compagnies aériennes,  
**p:15,128**

Courrier et colis, vérification, **p:125**

Création, raison, **p:127**

Défis, **p:135**

État de compte, relevé des dépenses, examen par le  
Vérificateur général,  
**p:147**

États financiers, dépenses en administration interne et pour les aéroports,  
détails, **p**:147-8,153,171  
Financement par le Trésor, **p**:146  
Identification, carte et laissez-passer, **p**:78,85,127-8,135,166  
Laissez-passer nationaux pour membres d'équipage, émission, **p**:85,166  
Laissez-passer pour zones réglementées dans plusieurs aéroports,  
émission, **p**:75,86,167  
Liens hiérarchiques, confusion avec le ministère des Transports, **p**:128-9,  
137-8  
Normes nationales, mises en œuvre, emploi du personnel au lieu de  
services à contrat, **p**:170  
Portes du poste de pilotage, verrouillage, renforcement, budget, **p**:35  
Préposés au contrôle de sécurité au pré-embarquement, formation et  
salaires, **p**:18  
Reddition de compte au Parlement à travers le ministère des Transports,  
**p**:127  
Régime financier, inquiétudes, **p**:145  
Rôle, mandat, responsabilités  
Agent de protection à bord, programme, **p**:128,140  
Annonces du ministre des Transports, **p**:15,127-32  
Équipement de détection d'explosifs, répartition et entretien, **p**:127-8

Formation pour les préposés au contrôle de sécurité,  
**p:134,143,170**

Laissez-passer donnant accès aux zones restreintes, mise en œuvre,  
**p:127,135,143,170**

Non passagers entrant dans les zones à accès restreint, contrôle aléatoire, **p:128,135,143,170**

Organisme de financement et de prestation de service pour le ministère des Transports, **p:132**

Passagers, sécurité, **p:132**

Prestation de services de contrôle avant embarquement dans les aéroports désignés, **p:127,143,170**

Réalisation, incomplète, **p:140-1**

Service de renseignement, risque, évaluation, **p:133-4,143,170**

Services de police aéroportuaires, financement, contrats de la GRC,  
**p:116,121,132-4,143-4,169,170**

Société de la Couronne sans but lucratif, **p:127**

Surveillance et réglementation par le ministère des Transports, **p:128, 132-5**

Système de vérification à niveaux multiples pour bagages enregistrés, courrier et colis, **p:63,165**

Taxe sur la sécurité, revenus, répartition, **p:145,153,171**

Vérification de sécurité, améliorations, **p:150**

## **Administration aéroportuaire du Grand Toronto**

Invitation à comparaître, refus, **p:12,152,198**

## **ADRC**

*Voir*

Agence des douanes et du revenu du Canada

## **Aéronefs**

Avions privés, d'affaires, nolisés et leur passagers

Passagers et bagages à main, contrôle, manque, **p:90**

Petits et gros avions, **p:91**

Sécurité, exigences, manque, **p:11**

Caméras vidéo à bord des cabines, **p:36**

Décompression explosive, **p:39**

Fouilles, vols vers DCA, **p:83**

Missiles sol-air tirés à l'épaule

Menaces, **p:105**

Système de contre-mesure, coûts, **p:105**

Pilotes armés, **p:39,41,164**

Portes du poste de pilotage

Compagnie El Al, Israël, sas de sécurité, **p:38**

Ouvertures des portes durant un vol moyen, **p:36**

Portes en kevlar, **p:38-9**

Portes fortifiées contrôlées par les pilotes, **p:35**

Renforcement, budget de l'ACSTA, **p:35**

Rideau de métal, barres d'acier, **p:37**

Sas de sécurité, exigence, **p:35-9,41,164**

## **Aéroport international Lester B. Pearson**

Aéroports, sécurité, **p:5,12-3,157**

Bagages, vérification, **p:44-5**  
Bâtiments attenants aux terrains d'un aéroport, **p:92-3**  
Crime organisé, **p:67-8,72,110-1,115-6**  
Services de police aéroportuaires, **p:110-2,115-6,137,151**  
Voie de circulation Kilo, portail gardé, **p:92**

### **Aéroports, employés**

Crime organisé

Communauté aéroportuaire de Toronto, personnes recrutées,  
nombre

possible, **p:67-8**

Conspiration interne, coercition et intimidation, possibilités,  
**p:68**

Infiltration, but, succès, **p:44,67-8,77,80-1,112,115**

Sécurité relâchée, intérêts, **p:68**

Employés corrompus, menace, **p:17**

Employés de l'extérieur ayant accès aux avions, fouilles  
inadéquates, **p:11**

Employés de maintenance et d'entretien, formation dans  
l'identification

des personnes, objets ou substances présentant un danger  
potentiel

Ministère des Transports, exigences, **p:29,164**

Planification, manque, **p:12,27**

Transporteurs aériens, responsabilité, **p:19,29-30,164**

Employés légitimes, solution à la sécurité, contribution,  
**p:17,67**

Employés travaillant côté piste, avec accès aux avions

Antécédents, vérification, **p:11,65-6**

Antécédents, vérification, affront à la dignité, **p:69**

Couteaux polyvalents, **p:66-7**  
Employés permanents et à contrat, vérification, manquement,  
**p:69**  
Équilibre souhaitable entre respect et bon jugement, **p:70**  
Fouilles, **p:11,65,71,127-8**  
Montant, **p:67**  
Outils propres et nécessaires à leur métier, **p:66**  
Préposé au chargement des bagages, **p:66**  
Sacs, trousse à outils et gamelles, contenu inconnu, **p:69**  
Syndicats opposés aux vérifications renforcées, **p:69**  
Employés travaillant dans les bâtiments attenants aux  
aéroports et ayant  
accès aux zones vulnérables, contrôle, manque, **p:11**  
Préposés au contrôle de sécurité au pré-embarquement  
Formation inadéquate, sous-payés, quarts extrêmement  
longs, **p:18**  
Nouvelle formation, priorité de l'ACSTA, **p:18**  
Rémunération, augmentation, **p:18**  
Sous contrat des compagnies aériennes, **p:18**  
Relation de confiance, **p:15,65,70-1**  
*Voir aussi*  
Identification, carte et laissez-passer; Vérification de sécurité

### **Aéroports, gouvernance et régie**

Autorités aéroportuaires locales  
Gains économiques possibles, **p:127**  
Initiative économique, **p:126**  
Lignes directrices et consignes émises par le ministère des  
Transports,  
**p:125**



Modèle dysfonctionnel depuis 11 septembre 2001, marche  
arrière  
demandée, **p:126**  
Responsabilité, dévolution du ministère des Transports,  
**p:125**  
Bonne sécurité égale bonnes affaires, **p:131**  
Compétences et mandats entre les divers organismes  
responsables de la  
sécurité, **p:123**  
Exploitants privés  
Comportements, contrôle, **p:130**  
Documents d'autorisation et certificats, **p:130**  
Dossiers, conservation des données, **p:130**  
Pénalités administratives et monétaires, **p:130**  
Vérifications du ministère des Transports, **p:130**  
Lien de déférence flou entre responsables, **p:123**  
Pouvoirs en matière de transport aérien, vagues et largement  
répartis,  
**p:123**  
Responsables, mandat, pouvoirs et volonté d'appliquer les  
politiques,  
**p:123**  
Secteurs public et privé, rôle, **p:123,125**

### **Aéroports, sécurité**

Aires de trafic et pistes  
Accès depuis la périphérie, normes équivalentes à l'aérogare  
principale,  
**p:93**  
Frontières ou lignes de démarcation inadéquates, **p:11**

Améliorations, réforme, besoin urgent, **p:9-10,16**

Attaques terroristes

- Depuis l'extérieur du périmètre d'un aéroport, **p:105**
- Depuis la périphérie immédiate d'un aéroport, **p:87-101**

Attentat du 11 septembre 2001

- Aéroports et à bord des avions canadiens, réactions prévisibles, **p:6**
- Résultat du manque de sécurité dans les aéroports américains, **p:6**
- Vigilance accrue dans les transports aériens, **p:6,20,43**

Avions privés, d'affaires, nolisés et leur passagers

- Normes de sécurité, manqué, **p:11**
- Passagers et bagages à main, contrôle, manque, **p:90**
- Petits et gros avions, **p:91**

Cibles toujours possibles, **p:6,43**

Comité, audiences, résultat, **p:15-6**

Détournements d'avions, pirates de l'air politique de docilité ou de

- non-docilité, **p:23-5**

Dispositifs électroniques et bio-métriques, **p:17**

Entreprises situées à l'extérieur des terrains de l'aéroport, avions, accès, **p:88**

Épinglettes, coupe-ongles, coquelicot du Jour du souvenir, confiscation, **p:5,7,45,70**

Lacunes en coulisses, **p:10-2**

Législation, dispositions, manque de contrôle central, **p:125-6**

Luttes intestines, **p:25,136-41**

- Responsabilités divisées, risque, **p:137-40**

Manquements et faiblesses, information publique  
Droit à l'information versus sécurité nationale, **p**:12-6,155-9,161,172  
Invitation au terrorisme, **p**:12,157  
Nouvelles mesures de sécurité, évaluation  
Contrôle renforcé à l'enregistrement et à l'embarquement, file d'attente  
    allongée, **p**:6,8  
    Couteaux en métal, retour, **p**:7  
    Fourchettes métalliques et couteaux en plastique, **p**:7  
    Gestes plus symboliques qu'utiles, **p**:7  
    Gouvernement fédéral, détermination de rehausser la sécurité dans les  
        aéroports et les avions, **p**:8  
    Passagers et bagages, contrôle, employés des compagnies aériennes plus  
        zélés, **p**:6  
    Passagers voyageant en groupe, **p**:7  
    Premières questions rituelles, abandon, **p**:7-8  
    Transport aérien, sécurité accrue, **p**:9  
Obligation de rendre compte, **p**:127-8  
Organisme central, besoin, **p**:139-41  
Pilotes, uniformes et pièces d'identité, vol, **p**:80  
Porte avant verrouillée, portes latérales et arrières grandes ouvertes, **p**:9,  
    69-71,93  
Programme fédéral d'amélioration de la sécurité aérienne, financé grâce  
    à la taxe sur la sécurité  
    Investissement imposé, évaluation, **p**:8

Montants (24\$) imposés, **p:8,47**  
Optimisation des ressources, **p:9**  
Responsables, mandat, pouvoirs et volonté d'appliquer les politiques,  
**p:123**  
Sécurité relâchée, favorable aux terroristes, **p:68**  
Situation actuelle défailante, **p:5,61**  
Technologie, dépendance excessive, sentiment de confiance injustifié,  
**p:17,67**  
Transparence, besoin, **p:155-9,161,172**  
Vérification de chaque personne et véhicule entrant et quittant une zone à  
accès restreint, **p:87-8,103,167**  
Voyage aérien, mesures de sécurité assorties d'une transparence et d'une reddition de comptes, **p:161,172**  
Zones à accès restreint et zones hors des aéroports  
Graves lacunes , **p:101**  
Identification, carte et laissez-passer, **p:101**  
Lance-missiles portatifs, **p:105**  
Normes et pratiques actuelles, réévaluation, **p:101**  
Spectateurs et véhicules regroupés aux extrémités des pistes, **p:105**  
Système de surveillance de caméras pour suivre le déplacement des véhicules, **p:101**  
Vérification visuelle, **p:101**  
Zones de sécurité

Passagers, contrôle, transporteurs et ACSTA, responsabilité,  
p:137-8

Zone aéroportuaire, autorité responsable, p:137-8

### **Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC)**

Avions privés, préavis d'arrivée, p:95

Douaniers

Banques de données des services policiers, accès, p:29,163

Formation et appuis, p:19-20,29,163

Identification rétinienne et digitale, investissement, p:72,75

### **Agents d'immigration**

Bases de données policières, accès, p:71,163

Formation et appuis, manque, p:19-20,27,29,31,114,163

### **Agents de protection à bord (APB)**

Agents de protection armés à bord

Équipage de bord, rôle, informations, p:12,19-24,31-4,41,164

Ministère, agence ou organisme responsables à bord de  
l'avion, p:137

Identification au capitaine avant l'envol, p:22

Identité connue, position de la GRC, p:31-4

Interventions, conditions, instructions, p:31-4,41,164

### **Air Canada**

Courrier et colis, vérification, p:51,59,125

Employés travaillant coté piste, sacs, trousse et gamelles,  
contenu

inconnu, p:70

Équipage de bord, formation inchangée depuis des années,  
p:20

Portes du poste de pilotage, sas de sécurité, test, p:36

Services de police aéroportuares, p:117-8

Témoins refus de répondre aux questions, p:158

### **Airline Pilots Association International (ALPA)**

Courrier et colis, vérification, p:58

Identification, carte et laissez-passer, p:78-9

Pilotes et agents de bord, protocoles, procédures et formation,  
p:22

Portes du poste de pilotage, sas de sécurité, p:38

### **ALPA**

*Voir*

Airline Pilots Association International

### **APB**

*Voir*

Agents de protection à bord

### **Association des pilotes d'Air Canada**

Aéroports, gouvernance et régie, p:125-6,128-9,140-1

Détournements d'avion, politiques établies, p:23-4

Pilotes, formation concernant la conduite face aux pirates de  
l'air et aux

terroristes, p:23

Portes du poste de pilotage, sas de sécurité, p:36-7

Services de police aéroportuares, p:113-4

**Association internationale des machinistes et des travailleurs  
et**

travailleuses de l'aérospatiale

Bagage suspect, identification, formation, **p:83**

Bagages enregistrés, vérification, **p:44,78-9**

Syndicats opposés aux vérifications renforcées, **p:69**

**Atkins, honorable Norman K.**

Bagages enregistrés, vérification, **p:44**

Pilotes armés, **p:39**

**Avions privés, d'affaires et nolisés**

Agents d'immigration et des douanes, préavis d'arrivée, **p:94-5**

Exigences de sécurité, manque, **p:11**

Fouilles avant départ et après arrivée, **p:96-7,98**

Gros avions, carburants, plein, dégâts possibles, **p:94**

NAV Canada, trafic aérien, contrôle, rôle, **p:95-6**

Noms des passagers, connaissance, exigence, **p:97**

Passagers et bagages à main, aucun contrôle, **p:90,97-8**

Petits et gros avions, **p:90-1**

Privilégiés et contraire aux normes de sécurité, négligence,  
**p:97**

Service téléphonique spécial, arrivée signaler par les pilotes,  
**p:94-5**

Surveillance minime, **p:91,94**

**Bagages à main**

Vérification, **p:43**

## **Bagages enregistrés, vérification**

Cibles moins protégées pour les terroristes, **p:43**

Crime organisé, aéroports, présence, **p:44**

Détection d'explosifs

Échéance canadienne versus américaine, **p:47-9**

Échéance établie par l'Organisation de l'aviation civile internationale,

**p:47**

Équipement nécessaire

Disponibilité, financement, **p:48**

Installation, problèmes logistiques, **p:48-9**

États-Unis, échéances, **p:47-9**

Machine de détection de vapeur explosive en service à Vancouver, **p:43,46**

Moyens de vérification variés

Chiens renifleurs, **p:46,56**

Contrôles aléatoires et ciblés par le personnel, **p:63,165**

Êtres humains, limitations, **p:46**

Machine de détection de vapeur explosive, **p:46,56-8**

Coûteux pour l'industrie, **p:46**

Fiabilité et « faux positifs », **p:46,58**

Matériel électronique, **p:46**

Radiographie (rayon-X), machine, **p:47,56**

Système de vérification à niveaux multiples, mise en oeuvre par

l'ACSTA, **p:47,63,165**

Retrait de la soute si passager n'est pas à bord, **p:45**

Vérification, manque, améliorations, besoin urgent, **p:43-7,56-7**

Vérifications ponctuelles si soupçons, **p:43**



Volumes de vérification, ressources et temps, exigences,  
p:45,58

**Baker, Mike**, vice-président, Gestion générale, Administration  
canadienne

de la sûreté du transport aérien (25 novembre 2002)

ACSTA, rôle, mandat, financement, p:133

**Balnis, Richard**, agent de recherche principal, Syndicat  
canadien de la

fonction publique

Agents de protection à bord identifiés aux membres  
d'équipage, position,

p:34

Formation, normes, développement, luttes intestines, p:136

Identification, carte et laissez-passer, p:82

Pilotes, formation concernant la conduite face aux pirates de  
l'air et aux

terroristes, p:24,136

**Banks, honorable Tommy**

Agents de bord, formation, p:26

Bagages enregistrés, vérification, p:56-7

Services de police aéroportuaires, p:117

**Bâtiments attenants aux terrains d'un aéroport**

Accès depuis la périphérie et aérogare principale, normes de  
sécurité,

harmonisation, besoin, p:93

Accès direct aux aires de trafic et aux avions, p:87-90

Attenants aux aires de trafic, pistes et voie de circulation, **p:87-90**  
Employés, antécédents non vérifiés et sans laissez-passer, **p:87-90**  
Frontières ou lignes de démarcation inadéquates, **p:11**  
Mesures de sécurité  
Mises en oeuvre par les autorités aéroportuaires, **p:91**  
Permis émis pour véhicules, **p:91-2**  
Surveillance du ministère des Transports, dossiers, inspection, **p:91**  
Occupants, entreprises, **p:87-90**  
Pistes, accès, contrôle, procédures officielles, manque, **p:90**  
Portails, portes et passages non gardés, **p:93**  
Portails et clôtures gardés (surveillés), **p:92**  
Sécurité, absence, risques accentués, **p:93**  
Véhicules et personnes accédant aux aires de trafic, **p:88**  
Voie de circulation Kilo, Aéroport international Pearson, **p:92**

### **Citoyenneté et Immigration, ministère**

Agents d'immigration

Banques de données policières, accès, **p:29,163**

Formation et appuis, **p:19-20,29,163**

### **Collenette, honorable David, ministre des Transports**

ACSTA, financement, **p:146**

Bagages enregistrés, détection d'explosifs, application, échéance, **p:49**

Identification, carte et laissez-passer, vérification aléatoire, **p:76-7**

Taxe sur la sécurité, **p:146**

### **Comité consultatif sur la sécurité aérienne**

Services de police aéroportuaires, **p:114**

Zones à accès restreint et zones hors des aérogares, normes et pratiques

actuelles, **p:101**

### **Conseil des aéroports du Canada**

Services de police aéroportuaires, **p:116**

**Cooper, Ross**, premier officier, Comité de la sécurité,  
Association des

pilotes d'Air Canada

Détournements d'avion, politiques établies, **p:23-4**

### **Cordy, honorable Jane**

ACSTA, **p:135**

Employés travaillant côté piste, **p:65**

Pilotes, formation concernant la conduite face aux pirates de l'air et aux

terroristes, **p:23**

### **Courrier et colis, vérification**

Envoi à bord d'un vol spécifique, frais, paiement, **p:60-1**

Lettres et colis de Poste Canada et des services de messagerie privés

Expéditeurs connus, raccourcis, pratique supprimée, **p:55,63,165**

Feuille de route, simple signature suffisante, **p:55-6**

Menace pour les vols de passagers, **p:50,52,53-4**

Personnel, antécédents, vérification, p:55

Vérification obligatoire, p:54

#### Vérifications

Compagnies aériennes et services de messageries,  
responsabilité, p:50-1,

123

Contrôles aléatoires et ciblés par le personnel, p:63,165

Contrôles radioscopiques, pourcentage, p:56-7,63,165

Contrôles visuel aléatoires par les employés de la poste, p:50-  
5,62

Manque, inquiétudes, p:10,50-1,53-5,62,165

Protocoles du ministère des Transports, p:124

Responsabilité, valse hésitation, p:125-7

Système d'inspection généralisée, p:50,60

Système de vérification à niveaux multiples de l'ACSTA,  
p:63,165

Technologie, disponibilité, p:54

Venant des petits aéroports, p:63,165

Vérification par un tiers, p:52-3

#### **Day, honorable Joseph A.**

Avions privés, p:97

**Deemert, Rob**, Sécurité de la cabine, Association internationale  
des

machinistes et des travailleurs et travailleuses de  
l'aérospatiale

Vols vers DCA, fouilles, p:83

#### **Douaniers**

Banques de données policières, accès, **p:29,163**  
Formation et appuis, **p:19-20,29,163**

**Duchesneau, Jacques**, président, Administration canadienne de la sécurité

du transport aérien

ACSTA, rôle, mandat, financement, **p:132-5,146**

Bagages enregistrés, détection d'explosifs, application, échéance, **p:48**

Identification, carte et laissez-passer, **p:78**

**Elliott, William**, sous-ministre adjoint, Groupe de la sûreté et de la

sécurité, ministère des Transports

Aéroports, gouvernance et régie, **p:131**

Bagages enregistrés, détection d'explosifs, application, échéance, **p:48-9**

Bagages enregistrés, vérification, **p:56-7**

Courrier et colis, vérification, **p:50,55,60-1**

Équipage de bord, formation, améliorations, besoin, **p:27**

Formation, normes, développement, lutte intestine, **p:25,136**

Identification, carte et laissez-passer, **p:74-6**

Portes du poste de pilotage, verrouillables et fortifiées, **p:35**

Reddition de compte financière, **p:146**

Services de police aéroportuaires, **p:116**

Vérification de sécurité, **p:71**

**Équipage de bord** (pilotes et agents de bord)

Agents de bord, manuel, formation, besoin, **p:25-7**

Agents de protection à bord, rôle, informations et formation inadéquates,

p:12,20-5,31-5,164

États-Unis, stratégie et programme élaboré, p:20-1,22

Formation, normes, retard, guerre interne, p:11,21,24-5,136-7

Laissez-passer nationaux, émission, p:85,166

Pilotes armés, p:39,41,164

### **Facteurs et transitaires**

Antécédents, vérification

Aucune demandée, p:98-100

Imposition, coûts aux frais des entreprises, p:100-1

**Fernie, Iain**, directeur régional, Opérations de sécurité, Air Canada

Courrier et colis, vérification, p:51-2,59

Crime organisé, aéroports, présence, p:81

Employés travaillant côté piste, p:70

Services de police aéroportuaires, p:117-8

### **Finances, ministère**

Taxe sur la sécurité, revenus

Répartition des revenus et dépenses, relevé, p:146-7

Revenus, p:147

**Fleshman, Larry**, directeur général, Service à la clientèle, Toronto Air

Canada

Courrier et colis, vérification, p:59

Crime organisé, aéroports, présence, p:81

Employés travaillant côté piste, p:70

**Forrestall, honorable J. Michael**

Bagages enregistrés, vérification, p:57

Courrier et colis, vérification, p:61-2

Services de police aéroportuaires, p:118

**Fraser, Sheila, vérificatrice générale du Canada**

Agents d'immigration et douaniers, formation, recommandation, p:19-20

Reddition de compte financière, p:145-50

*Voir aussi*

Vérificateur général du Canada

**Gendarmerie royale du Canada (GRC)**

Agents de protection à bord

Identifiés aux membres d'équipage, position, p:20-1,22,24,31-4

Interventions, conditions, instructions, p:31-4,41,164

Crime organisé, aéroports, présence, p:67-8,77

Services de police aéroportuaires, responsabilité, p:109-15,121,169

Vérification de sécurité, employés avec casiers judiciaires ou sous

accusations, base de données, p:71,86,100,103,167,168

**GRC**

*Voir*

Gendarmerie royale du Canada

## **Identification, carte et laissez-passer**

Aéroports émettant laissez-passer d'accès à leurs propres installations,

**p:**75-6,85,166

Améliorations, planification du ministère des Transports,  
**p:**74-5

Contrefaçon, **p:**72,73-4

Employés quittant leur emploi

Canada 3000, employés, laissez-passer manquants, **p:**74

Restitution à l'employeur, **p:**74

Employés travaillant côté piste

Antécédents, vérification, **p:**65-6

Carte facile à reproduire, **p:**72

Démodé et désuet, **p:**11

Laissez-passer à lecture électronique et bio-métrique  
incorporé, **p:**17,72,

75-6,80,85-6,166-7

Personnel temporaire sans vérification de sécurité, zone  
restreinte, accès,

**p:**73

Relâché et primitif, **p:**72

Travailleurs franchissant les points de contrôle sans susciter  
grande

attention, **p:**72

Vérifications aléatoires versus systématiques, analyse coûts-  
bénéfices,

**p:**76-83

Vérifications au petit bonheur, **p:**11

Identification rétinienne et par empreinte digitale automatisée,  
**p:**72-3,75



Laissez-passer donnant accès aux zones restreintes,  
amélioration,  
mise en œuvre de ACSTA, **p:127**  
Laissez-passer national et centralisé, normes et base de  
données  
nationales, **p:76,85,166**  
Laissez-passer nationaux pour membres d'équipage, **p:85,166**  
Laissez-passer pour zones réglementées dans plusieurs  
aéroports, **p:75-6**  
Pilotes, uniformes et pièces d'identité, vol, **p:80**  
Vérifications  
Ressemblance du porteur, **p:74**  
Vérification à l'aide d'une liste de numéros désuets, **p:74**

**Johnson, Don**, président, Association des pilotes d'Air Canada  
Aéroports, gouvernance et régie, **p:128**  
Pilotes, formation pour faire aux pirates de l'air et aux  
terroristes, **p:23**  
Portes du poste de pilotage, sas de sécurité, **p:36-7**  
Services de police aéroportuaires, **p:111**

**Kavanagh, Paul**, directeur général, Sécurité et planification  
d'urgence,  
région de l'Ontario, ministère des Transports  
Avions privés, **p:97**  
Bâtiments attenants aux terrains d'un aéroport, **p:100**  
Courrier et colis, vérification, **p:52-3**  
Employés travaillant côté piste, **p:65-6,70-1,91**  
Facteurs et transitaires, **p:130**  
Identification, carte et laissez-passer, **p:70,73**

**Kenny, honorable Colin**

Bâtiments attenants aux terrains d'un aéroport, p:92-3

Courrier et colis, vérification, p:51-2,59-60

Crime organisé, aéroports, présence, p:81

Employés travaillant côté piste, p:66,70

Facteurs et transitaires, p:83

Identification, carte et laissez-passer, p:70

Portes du poste de pilotage, sas de sécurité, p:37

Services de police aéroportuaires, p:100,117-8

**Laflamme, Art, représentant principal, Airline Pilots**

Association

International

Courrier et colis, vérification, p:58

Identification, carte et laissez-passer, p:78,80

Pilotes et agents de bord, protocoles, procédures et formation,  
p:22

Portes du poste de pilotage, sas de sécurité, p:38-9

**Landry, Sam, officier responsable, Détachement aéroportuaire**  
de

Toronto, Gendarmerie royale de Canada

Crime organisé, aéroports, présence, p:67-8,77,115

Services de police aéroportuaires, p:110,112,137

**LaPierre, honorable Laurier L.**

Avions privés, p:95-6

Identification, carte et laissez-passer, p:79

**Lefebvre, Paul**, président, Secteur 2323, Association internationale des  
machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale  
Syndicats opposés aux vérifications renforcées, **p:69**

**Loeppky, Garry**, sous-commissaire, Opérations, Gendarmerie royale du  
Canada  
Agents de protection à bord identifiés à l'équipage, position, **p:32-3**  
Services de police aéroportuaires, **p:32,112**

**McLeod, Dave**, chef préposé d'escale, Association internationale des  
machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale  
Bagage suspect, identification, formation, **p:27**  
Bagages enregistrés, vérification, **p:44**  
Identification, carte et laissez-passer, **p:79**

**Meighen, honorable Michael A.**  
Courrier et colis, vérification, **p:52-3**  
Crime organisé, aéroports, présence, **p:80**  
Identification, carte et laissez-passer, **p:79-80,83**  
Portes du poste de pilotage, sas de sécurité, **p:36**

**Milton, Robert**, président-directeur général, Air Canada  
Services de police aéroportuaires, infiltration policière, **p:119**

**Minto, Shahid**, vérificateur général adjoint (Citoyenneté et Immigration)

Reddition de compte financière, **p:150**

Vérification à l'aide d'une liste de numéros désuets, **p:74**

### **Organisation de l'aviation civile internationale**

Bagages enregistrés, explosifs, détection, application, échéance, **p:47-8**

**Pelletier, France**, agente de bord, Affaires législatives et réglementaires,

division du transport aérien, Syndicat canadien de la fonction publique

Agents de bord, manuel, formation, besoin, **p:25-6**

Employés travaillant côté piste, **p:66**

Pilotes armés, **p:39**

Portes du poste de pilotage, sas de sécurité, **p:38**

Policiers de l'air

*Voir*

Agents de protection à bord

### **Propriétaire d'une compagnie d'aviation**

Aéroports, gouvernance et régie, **p:126-7**

Aéroports, sécurité, épinglettes, coupe-ongles, **p:5**

Décompression explosive, **p:39**

Portes du poste de pilotage, kevlar, **p:39**

### **Reddition de compte financière**

Dépenses en matière de sécurité

Autorités aéroportuaires locales  
Bureau du vérificateur général, vérification, législation  
manquante, **p**:  
149,153,171  
Ministère des Transports, baux, évaluation, droit, **p**:149-51  
Montants alloués, dépenses, contrôle, **p**:145,149-52  
Gouvernement fédéral et autorités aéroportuaires vérifiés par  
le Bureau  
du vérificateur général du Canada, **p**:144,145  
Régimes financiers de l'ACSTA et autorités aéroportuaires,  
craintes, **p**:  
145,146-8  
Revenus et dépenses, équilibre  
Bilan, obtention, difficultés, **p**:145-8  
Révision annuelle, **p**:146  
Vérificateur général, examen, relevé et état de compte  
demandés,  
**p**:146-8  
Taxe sur la sécurité de 12\$  
Dépenses, répartition  
Gouvernement fédéral, responsabilité, **p**:148,153,171  
Répartition, information publique, droit,  
**p**:145,147,152,153,171  
Dépenses additionnelles, couverture, **p**:145-8  
Montant, évaluation, **p**:145-7  
Optimisation des ressources, **p**:8-10  
Trésor, financement, **p**:146-7

## **SCFP**

*Voir*

Syndicat canadien de la fonction publique

## **SCRS**

*Voir*

Service canadien du renseignement de sécurité

## **Sécurité nationale et défense, Comité sénatorial permanent**

Aéroports, sécurité

Améliorations, besoin urgent, **p:9-10**

Audiences, résultat, **p:15-6**

Audiences et examen, **p:9**

Recommandations, **p:29-30,41,63,85-6,103,107,121,143-4,153,161-72**

Témoins

Citation à comparaître, recours, droit, **p:157**

Hauts fonctionnaires, refus de répondre et refus de témoigner, **p:155-9**

Responsables, sauvegarde des apparences et défense du système, **p:155**

Témoins, remerciements, **p:155,157**

## **Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS)**

Vérification de sécurité, risque connu, base de données, **p:71,86,103,167,168**

## **Services de police aéroportuaires**

Aéroport Pearson, situation

Efficacité technique, gain, **p:112**

Équipes multifonctionnelles, **p:112**

Officiers, réduction, **p:111,151**  
 Organismes multiples responsables, **p:110,116,137**  
 Renseignements de sécurité, partage, **p:116**  
 Syndrome d'agrandissement des fiefs, **p:103**  
 Trafic de passagers, **p:112**  
 Unité d'enquête conjointe, **p:116**  
 Aéroports internationaux et autres, besoins, évaluation, **p:116**  
 Air Canada, coopération policière, infiltration, **p:117-8**  
 Comité, inquiétudes, **p:109-11**  
 Corps policier national  
     Besoin, **p:113-5**  
     Conflits de compétence, fin, **p:113**  
     Coordination améliorée, **p:113**  
     Force nationale versus forces locales et régionales, **p:113**  
     Formation, normes améliorées, **p:113**  
     GRC, désignation, sous contrat pour ACSTA, **p:113-5,121,169**  
     Normes nationales, **p:113**  
 Effectifs, insuffisance, **p:109**  
 Enchevêtrement de compétences, priorités et ego,  
 conséquences, **p:114-5**  
     Forces policières locales, rôle, enquêtes criminelles,  
**p:109,113,121,169**  
     Groupe de personnes établissant des normes nationales et  
 veillant à leur  
         application, **p:111**  
     Normes de formation et procédures améliorées, développé par  
 le  
         ministère des Transports, **p:114**  
 Personnel de sécurité à contrat, rôle, **p:110,115,121,169**  
 Provinces où la GRC a compétence, autres provinces, **p:109-10**

Services policiers nécessaires, p:114

Urgences associées à la sûreté

Attribution des responsabilités, p:109

Coordination et coopération entre corps policiers, p:110

**Sheehy, Matt**, commandant, président, Comité de la sécurité,

Association

des pilotes d'Air Canada

Aéroports, gouvernance et régie, p:125,140-1

**Sheridan, Norman**, directeur, Opérations passagers, Agence  
des douanes

et du revenu du Canada

Avions privés, p:95-6

### **Société canadienne des postes**

Courrier et colis, vérification, responsabilité

Avions de transports de passagers, recours, p:53-4

Technologie, disponibilité, p:54

Vérification visuelle, p:50-5,62,123-5

Personnel, antécédents, vérification, p:98-9

**Stiff, Bob**, directeur général, Sécurité générale, Société  
canadienne des

postes

Courrier et colis, vérification, p:62

### **Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP)**

Agents de bord, manuel, formation, besoin, p:25-6,136



Agents de protection à bord identifiés aux membres  
d'équipage, position,

p:34

Pilotes

Armés, p:139

Formation concernant la conduite face aux pirates de l'air et  
aux

terroristes, p:24-6,136

Portes du poste de pilotage, sas de sécurité, p:38

### **Témoin 1**

Bâtiments attenants aux terrains d'un aéroport, p:93

**Témoin 1**, ex-superviseur des services de renseignement au  
sein d'un

corps policier

Services de police aéroportuaires, p:116

**Témoin 2**, propriétaire d'une compagnie d'aviation

Avions privés, p:94

Bâtiments attenants aux terrains d'un aéroport, p:87,92

Facteurs et transitaires, p:99

### **Témoin 3**

Bâtiments attenants aux terrains d'un aéroport, p:93

**Témoin 3**, ex-responsable d'une escouade antidrogue

Services de police aéroportuaires, p:110

### **Terrorisme**

Menaces d'agression contre les États-Unis, toujours possibles,  
**p:6**

Réseaux d'approvisionnement en énergie, eau potable et  
réseau Internet,  
cibles possibles, **p:6**

### **Transports, ministère**

ACSTA, surveillance et réglementation, **p:127-30,132-  
5,143,169-70**

Aéroports, gouvernance et régie, **p:123-32**

Autorités aéroportuaires locales, baux, évaluation, droit,  
**p:149-51,153,171**

Avions privés, **p:95-6,103,168**

Bagages enregistrés, explosifs, détection, application,  
échéance, **p:49**

Bagages enregistrés, vérification, **p:49,56-7**

Bâtiments attenants aux terrains d'un aéroport, **p:91**

Courrier et colis, vérification, protocoles, responsabilité,  
**p:50,52-5,56-7,  
123-5**

Employés travaillant côté piste, **p:65-7,71**

Équipage de bord, formation, améliorations, besoin, **p:27**

Formation, équipage de bord, exigences, échéances nouvelles,  
**p:29-30,163,  
164**

Formation, normes, développement, guerre interne, **p:24-  
5,132-6**

Identification, carte et laissez-passer, **p:70-1,73-7,82,135**

Liens hiérarchiques, confusion avec l'ACSTA, **p:125-7,136-7**

Personnel d'entretien et de maintenance, formation, position,  
**p**:19,27,  
29-30,164  
Politiques et normes de sécurité des aéronefs et des aéroports,  
mise en  
œuvre, **p**:143,169-70  
Portes du poste de pilotage, sas de sécurité, exigence,  
**p**:35,41,164  
Reddition de compte financière, **p**:145-6  
Services de police aéroportuares, **p**:114-6,132-3  
Vérification de sécurité, lieu d'habitation, antécédents  
professionnels et  
dossier de crédit, **p**:71,86,103,167-8  
Zones à accès restreint et zones hors des aérogares, normes et  
pratiques  
actuelles, réévaluation, **p**:101

### **Trésor**

ACSTA, financement, **p**:146  
Taxe sur la sécurité, revenus, répartition, **p**:146

**Turpen, Louis A.**, président et membre du Conseil  
d'administration,

Administration aéroportuaire du Grand Toronto  
Audiences, refus de témoigner, **p**:12,152

### **Vérificateur général du Canada**

Agents d'immigration et des douanes, formation,  
recommandation,  
**p**:19-20,29,163

Dépenses en matière de sécurité  
Autorités aéroportuaires locales  
Baux du ministère des Transports, vérification, droit, p:149-51  
Compétence pour vérifier les livres, nulle, p:149  
Vérification, pouvoirs législatifs demandés, p:153,171  
Gouvernement fédéral et autorités aéroportuaires, vérifications, p:144, 148,170  
Régimes financiers de l'ACSTA et des autorités aéroportuaires, inquiétudes, p:145,149-50  
Répartition entre revenus et recettes, examen, relevés demandés à ACSTA et au Trésor, p:147

### **Vérification de sécurité**

Antécédents, vérification en 5 points, p:86,103,167-8  
Bon bilan non indicateur de bonne conduite, p:71  
Casiers judiciaires ou sous accusations, GRC, base de données, p:86, 99-100,103,167-8  
Employés permanents et à contrat, vérification, manquement, p:69-71  
Employés temporaires sans vérification de sécurité, p:73  
Employés travaillant côté piste, avions, accès, p:15,65-6,69-71,77,82,91  
Employés travaillant dans les bâtiments attenants aux aéroports et ayant accès aux zones vulnérables, contrôle, manque, p:11

Évaluation tous les cinq (trois) ans, **p**:71,86,103,167-8  
Facteurs, transitaires et travailleurs de l'extérieur livrant des colis non vérifiés, **p**:11,98-9  
Lieu d'habitation, antécédents professionnels et dossier de crédit,  
ministère des Transports, **p**:71,86,103,167-8  
Menaces à la sécurité, SCRS, base de données, **p**:71,73,86,100,103,167,168  
Pas un système à toute épreuve, **p**:72-3

**Wiebe, honorable John (Jack)**

ACSTA, **p**:133-4

**Wilmink, Chuck**, Consultant et ancien directeur de la sécurité,  
Canadian

Airlines

Aéroports, sécurité, situation actuelle, **p**:5,61,137-8

Bagages, vérification, **p**:58

Courrier et colis, vérification, **p**:58,61