

# **Manuel de sécurité du Canada**

**ÉDITION 2007**

*Le point sur les problèmes de sécurité dans  
la quête de solutions*

**AÉROPORTS**

**Comité sénatorial permanent de la  
sécurité nationale et de la défense**

**Mars 2007**

\*D'après le procès-verbal de la séance du lundi 12 février 2007, les sections sur les aéroports et les ports maritimes ont été adoptées toutes les deux le jour même par voie de motion.

Présents:

*Membres du comité présents* : Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Day, Kenny, Meighen et Moore (6).

*Sont présent* : De la Direction de la recherche de la Bibliothèque du Parlement, Steven James, Melissa Radford, analystes et Jason Yung, adjoint de recherche; Barry Denofsky, conseiller en sécurité nationale; l'inspecteur Richard Haye, agent de liaison de la GRC; et Kevin Thomas, bureau du sénateur LeBreton

Motion présentée par :

Il est proposé par l'honorable sénateur Day que, sous réserve de corrections de forme et d'un examen des recommandations, le comité adopte les sections révisées du projet de rapport.

La question, mise aux voix, est adoptée.

\* Les sénateurs Meighen et St. Germain étaient des membres actifs du Comité au moment de l'adoption de ce rapport. Le sénateur Tkachuk en était devenu membre, mais il n'avait encore participé à aucune réunion.

Par la suite, le leadership conservateur du Sénat a décidé de retirer ces trois sénateurs du Comité, ce qui a laissé celui-ci sans représentation conservatrice.

Le Comité a étudié avec objectivité et sans partisanerie la gestion des dossiers de défense et de sécurité par le gouvernement conservateur actuel et son prédécesseur.

Le gouvernement précédent n'appréciait pas toujours nos critiques, mais il respectait notre indépendance. Le gouvernement actuel semble déterminé à afficher son mécontentement face à notre indépendance.

Les sénateurs Meighen et St. Germain étaient des membres importants de notre équipe, comme, sans aucun doute, l'aurait été le sénateur Tkachuk.

Les autres membres du Comité espèrent que le leadership conservateur reviendra sur sa décision et que les trois membres qui ont dû quitter le Comité y reviendront bientôt.

Nous serons très heureux de voir ce jour arriver.

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

## MEMBRES DU COMITÉ

39<sup>e</sup> législature – 1<sup>re</sup> session

COMITÉ PERMANENT DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

L'honorable Colin Kenny, *président*

L'honorable Norman A. Atkins, *vice-président*

et

L'honorable Tommy Banks

L'honorable Joseph A. Day

L'honorable Wilfred P. Moore

L'honorable Rod A.A. Zimmer

\* L'honorable Marjory Lebreton, C.P. (ou l'honorable Gerald Comeau)

\* L'honorable Céline Hervieux-Payette (ou l'honorable Claudette Tardif)

\* *Membres d'office*

Autres sénateurs ayant participé aux travaux du Comité pendant la 1<sup>ère</sup> session de la 39<sup>e</sup> législature :

L'honorable George Baker

L'honorable Janis G. Johnson

L'honorable Grant Mitchell

L'honorable Pierre Claude Nolin

L'honorable Hugh Segal

L'honorable Terry Stratton

(\*) L'honorable Michael Meighen

(\*) L'honorable Gerry St. Germain

(\*) L'honorable David Tkachuk

## MEMBRES DU COMITÉ

### 38<sup>e</sup> législature – 1<sup>re</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

L'honorable Norman K. Atkins

L'honorable Tommy Banks

L'honorable Jane Cordy

L'honorable Joseph A. Day

L'honorable Michael A. Meighen

L'honorable Jim Munson

L'honorable Pierre Claude Nolin

\* L'honorable Jack Austin, C.P. (ou l'honorable William Rompkey, C.P.)

\* L'honorable Noël A. Kinsella (ou l'honorable Terry Stratton)

\* *Membres d'office*

Autres sénateurs ayant participé aux travaux du Comité pendant la 1<sup>re</sup> session de la 38<sup>e</sup> législature :

L'honorable Ione Christensen

L'honorable Anne C. Cools

L'honorable Percy Downs

L'honorable Rose-Marie Losier-Cool

L'honorable John Lynch-Staunton

L'honorable Terry M. Mercer

L'honorable Wilfred P. Moore

L'honorable Donald H. Oliver

L'honorable Gerard A. Phalen

L'honorable William Rompkey

L'honorable Peter A. Stollery

L'honorable David Tkachuk

L'honorable Marilyn Trenholme Counsell

## MEMBRES DU COMITÉ

37<sup>e</sup> législature – 3<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

L'honorable Norman K. Atkins

L'honorable Tommy Banks

L'honorable Jane Cordy

L'honorable Joseph A. Day

L'honorable Michael A. Meighen

L'honorable Jim Munson

L'honorable David P. Smith, C.P.

\* L'honorable Jack Austin, C.P. (ou l'honorable William Rompkey, C.P.)

\* L'honorable John Lynch-Staunton (ou l'honorable Noël A. Kinsella)

\* *Membres d'office*

## 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

L'honorable Norman K. Atkins

L'honorable Tommy Banks

L'honorable Jane Cordy

L'honorable Joseph A. Day

L'honorable Michael A. Meighen

L'honorable David P. Smith, C.P.

L'honorable John (Jack) Wiebe

\* L'honorable Sharon Carstairs, C.P. (ou l'honorable Fernand Robichaud, C.P.)

\* L'honorable John Lynch-Staunton (ou l'honorable Noël A. Kinsella)

\* *Membres d'office*

## MEMBRES DU COMITÉ

37<sup>e</sup> législature – 1<sup>re</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

L'honorable Norman K. Atkins

L'honorable Tommy Banks

L'honorable Jane Cordy

L'honorable Joseph A. Day

L'honorable Laurier L. LaPierre

L'honorable Michael A. Meighen

L'honorable John (Jack) Wiebe

\* L'honorable Sharon Carstairs, C.P. (ou l'honorable Fernand Robichaud, C.P.)

\* L'honorable John Lynch-Staunton (ou l'honorable Noël A. Kinsella)

\* *Membres d'office*





## TABLE DES MATIÈRES

Problème 1: Les ramifications du crime organisé .....	7
Problème 1(a): Présence policière insuffisante dans les aéroports.....	8
Problème 1(b): Vérifications insuffisantes des antécédents .....	15
Problème 1(c): Contrôle insuffisant de l'accès aux zones réglementées .....	19
Problème 2: Vérification de la légitimité des équipages de bord et du personnel de piste .....	27
Problème 3: La poste et le fret aériens ne sont pas inspectés .....	33
Problème 4: Contrôle des bagages enregistrés .....	38
Problème 5: Vulnérabilité des portes du poste de pilotage.....	43
Problème 6 : Ierter les équipages d'aéronefs .....	47
Problème 7: Formation en matière de sécurité pour les proposés à l'entretien....	49
Problème 8 : Qui est responsable de la sécurité dans les aéroports.....	52
Problème 9: Sécurité des aéronefs compromise à cause du programme des expéditeurs connus.....	59
Problème 10: Lacunes des exploitants de services aéronautiques à l'aéroport en matière de sécurité .....	63
Problème 11: Les petits aéroports sont des maillons faibles dans le système de sécurité des aéroports .....	66
Problème 12 : D'efficacité du renseignement à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) .....	69
Problème 13: Confidentialité excessive en matière de sécurité.....	72
Problème 14: Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien .....	77
Problème 15: Manque de transparence concernant les dépenses en matière de sécurité .....	83
ANNEXE I .....	87
Ordre de renvoi .....	87
ANNEXE II.....	89
Index des recommandations.....	89
Manuel de sécurité du Canada 2005 .....	89
ANNEXE III .....	99
Nouvelles recommandations .....	99
ANNEXE IV .....	103
Ont discuté avec le Comité .....	103
ANNEXE V .....	143
Biographies des membres du Comité .....	143
ANNEXE VI.....	149
Biographies du Secrétariat du Comité .....	149



# Aéroports

Il y a trois dates importantes que vous pourriez vouloir garder à l'esprit en lisant cette mise à jour sur l'état de la sécurité dans les aéroports et les voies aériennes du Canada.

La première date restera gravée à jamais dans l'esprit de tous les Canadiens, en particulier dans l'esprit des amis et des membres de la famille des 329 passagers qui ont perdu la vie quand le vol 182 d'Air India en provenance de Vancouver a explosé au-dessus de l'océan Atlantique : **28 juin 1985.**

La deuxième date devrait rester gravée à jamais dans l'esprit d'à peu près chaque adulte de la planète : **11 septembre 2001.**

Seize ans se sont écoulés entre ces deux dates. Dans ces 16 ans, des améliorations mineures ont été apportées à la sûreté dans les aéroports canadiens. Une amélioration notable : les passagers n'étaient plus autorisés à prendre un avion lorsque leurs bagages avaient été enregistrés sur un autre vol.

Cette nouvelle exigence supposait que les terroristes ne poseraient pas une bombe sur l'avion qu'ils prenaient. Cette hypothèse a par la suite été laissée de côté, mais elle semblait justifiée à l'époque.

Après le 11 septembre 2001, des modifications plus importantes ont été apportées aux règlements de sûreté dans les aéroports canadiens. Les passagers soumis aux contrôles de sécurité faisaient l'objet d'un examen plus détaillé. Selon la dernière frayeur du moment, les chaussures devaient être enlevées, les canifs et les coupe-ongles étaient saisis, les liquides et les gels étaient interdits, et ainsi de suite.

Ces deux dates – le 28 juin 1985 et le 11 septembre 2001 – ont été à la fois tragiques et historiques.

Ce qui nous amène à la troisième date à garder en tête : **21 janvier 2003.**

Il s'agit de la date à laquelle le présent comité a déposé le rapport *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens* au Sénat.

Les deux premières dates figureront dans les manuels d'histoire. La troisième n'y figurera pas, sauf peut-être dans une note en bas de page quelque part. Pourquoi se donner la peine de la mentionner dans ce cas?

Parce que *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens* a permis de révéler à un grand nombre de Canadiens que les nouveaux règlements plus stricts instaurés dans les aéroports canadiens dans la foulée des événements du 11 septembre, bien qu'ils aient été quelquefois utiles, étaient davantage des changements de forme que de fond.

On peut dire à juste titre que beaucoup de Canadiens ont été stupéfaits de découvrir qu'alors que les autorités insistaient maintenant sur la sûreté quand le système était à l'avant-plan (plus visiblement aux comptoirs d'enregistrement et aux portes d'embarquement), dans les coulisses, la sûreté dans les aéroports continuait à faire preuve de laxisme.

La poste aérienne et les autres marchandises étaient entassées dans les soutes des avions de passagers sans faire l'objet d'un processus de contrôle ou de fouille rigoureux. L'inspection des bagages n'était ni approfondie ni fiable. Des employés et des traiteurs n'ayant pas fait l'objet d'une vérification des antécédents ou ayant fait l'objet d'une vérification des antécédents superficielle pouvaient facilement accéder aux avions. Il ne s'agit que de quelques exemples des conclusions du rapport de 2003 présenté par le Comité.

## **Un cri d'alarme? Ou une berceuse? Zzzzz . . .**

Ce rapport a suscité beaucoup d'attention. Il est raisonnable d'affirmer que si des Canadiens ordinaires ont été atterrés, il en est de même d'un grand nombre de journalistes canadiens. Certains de ces journalistes ont fait un suivi en testant eux-mêmes le système et ont confirmé nos résultats.

Dans un sens, le rapport de 2007 que vous êtes en train de lire – une version épurée de ce rapport de 2003 – est encore plus scandaleux que le précédent. Ce n'est pas parce que la version de 2007 révèle tous les genres de lacunes nouvellement mises à jour en matière de sûreté dans les aéroports canadiens. En fait, il ne le fait pas.

Ce qui pourrait vous stupéfier, c'est qu'un nombre aussi important des lacunes béantes en matière de sûreté sur lesquelles nous avons attiré l'attention en 2003 existent encore quatre ans plus tard.

En 2003, le gouvernement fédéral pouvait au moins soutenir qu'à peine 16 mois s'étaient écoulés depuis le 11 septembre et qu'il faut du temps à tout gouvernement d'acheter de nouvelles technologies, d'améliorer les systèmes et d'embaucher du personnel. En fait, le Comité a trouvé cet argument peu convaincant – le gouvernement en place à cette époque-là aurait pu accomplir beaucoup plus que les mesures qu'il a prises pendant ces 16 mois. Mais nous pouvons tout de même admettre que 16 mois est un échéancier plus serré que plus d'une demi-décennie.

Plus de cinq ans se sont écoulés depuis le 11 septembre. C'est une période considérable pour mettre un système en place, même pour une bureaucratie. Ceci étant dit, comment se fait-il que si peu a été accompli au cours de cette période pour améliorer la sûreté dans les aéroports canadiens?

Comment se fait-il qu'on continue à avancer à pas de tortue dans ce dossier? Comment se fait-il qu'il n'y ait pas de vision apparente du genre de paradigme en matière de sûreté qui pourrait donner l'assurance aux Canadiens que leur gouvernement ne fie pas surtout à la chance pour réaliser leurs objectifs?

## **La question n'était-elle pas assez claire pour vous?**

Un autre phénomène auquel nous faisons face constamment et qui n'est pas autant choquant qu'agaçant est le suivant : pourquoi les bureaucrates jugent-ils nécessaire de se donner tant de peine pour faire valoir que des changements importants sont en cours, alors que la plupart du temps, ce n'est simplement pas le cas?

L'an dernier, le Comité a informé des représentants du gouvernement que nous mettions à jour nos rapports précédents sur la sûreté des installations aéroportuaires et portuaires, la sécurité aux frontières, la sécurité des côtes, l'état des Forces canadiennes et la protection civile nationale.

Le gouvernement a eu l'amabilité de demander aux représentants de divers ministères de formuler des réponses à la longue liste de recommandations en vue d'une réforme dans tous ces secteurs qu'a préparée le Comité dans les dernières années.

On nous a dit qu'avant de nous être transmises, ces réponses allaient faire l'objet d'un examen détaillé par les ministères eux-mêmes ainsi que par le Bureau du Conseil privé.

Certaines de ces réponses abordent bel et bien les recommandations que nous avons faites et prétendent (avec justesse ou non) que des progrès ont été faits. Ce que nous sachions, pour 10 des 32 recommandations contenues dans le présent chapitre, les ministères concernés (et le BCP, qui a examiné les réponses en détail) n'ont même pas osé, dans leur réponse, aborder franchement les recommandations. Tantôt ils se sont réfugiés derrière un abondant verbiage, tantôt ils ont présenté de l'information aucunement pertinente, mais toujours est-il qu'ils n'ont pas donné de réponse. Ils n'ont pas répondu aux questions posées. Pour le reste, ils ont répondu sans entrer dans les détails, se limitant en général à des généralités.

## **Établissement d'un juste milieu entre la paranoïa et la négligence volontaire**

Le Comité reconnaît que ni les individus ni les gouvernements ne peuvent passer tout leur temps à se faire du souci au sujet de la sécurité. La vie est remplie de possibilités chaque fois qu'une personne sort de chez elle. La personne qui passe sa vie à se cacher sous son lit ne court aucun risque de vivre sa vie pleinement.

Mais les gens dont l'avion explose en plein vol n'ont pas non plus la chance de vivre leur vie pleinement. Chacun doit procéder soigneusement à sa propre évaluation des risques en conciliant la prudence et la chance. D'après ce qu'a constaté le Comité – et entendu des témoins – deux gouvernements canadiens successifs n'ont pas su investir dans l'atteinte de ce genre d'équilibre dans les aéroports canadiens qui réduirait le facteur chance.

Il reste encore *beaucoup* trop de lacunes en matière de sûreté dans les aéroports canadiens pour rassurer tout Canadien.

Examinons cette question sous un autre angle. Pourquoi tant de gens (et de gouvernements) au Canada ont-ils tellement à cœur l'adoption d'une approche plus sévère en matière de maintien de l'ordre dans nos rues à l'heure actuelle? Parce

que personne n'aime l'idée qu'une société dans laquelle des gens ordinaires et innocents font l'objet de violence qu'ils n'ont pas incitée.

La catastrophe d'Air India a fait 329 victimes innocentes. La vie de quelque 2 973 victimes a été écourtée abruptement le 11 septembre 2001<sup>1</sup>.

Quand il est question de maintien de l'ordre public, le Comité reconnaît que le crime de rue peut probablement être réduit si les investissements appropriés sont faits. Mais on ne réussira jamais à l'éliminer entièrement. De par leur nature, les rues sont des espaces ouverts. Les aéroports sont des lieux beaucoup plus faciles à contrôler. Disons qu'ils devraient l'être.

Le terrorisme aérien pourrait être éliminé – ou du moins, les risques d'attentats terroristes fructueux pourraient être considérablement réduits – si les gouvernements faisaient les investissements appropriés pour protéger le transport des passagers par avion. Jusqu'à maintenant, ces investissements ont été minimes et espacés et visaient beaucoup plus à rassurer les voyageurs qu'à les protéger.

## **Nous ne sommes pas les seuls à exprimer nos inquiétudes**

Au XIX<sup>e</sup> siècle, les chemins de fer ont donné naissance au Canada tel qu'on le connaît. Au XXI<sup>e</sup> siècle, nul doute que le transport aérien occupe une place beaucoup plus centrale dans la vie des Canadiens.

Les dernières données de Statistique Canada révèlent qu'en 2005, les 89 grands aéroports et les 545 plus petits aéroports agréés du Canada ont vu arriver et partir près de 94 millions de passagers. Plus de 650 000 tonnes de marchandises y ont été chargées et déchargées<sup>2</sup>.

Le bon fonctionnement de nos aéroports est manifestement essentiel à l'économie canadienne. La *sûreté* d'exploitation de nos aéroports joue un rôle encore plus essentiel pour l'économie *et* la sécurité du Canada.

Le Comité est-il seul à faire part de ses inquiétudes? Non. L'examen quinquennal obligatoire de la législation par Transports Canada de l'Administration canadienne

---

<sup>1</sup> Wikipedia, « September 11, 2001 Attacks ». Dernier accès le 8 mars 2001. Accessible à [http://en.wikipedia.org/wiki/September\\_11,\\_2001\\_attacks](http://en.wikipedia.org/wiki/September_11,_2001_attacks)

<sup>2</sup> Statistique Canada, « Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens – 2005 », février 2007.

de la sûreté du transport aérien (ACSTA) intitulé « Plan de vol : Gérer les risques de la sûreté du transport aérien – Rapport du Comité consultatif » qui est effectué par un comité indépendant composé d'experts en matière de sûreté aéroportuaire a déterminé un grand nombre des mêmes lacunes que celles présentées par notre comité en ce qui a trait à l'échange de renseignements, à la sûreté du fret aérien et au contrôle des exploitants de services aéronautiques à l'aéroport pour ne nommer que celles-là.

Même si le Comité est en désaccord avec certaines des recommandations du Comité consultatif<sup>3</sup> – comme la conclusion du Comité que Transports Canada devrait demeurer le principal ministère responsable de la sûreté aéroportuaire et non, comme le Comité le propose, le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile – le point principal est que les conclusions du Comité consultatif sont exactement les problèmes que le Comité demande avec instance à Transports Canada de régler depuis des années! En fait, le Comité attend avec impatience de recevoir la réponse officielle de Transports Canada aux recommandations du Comité consultatif au cours du printemps.

Entre-temps, le travail du Comité n'est pas accompli.

Les paragraphes qui suivent présentent une liste des problèmes énumérés dans notre Manuel de sécurité du Canada (Édition 2005) qui sont accompagnés de mises à jour sur les moyens qui ont été pris pour les régler. Ou non. Les problèmes sont présentés de façon passablement différente qu'ils l'étaient dans le Manuel de sécurité du Canada (Édition 2005). Certains des problèmes qui y étaient présentés individuellement ont été regroupés dans des titres plus généraux.

Si nous pouvions résumer les pages suivantes en quelques mots, nous dirions ceci :

*Secouons-nous avant qu'il soit trop tard.*

---

<sup>3</sup> Transports Canada, *Plan de vol : Gérer les risques de la sûreté du transport aérien – Rapport du Comité consultatif*. (Ottawa : Secrétariat sur l'Examen de la Loi sur l'ACSTA, 2006), p. 31, recommandation n° 2.1



## **Problème 1 :** **Les ramifications du crime organisé**

« Si nous améliorons simplement la sécurité à un endroit, nous savons que les criminels ne sont pas stupides; ils iront ailleurs, là où ils pensent qu'ils sont mieux placés pour nous attaquer. Nous devons réagir d'une façon systémique, holistique à tous les points d'entrée qui sont vulnérables. Les aéroports en particulier sont une source principale de préoccupation pour nous en ce qui a trait au crime organisé et manifestement, du point de vue de la sécurité nationale. »

L'ancien commissaire de la GRC Giuliano Zaccardelli, 29 mai 2006

Le crime organisé s'est infiltré dans les aéroports et les ports maritimes du Canada. Au cours des dernières années, certaines arrestations ont été grandement médiatisées<sup>4</sup>, mais la police sait que ceux qui ont été attrapés ne représentent que la « pointe de l'iceberg ». Pourquoi le présent comité a-t-il tellement à cœur le problème du crime organisé dans les aéroports et les ports maritimes? Pour deux raisons.

La première, c'est que le succès des criminels organisés dans les aéroports et les ports maritimes dépend des lacunes en matière de sécurité. Sans de telles lacunes, ces criminels ne pourraient pas commettre des vols ni se livrer à la contrebande. C'est manifestement dans leur intérêt de faire tout en leur pouvoir pour maintenir de telles lacunes. Malheureusement, si des voleurs et des contrebandiers peuvent abuser des lacunes en matière de sécurité, il en est de même des terroristes.

La deuxième, c'est qu'alors que la majorité des groupes de criminels organisés ne sont pas liés au terrorisme, certains y sont liés. À titre d'exemple, la contrebande internationale de diamants de la guerre finance des insurgés en Afrique depuis des décennies. La contrebande de l'opium provenant de l'Afghanistan sert à financer les talibans. Lors de sa comparution devant notre Comité, Giuliano Zaccardelli,

---

<sup>4</sup> En janvier 2007, sept préposés aux bagages à l'aéroport Pearson ont été arrêtés pour avoir volé des appareils électroniques valant plusieurs milliers de dollars dans les bagages de passagers à l'arrivée et en partance. L'article fait aussi référence à l'incident survenu en 2004 où quelque douze suspects, la plupart des employés d'aéroport, ont été accusés d'avoir volé des articles assortis qui ont par la suite été vendus sur le site de vente aux enchères eBay sur l'Internet. *The Globe and Mail*, « Pearson baggage handlers face theft charges », 5 janvier 2007, p. A10; en novembre 2006, la police a fait une descente dans une grande organisation criminelle de Montréal qui s'était infiltrée à l'aéroport Trudeau. Une douzaine d'employés d'aéroport ainsi qu'un courtier en douane fédéral participaient à son réseau de trafiquants de drogue. *The Globe and Mail*, « Police arrest more than 70 in mob raids », 23 novembre 2006, p. A3

l'ancien commissaire de la GRC a souligné ceci : « Il semble y avoir une nouvelle tendance selon laquelle certains groupes terroristes utiliseraient certainement les groupes de crime organisé pour financer certaines de leurs activités. » Bien qu'il n'ait eu aucune preuve que de telles activités se déroulaient au Canada, M. Zaccardelli a dit que la GRC « réexaminait » certaines organisations criminelles pour tenter de déterminer si elles avaient des liens avec des opérations terroristes.

Quelles mesures les autorités aéroportuaires peuvent-elles prendre pour s'attaquer au crime organisé? Le Comité constate des occasions dans divers secteurs problématiques. Nous débuterons cette section en examinant trois de ces secteurs :

- (a) Présence policière insuffisante dans les aéroports**
- (b) Vérifications insuffisantes des antécédents**
- (c) Contrôle inadéquat de l'accès aux zones réglementées**

## **Problème 1(a) :**

### **Présence policière insuffisante dans les aéroports**

Une façon évidente de prévenir le crime organisé et les activités des terroristes est d'avoir une surveillance policière rigoureuse dans les aéroports.

Depuis que les administrations aéroportuaires ont pris la responsabilité des aéroports après leur privatisation par le gouvernement vers la fin des années 1990, bon nombre d'entre elles ont réduit considérablement la taille de leur effectif policier. L'aéroport international Pearson de Toronto en est un bon exemple. Le nombre d'agents de police à l'aéroport-pivot du Canada est passé de 290 en 1995 à 162 en 2005, dont 59 de la GRC<sup>5</sup>. Pendant ce temps-là, le trafic-passagers à

---

<sup>5</sup> En 1995, Transports Canada a demandé à la GRC de se charger de la vaste majorité des fonctions d'application de la loi, tandis qu'à l'heure actuelle, ces fonctions sont données en sous-traitance aux services de police d'autorités locales et d'entreprises privées. Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, « Fascicule 18 – Témoignages, Sam Landry, officier responsable du détachement de la GRC à l'aéroport de Toronto », 24 juin 2002.

Pearson a augmenté de plus de 3,3 millions de passagers<sup>6</sup>. De 2002 à 2005, ce nombre a grimpé à plus de 4,1 millions<sup>7</sup>.

Entre-temps, le crime organisé s'est implanté solidement à cet endroit. L'inspecteur Sam Landry, officier responsable du détachement de la GRC à Pearson, a révélé au Comité que « l'activité criminelle à l'aéroport de Toronto est le fait d'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<sup>8</sup> ».

Non seulement le nombre de policiers dans les aéroports est-il insuffisant, mais les services policiers sont trop fragmentés. À l'heure actuelle, la sécurité physique des aéroports relève des autorités aéroportuaires; les corps policiers locaux veillent à l'application du *Code criminel* et des lois provinciales et c'est à la GRC qu'il incombe de faire appliquer les lois fédérales dans l'ensemble des aéroports.

La Gendarmerie royale du Canada n'assume pas la responsabilité générale de la sécurité dans les aéroports. Elle le devrait, car en ce moment, cette responsabilité n'incombe à personne.

## RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

- **Le Comité a recommandé que la responsabilité de tous les services policiers ayant directement trait à la sécurité des voyages aériens soit retirée des administrations aéroportuaires pour être confiée exclusivement à la GRC, qui pourra à son tour en confier certaines parties en sous-traitance à l'ACSTA<sup>9</sup>. (Janvier 2003)**

---

<sup>6</sup> Pearson a géré un trafic de 20 909 173 passagers en 1995 et de 24 253 473 passagers en 2002. La différence est de 3 344 300 passagers. Statistique Canada, *Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens 2002* (Ottawa: ministère de l'Industrie, juin 2004); Statistique Canada, *Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens 1996* (Ottawa: ministère de l'Industrie, décembre 1997)

<sup>7</sup> Le nombre de passagers embarqués et débarqués en 2005 a été de 28 377 391, une hausse de 4 123 918 par rapport à 2002, Statistique Canada, *Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens* (Ottawa: ministère de l'Industrie, février 2007)

<sup>8</sup> Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, « Fascicule 18 – Témoignages, Sam Landry, officier responsable du détachement de la GRC à l'aéroport de Toronto », 24 juin 2002.

<sup>9</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. (Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003), p.107, 125, recommandation n° VIII.1 et n° VIII.4

- **Le Comité a recommandé d'investir la GRC de l'autorité voulue pour qu'elle puisse confier en sous-traitance à l'ACSTA la 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<sup>10</sup>. (Janvier 2003)**
- **Le Comité a recommandé que les corps policiers locaux et les gardiens de sécurité engagés à contrat par les administrations aéroportuaires soient chargés de toutes les infractions pénales qui n'ont pas forcément de lien avec la sécurité du transport aérien<sup>11</sup>. (Janvier 2003)**

## **RÉPONSE DU GOUVERNEMENT**

Dans sa réponse du 7 juillet 2006 au Comité, Transports Canada disait ceci :

« Même si un grand nombre d'organismes de mise en application participent à la sûreté des principaux aéroports du Canada, TC sait par expérience que les secteurs de compétence sont bien compris par tous les organismes de ces aéroports – les organismes de mise en application, l'administration aéroportuaire et TC. Le ministère des Transports est persuadé qu'une collaboration efficace existe entre ces organismes.

Combattre le crime organisé ne fait pas partie du mandat de TC; cette question est du ressort de la GRC.

---

<sup>10</sup> Après l'impression, le Comité s'est rendu compte que la version originale de la recommandation n° VIII.4 était erronée et ne correspondait pas à son point de vue. On devrait lire : « La GRC devrait être investie de l'autorité voulue pour qu'elle puisse confier en sous-traitance à l'ACSTA la 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. » Le libellé de la recommandation n° VIII.4 originale est le suivant : « 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. » Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p. 107, 125, recommandation n° VII.1 et n° VIII.4

<sup>11</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p. 107, recommandation n° VII.2

L'ACSTA est tenue, en vertu de la loi, de procéder à un examen quinquennal, lequel est en cours. La présente proposition pourrait être traitée dans le cadre de l'examen<sup>12</sup>. »

« La sécurité physique dans les aéroports canadiens demeure la responsabilité des autorités aéroportuaires. Les corps policiers locaux doivent veiller à l'application du *Code criminel du Canada* et des lois provinciales dans chaque aéroport. Dans la plupart des cas, les administrations aéroportuaires locales concluent des marchés avec les services de police de l'endroit pour renforcer la présence policière à l'aéroport. Certaines bénéficient parfois à cette fin de subventions de l'ACSTA.

La GRC est responsable de l'application des lois fédérales dans tous les aéroports, ce qui comprend la conduite d'enquêtes nationales sur la sécurité et d'opérations pour contrer la contrebande organisée<sup>13</sup>. »

## **DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT**

Pour une raison qu'on ignore, le Cabinet du Premier ministre a choisi de déléguer à Transports Canada la responsabilité de répondre à nos recommandations au sujet de la présence policière insuffisante dans les aéroports canadiens. On peut se demander pourquoi.

Le résultat est le suivant : Transports Canada répond de façon peu convaincante que « combattre le crime organisé ne fait pas partie du mandat de TC; cette question est du ressort de la GRC ».

Cette responsabilité devrait relever du ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile, qui est le ministère qui aurait dû être désigné pour répondre à nos recommandations.

Nous avons (l'ancien) chef de la GRC qui mentionne au Comité que le crime organisé est un problème très important dans les aéroports canadiens et qui nous révèle aussi que la GRC est préoccupée par le lien entre le crime organisé et le

---

<sup>12</sup> Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 12.

<sup>13</sup> Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006), p. 14.

terrorisme et qu'elle réexamine certaines opérations du crime organisé au Canada pour déterminer l'existence d'un tel lien.

La GRC hérite du problème et prend le dossier en main. Malheureusement, l'effectif de la GRC est insuffisant dans les aéroports canadiens. Le Comité est d'avis que la GRC devrait avoir la responsabilité de superviser l'ensemble des services policiers dans les aéroports canadiens.

Le rôle de la GRC doit évoluer afin de comprendre la surveillance et la responsabilité de la sûreté dans les 89 aéroports du Réseau national des aéroports. La GRC doit aussi accroître considérablement ses capacités en matière d'enquête, d'analyse, de soutien et de technique dans les aéroports du pays. Cette initiative devrait d'abord mettre l'accent sur les huit principaux aéroports du Canada, pour ensuite élargir les activités dans les petits aéroports au fil du temps.

Nous répétons ce que nous avons dit dans notre Manuel de sécurité 2005 *avant* que M. Zaccardelli ait annoncé publiquement le lien qui existait entre le crime organisé, les aéroports et le terrorisme :

« La Gendarmerie royale du Canada devrait être responsable de la sécurité dans les aéroports canadiens et avoir le pouvoir de décider des mesures de sécurité à prendre et de déléguer à des organismes tels que l'ACSTA la responsabilité de mettre en place ces mesures. La police des aéroports, comme celle des ports, doit posséder des connaissances et des compétences spéciales qui ne s'acquièrent qu'avec le temps. La GRC, qui jouit d'une longue tradition et d'une grande expérience dans ce domaine, a la capacité d'offrir ce genre d'aptitudes spéciales. »

« Les administrations aéroportuaires n'ont démontré aucune compétence particulière ni volonté de coopérer entre elles dans ce domaine, si bien que, chacune essayant de réinventer la roue, on se retrouve maintenant avec un mélange confus de systèmes. La GRC connaît toutes les ficelles du métier et sait comment les tirer. »

Transports Canada dit que : « Même si un grand nombre d'organismes de mies en application participent à la sûreté des principaux aéroports du Canada, [le ministère] est persuadé qu'une collaboration efficace existe entre ces organismes. »

D'où vient cette confiance? Des essais ont-ils été effectués? Des exercices? Nombre d'exercices ont été faits pour s'assurer que les ministères fédéraux à Ottawa collaborent efficacement en ce qui a trait aux questions de sécurité. Des exercices ont-ils été effectués dans les aéroports et les ports maritimes? Ou la confiance de Transports Canada n'est-elle que du vent. Jusqu'à présent, Transports Canada n'est pas réputé comme se donnant la peine de procéder à des essais pour s'assurer que ses systèmes fonctionnent bien.

Comme l'indiquait le rapport d'avril 2005 de la vérificatrice générale intitulé « *La sécurité nationale au Canada— L'initiative de 2001 en matière d'antiterrorisme – Sûreté du transport aérien, sécurité maritime et protection civile*<sup>14</sup> ».

« [Transports Canada] n'a pas établi de normes en matière de rendement de l'ensemble du système de l'ACSTA [l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien] ni terminé d'analyse de son rendement. Le Ministère n'a pas encore déterminé les sanctions qu'il imposera à l'ACSTA si les mesures de sensibilisation et de persuasion ne permettent pas d'obtenir des résultats en temps opportun.

. . . Transports Canada dispose d'une évaluation générale de la menace, mise à jour tous les ans par sa direction du renseignement; celui-ci envoie également des avis et des alertes précis aux aéroports, le cas échéant. Cependant, nous n'avons pas trouvé d'évaluation globale des principaux risques, ni d'évaluation de la probabilité que des menaces précises se concrétisent ou d'évaluation de leurs effets possibles.

...À notre avis, le dispositif d'application des règlements de sécurité de Transports Canada n'est pas efficace dans le cas de l'ACSTA. Aucun objectif en matière de rendement n'a été fixé. Les études et les analyses internes du Ministère sont inadéquates et il ne semble pas y avoir de sanctions efficaces qui puissent être imposées lorsque les mesures de sensibilisation et de persuasion se soldent par un échec.

---

<sup>14</sup> Le rapport de 2005 était le deuxième de deux rapports sur la sécurité nationale au Canada déposés par la vérificatrice générale. Le premier a été publié en 2004 et était intitulé *La sécurité au Canada—L'initiative de 2001 en matière d'antiterrorisme*.

**La vérificatrice générale a formulé la recommandation suivante :**

« Transports Canada devrait effectuer une analyse officielle des menaces et des risques touchant l'ensemble du système de transport aérien et se servir des résultats obtenus pour déployer les ressources nécessaires et cibler les efforts visant à faire appliquer la loi<sup>15</sup>. »

Le Comité est d'avis que Transports Canada devrait appliquer cette recommandation à son système actuel de présence policière dans les aéroports et les ports maritimes, plutôt que de faire aveuglément confiance au système.

Pour clore ce chapitre, il y a lieu de s'inquiéter quand le gouvernement est incapable de désigner le ministère qui devrait répondre à nos questions sur ce sujet. Puisqu'il en est ainsi, quelle est la probabilité que quiconque au gouvernement comprenne que le crime organisé et le manque de services policiers efficaces dans nos aéroports et nos ports maritimes sont des problèmes importants? Quelle est la probabilité que quelqu'un au gouvernement soit conscient du fait que la GRC est le seul organisme qui a cerné le problème et qui essaie de le régler? La GRC a les mains liées en raison de son manque de personnel et de responsabilité générale dans les aéroports!

## **NOUVELLES RECOMMANDATIONS**

**A1. Le Comité recommande que le gouvernement du Canada augmente l'effectif de la GRC d'environ 600 à 800 équivalents temps plein (ETP) afin de donner à la GRC la capacité d'accomplir les tâches suivantes :**

- **exercer un nouveau mandat de surveillance et de responsabilité en vue d'assurer la sûreté dans les aéroports; et**
- **accroître ses capacités en matière d'enquête et d'analyse dans les aéroports du Réseau national des aéroports.**

---

<sup>15</sup> Vérificatrice générale du Canada, « La sécurité nationale au Canada – L'initiative de 2001 en matière d'antiterrorisme — Sûreté du transport aérien, sécurité maritime et protection civile », *Rapport de la vérificatrice générale du Canada de 2005*, avril 2005. Disponible à <http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/rappports.nsf/html/20050402cf.html>



**A2. Le Comité recommande que le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile procède à des essais pour déterminer le niveau de collaboration des divers services de police actifs dans les grands aéroports du Canada. Ces essais devraient être effectués au cours de la prochaine année. Les résultats devraient être rendus publics et les recommandations être mises à exécution six mois après leur publication.**

## **Problème 1(b) :**

### **Vérifications insuffisantes des antécédents**

Si vous avez l'expérience qu'ont la plupart des sénateurs, vous savez que la vie des gens peut changer très rapidement, pour le meilleur ou pour le pire.

Les vérifications des antécédents des employés d'aéroport à qui on accorde un laissez-passer donnant accès aux zones réglementées sont effectuées tous les cinq ans. Ce n'est pas assez souvent. Et les vérifications effectuées ne sont pas assez poussées.

Le rapport de la vérificatrice générale de mars 2004 intitulé *La sécurité nationale au Canada — L'initiative de 2001 en matière d'antiterrorisme* a fait écho à la préoccupation du Comité au sujet de l'ampleur de l'activité criminelle dans les aéroports. Selon ce rapport, environ 3,5 p. 100 des employés des cinq aéroports examinés avaient des casiers judiciaires et environ 5,5 p. 100 des détenteurs d'une cote de sécurité engagés entre janvier 2001 et mai 2003 avaient eux aussi des casiers judiciaires<sup>16</sup>.

Les vérifications actuellement effectuées ont une portée limitée. Selon le rapport de la vérificatrice générale, la GRC « ne fait qu'indiquer s'il s'agit d'une personne inculpée ou reconnue coupable d'une infraction criminelle. Elle ne signale donc

---

<sup>16</sup> Le rapport soulignait que cette tendance est inquiétante. Vérificatrice générale du Canada, « Chapitre 3 – La sécurité nationale au Canada – L'initiative de 2001 en matière d'antiterrorisme », *Rapport de la vérificatrice générale du Canada 2004*, 30 mars 2004, paragraphes 3.144, 3.150, <http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/rapports.nsf/html/20040303cf.html>, accès le 12 novembre 2004.

pas à Transports Canada si la personne en question est associée au crime organisé ou si elle demande le statut de réfugié<sup>17</sup>. »

## **RECOMMANDATIONS DU COMITÉ**

- **Le Comité a recommandé que des vérifications sécuritaires et policières plus rigoureuses soient menées pour tous les demandeurs de laissez-passer<sup>18</sup>. (Février 2002)**
- **Le Comité a recommandé que l'actuelle vérification des antécédents de sécurité en cinq points nécessaire pour obtenir un laissez-passer de zone réglementée – le Centre d'information de la police canadienne (pour le casier judiciaire), le Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS) (pour les menaces potentielles à la sécurité) et Transports Canada (lieu d'habitation, antécédents professionnels et dossiers de crédit contrôlés) – soit effectuée tous les trois ans plutôt que tous les cinq ans<sup>19</sup>. (Janvier 2003)**

## **RÉPONSE DU GOUVERNEMENT**

Dans sa réponse du 7 juillet 2006, Transports Canada décrivait au Comité le système mis en place à l'heure actuelle :

« Transports Canada réalise la vérification des antécédents, en collaboration avec la Gendarmerie royale du Canada (GRC) et le Service canadien du renseignement de sécurité (SCR), pour les demandeurs de laissez-passer de zone réglementée. Les administrations aéroportuaires sont présentement responsables de l'émission des laissez-passer aux employés. L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) met actuellement en œuvre un nouveau système de laissez-passer

---

<sup>17</sup> Vérificatrice générale du Canada, « Chapitre 3 - La sécurité nationale au Canada - L'initiative de 2001 en matière d'antiterrorisme », *Rapport de la vérificatrice générale du Canada 2004*, 31 mars 2004, <http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/rapports.nsf/html/20040303cf.html>, accès le 13 novembre 2004, 3.140.

<sup>18</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense*. Ottawa : Sénat du Canada, février 2002, p. 130, recommandation n° 11.C

<sup>19</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p. 76, recommandation n° IV.5

biométrique dans les aéroports. Il s'agit de la Carte d'identité de zone réglementée (CIZR), laquelle renforcera le système en ajoutant un niveau supplémentaire de sécurité grâce aux identificateurs biométriques.

Actuellement, la période de temps sur laquelle s'étend la vérification des antécédents effectuée par TC en vue d'obtenir une habilitation de sécurité en matière de transports, pour les détenteurs de laissez-passer de zone réglementée, est identique à celle utilisée pour l'octroi d'une cote de sécurité aux employés fédéraux [cinq ans], incluant ceux qui sont appelés à traiter des questions de sûreté nationale. Ces exigences sont identiques voire supérieures aux procédures d'attribution de cotes de sécurité mises en places par d'autres pays, y compris les États-Unis.

L'obtention de renseignements de sûreté négatifs pendant la période de validité de cinq ans est traitée immédiatement et pourrait mener à la suspension ou à l'annulation de la cote de sécurité de l'employé. De plus, il est important de souligner que TC recommence le processus d'examen de chaque habilitation de sécurité à la fin des cinq ans, et ce, même si aucun renseignement négatif n'est apparu pendant la période de validité de l'habilitation.

La mise en œuvre du Système informatisé de dactyloscopie de TC accélère le processus d'examen. Dans le cadre de ce programme, un certain nombre de dossiers automatisés des détenteurs d'habilitation de sécurité seront envoyés quotidiennement à la GRC afin d'obtenir des renseignements à jour et de les consigner immédiatement dans le système<sup>20</sup>. »

## **DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT**

Des progrès ont été faits dans ce secteur. À l'heure actuelle, les vérifications comprennent apparemment l'examen de liens aux associations criminelles et au crime organisé, plutôt que la seule recherche d'un casier judiciaire. Mais la vie des

---

<sup>20</sup> Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 4

gens peut changer rapidement. Chaque employé d'aéroport devrait faire l'objet d'une vérification des antécédents tous les trois ans, plutôt que tous les cinq ans.

De plus, étant donné que ce ne sont pas tous les employés d'aéroport qui doivent faire l'objet d'une vérification des antécédents, le ratio actuel des employés ayant fait l'objet d'une vérification des antécédents qui escortent ou supervisent des employés dont la vérification des antécédents n'a pas été effectuée ne dépasse pas actuellement le ratio de 1 sur 10, et est parfois aussi élevé que 1 sur 15<sup>21</sup>.

Il s'agit simplement d'une série de mesures qui, si elles étaient prises, aideraient à resserrer le filet autour du crime organisé dans les aéroports et les ports maritimes, et à réduire le risque de faire entrer des terroristes au Canada.

## **NOUVELLE RECOMMANDATION**

**A3. Le Comité recommande que le ratio des employés d'aéroport ayant fait l'objet d'une vérification des antécédents/titulaires d'un laissez-passer qui escortent ou qui supervisent des employés n'ayant pas été soumis à une vérification des antécédents/qui ne sont pas titulaires d'un laissez-passer passe à 1 sur 5.**

---

<sup>21</sup> On s'attend à ce que les modifications proposées au Règlement entrent en vigueur le 31 décembre 2006. Gazette du Canada, « **Règlement modifiant le Règlement canadien sur la sûreté aérienne** », 11 novembre 2006. Dernier accès le 2 mars 2007. <http://canadagazette.gc.ca/partI/2006/20061111/html/regle3-f.html>

## **Problème 1(c) :**

### **Contrôle insuffisant de l'accès aux zones réglementées**

Le 16 février 2004, le gouvernement précédent annonçait fièrement que deux ans et demi après les événements du 11 septembre, il avait déterminé que les personnes entrant dans les zones réglementées des aéroports canadiens devraient faire l'objet d'une fouille. Il a fallu attendre deux ans et demi avant d'instaurer une politique qui aiderait à protéger les zones vulnérables qui donnent accès aux avions et aux bagages, ainsi qu'au fret et à d'autres marchandises qui seraient transportés sur ces avions.

D'après l'annonce, les personnes devant faire l'objet d'un contrôle comprenaient les suivantes : le personnel des transporteurs aériens, les employés d'aéroport, les aviateurs, les membres d'équipage, les traiteurs, les préposés à l'entretien des aéronefs, le personnel de maintenance et les manutentionnaires au sol.

Malheureusement, l'annonce mentionnait aussi que de telles fouilles seraient « aléatoires » lorsque de telles personnes entrent dans les zones réglementées. « Aléatoire » est un mot-code pour « rarement ». « Aléatoire » permet également aux responsables des fouilles de sélectionner et de choisir ceux qu'ils veulent soumettre à une fouille et quand.

Pourquoi « aléatoire », alors que chaque passager montant à bord d'un avion fait l'objet d'une fouille chaque fois qu'il passe l'étape de la sécurité? Pourquoi « aléatoire », alors que les autorités savent que les aéroports sont des refuges pour le crime organisé?

Et pourquoi seulement lors de l'entrée de telles personnes, alors que les autorités savent que la meilleure façon de restreindre le crime organisé serait d'attraper les criminels qui *sortent* des zones réglementées?

Le 15 octobre 2004, ce même gouvernement annonçait fièrement que plus de trois ans après les événements du 11 septembre, il instaurait de nouvelles cartes d'identité pour les zones réglementées visant la plupart des grands aéroports du Canada qui contiendraient des données biométriques pour s'assurer que toute personne entrant dans une zone réglementée est bien qui elle prétend être.

C'était une mesure encourageante – le terme « biométrie » inspirant une telle confiance. Cependant, depuis lors, des laissez-passer avaient été conçus qui s'assureraient non seulement d'établir la bonne identité, mais qui aideraient à tenir un registre de chacune des entrées et des sorties d'une personne dans une zone réglementée. S'il s'avérait qu'une personne entre et sorte de façon irrégulière – lors de sa journée de congé, tard dans la nuit, à de nombreuses reprises sans raison apparente – le système le saurait et des alarmes silencieuses seraient déclenchées.

Ce système est connu sous le nom de « barrières géographiques ». En mettant brusquement fin au système de barrières géographiques, le gouvernement précédent a pris une demi-mesure pour améliorer la sécurité dans les zones réglementées des aéroports canadiens.

En septembre 2006, Sun Media a publié un article de, un de ses journalistes qui s'était procuré un uniforme de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et un laissez-passer permanent pour l'aéroport Trudeau de Montréal auprès d'un ancien employé qui n'y travaillait plus depuis au-delà de deux ans. Selon le journaliste, il suffit d'insérer une photo et d'inscrire un faux nom, puis on peut facilement circuler sur la tarmac car les agents de sécurité de l'aéroport n'ont à leur disposition qu'une longue liste d'insignes égarés ou volés<sup>22</sup>.

La biométrie sera certes utile, mais il faudra assortir les cartes de sécurité de barrières géographiques.

## **Contrôles à l'entrée, mais rien à la sortie**

La recommandation initiale du Comité exigeait plus que la mesure qu'a finalement prise le gouvernement. Nous avons recommandé des fouilles systématiques à l'entrée des zones réglementées et des fouilles au hasard à la sortie. Nous avons aussi recommandé de fouiller tous les véhicules, recommandation qui, après plus de quatre ans, n'en est qu'au stade de l'étude.

Il est maintenant clair qu'un pour cent environ des employés sont contrôlés à l'entrée des zones réglementées, et personne à la sortie. C'est une pure bêtise. On contrôle tous les passagers, mais seulement un pour cent des personnes qui ont accès aux aéronefs. C'est ridicule, étant donné le niveau de crime organisé qui, selon la police, est présent dans nos aéroports.

---

<sup>22</sup> Fabrice De Pierrebourg, « Airport Garb Grab Too Easy to Pass Up », *Calgary Sun*, 27 septembre 2006, p.5

Encore une fois, Transports Canada a préféré l'efficacité à la sécurité. Encore une fois, nous avons raison de penser que la sécurité dans les aéroports canadiens ne devrait pas relever de Transports Canada.

## RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

- **Le Comité a recommandé que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) se charge de faire en sorte que toutes les personnes et tous les véhicules fassent l'objet d'une fouille lors de leur entrée dans les zones réglementées aux aéroports du Canada. Au moment de quitter ces zones, ces mêmes personnes et véhicules seraient fouillés de façon aléatoire, des fouilles plus complètes étant toutefois effectuées en cas de menaces spéciales<sup>23</sup>. (Janvier 2003)**
- **Le Comité a recommandé qu'un système national d'identification électronique (laissez-passer intelligent) soit mis en place afin de contrôler les déplacements dans les zones à risque élevé<sup>24</sup>. (Février 2002)**
- **Le Comité a recommandé qu'une étude soit menée sur les systèmes de contrôle des entrées et sorties qui permettent de surveiller les déplacements dans les zones sécuritaires des terminaux et dans le périmètre de l'aéroport<sup>25</sup>. (Février 2002)**

## RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Dans sa réponse du 7 juillet 2006 au Comité, Transports Canada mentionnait :

« L'ACSTA est responsable du contrôle des travailleurs à l'aéroport afin de s'assurer qu'aucun article n'est introduit dans les zones réglementées. Environ 2 300 travailleurs sont contrôlés

---

<sup>23</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p. 76, recommandation n° IV.4.

<sup>24</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense*. Ottawa : Sénat du Canada, février 2002, p. 130, recommandation n° 11.A

<sup>25</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *L'État de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense*. Ottawa : Sénat du Canada, février 2002, p. 130, recommandation n° 11.B

quotidiennement dans 89 aéroports au Canada. Il s'agit de contrôles aléatoires. Afin de renforcer le système de sûreté mis en place pour les travailleurs, nous ajoutons un autre niveau de sûreté en mettant en place des lecteurs biométriques pour le contrôle des travailleurs et des équipages. Il est important de mentionner que tous les travailleurs accédant aux zones réglementées sont assujettis à un contrôle des antécédents judiciaires par Transports Canada avant de recevoir leur laissez-passer de zone réglementée<sup>26</sup>. »

Concernant le contrôle des travailleurs à l'aéroport, Transports Canada a ajouté :

« Le 16 février 2004, le ministère des Transports annonçait le Programme de contrôle des non-passagers (CNP). Conformément à ce programme, les non-passagers et leurs biens font l'objet d'un contrôle de l'ACTSA lorsqu'ils entrent dans les zones réglementées des aéroports. Le personnel qui entre dans les zones réglementées des aéroports comprend les employés des lignes aériennes et les employés de l'aéroport, les préposés au ravitaillement des aéronefs, les équipages de conduite, les traiteurs, les préposés à l'entretien d'aéronefs, le personnel d'entretien et les agents de service d'escale. Tout employé qui refuse la fouille devra quitter la zone réglementée et se fera confisquer son laissez-passer.

La mise en œuvre du programme sera progressive et aura pour résultat la couverture d'aéroports accueillant 92 p. 100 des passagers aériens du Canada. Le 30 avril 2004, l'ACSTA a satisfait aux exigences réglementaires initiales de TC en terminant la phase 1 de la mise en œuvre du Programme de contrôle des non-passagers (CNP). À la fin du mois de novembre 2004, l'ACSTA a terminé la phase 2 du programme CNP aux petits aéroports.

Dans le but d'accroître le niveau de service, l'ACSTA augmentera les heures de travail et collaborera avec les aéroports afin d'installer des points de contrôle CNP permanents dans les principaux aéroports. L'ACSTA et TC collaborent actuellement à l'élaboration des stratégies visant la fouille des véhicules<sup>27</sup>. »

---

<sup>26</sup> Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 5.

<sup>27</sup> Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 8.



Après la réception de cette réponse, le personnel du Comité a demandé à l'ACSTA de lui fournir de plus amples renseignements au sujet de la phrase suivante contenue dans la réponse :

« Dans le but d'accroître le niveau de service, l'ACSTA augmentera les heures de travail et collaborera avec les aéroports afin d'installer des points de contrôle CNP permanents dans les principaux aéroports. »

Le Comité cherchait à savoir dans quelle mesure les heures de travail liées au programme CNP seraient augmentées. Un contrôle adéquat serait-il effectué 24 heures par jour? Aucune réponse n'avait été fournie concernant les heures d'exploitation au moment de l'impression de ce rapport.

Le Comité voulait aussi connaître les aéroports qui seraient touchés par l'établissement de points de contrôle CNP permanents, et leur fonctionnement. Un représentant de l'ACSTA a répondu ceci :

« L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) a mis en œuvre un processus de contrôle des non-passagers dans 28 des plus grands aéroports du Canada en 2004, couvrant plus de 92 p. 100 des services commerciaux de transport des passagers. Ce programme de contrôle aléatoire couvre les employés qui ont accès aux zones réglementées des aéroports. En plus des points de contrôle permanents, des équipes mobiles composées d'agents de contrôle sont déployées quotidiennement dans chacun des aéroports en vue de procéder à des contrôles aléatoires à l'intérieur des zones réglementées.

« ...À l'heure actuelle, nous avons six (6) points de contrôle permanents des non-passagers. Deux sont situés à Calgary, un à Halifax, deux à Winnipeg et un à Edmonton. Quinze autres points de contrôle permanents sont prévus. » [traduction]

## **DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT**

Voir nos commentaires ci-dessus. Les personnes et les véhicules devraient faire l'objet d'un contrôle chaque fois qu'ils accèdent aux zones réglementées. Des contrôles aléatoires devraient être effectués à la sortie. Ceux-ci ne s'avèrent pas aussi importants parce qu'ils visent avant tout à épingler des criminels, pas des terroristes. Les cartes de sécurité devraient être assorties de barrières géographiques.

Encore une fois, des paroles ambiguës. Les non-passagers et les biens en leur possession « sont soumis » à un contrôle par l'ACSTA lorsqu'ils entrent dans les zones réglementées des aéroports. Cela veut dire qu'ils pourraient faire l'objet d'un contrôle, mais rien n'indique si un responsable serait toujours présent pour en effectuer un et si les non-passagers et leurs biens feraient l'objet d'un contrôle une fois sur deux ou une fois sur cent. Personne ne nous a fourni de preuves que les contrôles aléatoires sont effectués régulièrement. En fait, des témoins nous ont dit que l'ACSTA fait passer un contrôle à environ 1 200 passagers par jour, ce qui représente un plus de 1 p.100 des non-passagers entrant dans les zones réglementées<sup>28</sup>.

Nous avons également entendu des témoignages selon lesquels des employés avaient trouvé des moyens d'éviter de se soumettre à un contrôle aléatoire en étant avertis par téléphone cellulaire du moment où se déroulaient de tels contrôles CNP.

Selon le rapport de décembre 2006 de la vérification générale intitulé « Rapport d'examen spécial » :

« Le contrôle des non-passagers est un autre aspect préoccupant. Les mesures de sûreté exigent que l'ACSTA contrôle les non-passagers aléatoirement à tous les points d'accès aux zones réglementées. L'ACSTA n'effectue pas de contrôle aux points d'accès aux zones réglementées qui se trouvent à l'extérieur des terminaux aériens des aéroports. Le nombre limité de points de contrôle fixes pour le contrôle au hasard des non-passagers et le fait que les points de

---

<sup>28</sup> Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, « Fascicule 6 - Témoignages, Mark Duncan, vice-président exécutif et chef des opérations, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien », 30 octobre 2006.

contrôle « mobiles » sont aléatoires permettent aux non-passagers d'éviter les contrôles<sup>29</sup>. »

La seule mention, par Transports Canada, que les « heures de travail seront augmentées » laisse entendre clairement qu'un contrôle n'est pas effectué à certaines heures. Toute personne cherchant à se soustraire à un contrôle ne pourrait-elle pas connaître les heures au cours desquelles aucun contrôle n'est effectué? Les équipages de bord et le personnel de piste ne devraient-ils pas faire l'objet d'un contrôle *chaque fois* qu'ils arrivent à proximité d'un avion?

Lorsque les employés de service qui n'ont pas fait l'objet d'un contrôle procèdent au chargement d'un avion, quel système est en place pour s'assurer que les marchandises qui sont chargées ne présentent pas un risque pour les personnes qui monteront à bord de cet avion? Y a-t-il un système visant à inspecter les marchandises qui sont chargées dans un camion, puis à apposer des scellés sur celui-ci et à l'inspecter à l'entrée de l'avion pour s'assurer que les scellés sont intacts?

La réponse donne à penser qu'un système fiable est en place dans les aéroports qui traitent 92 p. 100 du transport des voyageurs aériens au Canada. En fait, le système n'est pas fiable, car on procède à l'aveuglette. Ce que cela veut vraiment dire, c'est que le système est en place dans sept ou huit des 89 grands aéroports du Canada. Les grands aéroports situés dans des villes comme Toronto, Montréal, Vancouver, Ottawa, Calgary et Edmonton représentent un pourcentage élevé du trafic de passagers – cela ne veut pas dire que le système est en place dans 92 des aéroports du Canada ou qu'ils contrôlent 92 p. 100 de quoi que ce soit.

Aucune des dates limites recommandées par le Comité pour la mise en place d'un système inclusif et fiable n'a été respectée. Des formules comme « travaux en cours » continuent d'être données dans chaque réponse. Nous serons encore confrontés à ce problème lorsque nous publierons le Manuel de sécurité du Canada pour 2009.

---

<sup>29</sup> Bureau du vérificateur général du Canada, « Rapport d'examen spécial – Version expurgée », 15 décembre 2006. p. 10, Accessible à [http://www.catsa-acsta.gc.ca/francais/about\\_propos/rep\\_rap/oag\\_bvg/ACSTA%20Exam\\_Spec\\_F.pdf](http://www.catsa-acsta.gc.ca/francais/about_propos/rep_rap/oag_bvg/ACSTA%20Exam_Spec_F.pdf)

## **NOUVELLES RECOMMANDATIONS**

- A4. Le Comité recommande que le niveau quotidien de vérifications aléatoires à la sortie soit fixé à au moins 10 p. 100 ou à un pourcentage plus élevé de sorte à s'assurer de dissuader les activités de contrebande.**
  
- A5. Le Comité recommande qu'avant le 31 décembre 2008, des cartes d'identité pour les zones réglementées des aéroports soient assorties de barrières géographiques pour détecter les comportements irréguliers des employés.**

## **Problème 2 :** **Vérification de la légitimité des équipages de bord et du personnel de piste**

Ce problème est relié clairement au manque de supervision appropriée dans les zones réglementées. Les recommandations relatives aux laissez-passer améliorés figurant dans la section précédente s'appliquent ici.

Divers systèmes de vérification (ou de non-vérification) semblent s'appliquer aux équipages de bord dans les différents aéroports. De plus, le fait qu'un contrôle d'un équipage soit effectué dépend parfois de l'heure du jour – ou de la nuit.

Dans sa comparution devant le Comité en date du 30 octobre 2006, Mark Duncan, vice-président exécutif et chef des opérations de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), a confirmé que dans certains aéroports, l'on assure un contrôle aléatoire des pilotes de peut-être 100 p. 100, tandis que dans d'autres, le pourcentage pourrait être beaucoup moindre<sup>30</sup>.

De toute évidence, les équipages de bord et le personnel de piste ont un accès direct aux avions. Ils devraient être munis des mêmes genres de laissez-passer que ceux recommandés au point 1(c). Ces laissez-passer devraient être délivrés par l'ACSTA et inclure la biométrie aux fins d'identification appropriée ainsi que des barrières géographiques pour détecter les schèmes de comportement irréguliers ou non autorisés.

Tout équipage de bord et personnel de piste devrait faire l'objet d'une fouille lorsqu'il entre dans une zone réglementée, et des fouilles aléatoires devraient être effectuées lorsque les équipages de bord et le personnel de piste quittent les zones réglementées.

---

<sup>30</sup> Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, « Fascicule 6 - Témoignages, Mark Duncan, vice-président et chef des opérations, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien », 30 octobre 2006.

## RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

[Ces recommandations s'ajoutent aux recommandations qui s'appliquaient aux zones réglementées dans la section précédente, 1(c).]

- **Le Comité a recommandé que l'ACSTA délivre des laissez-passer nationaux à tous les membres d'équipage et toutes les autres personnes qui relèvent plus naturellement d'une compétence nationale plutôt que régionale. Si les administrations aéroportuaires locales devaient continuer de remettre des laissez-passer donnant accès aux zones réglementées, il faudrait que ces documents émis localement :**
  - **soient conformes à un modèle national uniforme obéissant à une configuration également nationale définie par l'ACSTA;**
  - **puissent être annulés par l'ACSTA; et**
  - **puissent être validés à l'aide de la base de données nationale de l'ACSTA<sup>31</sup>. (Janvier 2003)**
  
- **Le Comité a recommandé que tous les aéroports canadiens devront se doter, avant le 31 décembre 2003, de nouveaux laissez-passer électroniques donnant accès au côté piste qui font appel à des identificateurs biométriques et qui :**
  - **sont encodés pour empêcher l'accès aux zones situées hors du secteur de travail habituel de l'employé;**
  - **expirent automatiquement après trois ans; et**
  - **peuvent être désactivés n'importe quand par un mécanisme commandé centralement<sup>32</sup>. (Janvier 2003)**

---

<sup>31</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p. 75, recommandation n° IV.1

<sup>32</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p. 75, recommandation n° IV.2,

- **Le Comité a recommandé que l'ACSTA sera habilitée à délivrer les laissez-passer à tous les employés, contractuels et autres personnes, ainsi qu'aux véhicules autorisés à circuler ou à travailler côté piste<sup>33</sup>. (Janvier 2003)**

## **RÉPONSE DU GOUVERNEMENT**

Le 7 juillet 2006, Transports Canada a répondu au Comité en lui fournissant les renseignements suivants :

« Le Canada se sert des nouvelles technologies pour mettre au point un système amélioré de laissez-passer de zone réglementée dans les aéroports pour y augmenter la sûreté. À cette fin, Transports Canada et l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) ont collaboré avec les principaux intervenants dans le but de mettre au point un système visant à améliorer la sûreté des justificatifs d'identité des personnes qui entrent dans les zones réglementées des aéroports.

Toute personne devant avoir accès aux zones réglementées des aéroports devra avoir en sa possession une carte d'identité munie d'identificateurs biométriques portant le nom de carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR). La CIZR permet de vérifier que le détenteur de la carte est la même personne qui présente la carte à un point d'accès de zone réglementée, que la carte est valable et que la personne détient une habilitation de sécurité.

Les améliorations à la sûreté suivantes ont été réalisées grâce à la CIZR :

- on peut vérifier, révoquer ou suspendre la carte en temps réel, ce qui ne nécessite pas de listes de distribution imprimées et n'entraîne aucun retard;
- elle contient des identificateurs biométriques;

<sup>33</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p. 75, recommandation n° IV.3

- les employés n'auront pas à s'inquiéter du vol d'identité;
- elle élimine la possibilité d'acquisition et d'utilisation frauduleuses des cartes multiples;
- elle résiste à l'altération et à la contrefaçon<sup>34</sup>. »

## **DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT**

À l'heure actuelle, aucune mesure n'est en place pour interdire à un employé d'aéroport muni d'une carte de sécurité valide d'entrer dans une zone réglementée en tout temps, nuit ou jour, pendant son quart ou à d'autres moments, à une ou à plusieurs reprises. Il faut être en mesure de détecter les comportements irréguliers.

Il y a des raisons pour lesquelles le crime organisé persiste dans les aéroports et les ports maritimes du Canada. Il n'en faudrait pas beaucoup pour décourager les activités criminelles dans les ports qui ouvrent des portes aux activités terroristes.

Les demi-mesures ne suffiront pas.

Nous savons que les équipages de bord et le personnel de piste ne font pas souvent l'objet d'une inspection. Nous savons que toute personne munie d'un laissez-passer peut se promener dans une zone réglementée à toute heure du jour ou de la nuit en toute impunité, et ce, même si son schème de comportement est tout à fait inhabituel ou si elle est censée se trouver à cet endroit à cette heure-là. Nous savons combien nos avions sont vulnérables.

Comment se fait-il qu'il faut tant de temps pour agir?

---

<sup>34</sup> Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 4.



### **Carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR)**

Selon l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA)<sup>35</sup>, :

- La CIZR, qui est le premier système d'identification biométrique double au monde, est opérationnelle dans les 29 principaux aéroports du Canada;
- La nouvelle carte d'identité de zones réglementées (CIZR) sera utilisée par plus de 100 000 employés qui travaillent dans les zones réglementées des aéroports;
- La carte possède bon nombre de caractéristiques de sécurité : une puce intégrée à un algorithme unique qui reproduit un modèle unique d'empreintes digitales et d'iris; un hologramme protégé contre les falsifications; une date d'expiration;
- Les travailleurs d'aéroport doivent d'abord recevoir l'habilitation de sécurité de Transports Canada. Le ministère procède à une vérification approfondie des antécédents en collaboration avec la GRC et le SCRS;
- Le programme de CIZR s'applique aux non-passagers comme les traiteurs, le personnel de piste, les travailleurs de l'entretien, le personnel navigant et les autres travailleurs de l'aéroport qui ont accès aux zones réglementées; et
- Le programme de CIZR, associé au contrôle des non-passagers, garantit la sûreté des zones réglementées aux aéroports.

#### **Lisez « entre les lignes »**

- Le programme de CIZR sera opérationnel dans 29 aéroports. Dans les 60 autres aéroports où l'ACSTA fournit des services de contrôle – aucun programme de CIZR ne sera offert.
- Le programme de CIZR n'a pas la capacité de contrôler ou de suivre les déplacements d'individus dans les zones réglementées –

<sup>35</sup> Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, « Nouvelle carte de sécurité biométrique en vigueur aux grands aéroports canadiens, 6 février 2007. Accessible à [http://www.catsa-acsta.gc.ca/francais/media/rel\\_comm/2007-02-06.shtml](http://www.catsa-acsta.gc.ca/francais/media/rel_comm/2007-02-06.shtml), dernier accès le 13 février 2007; Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, « Information sur la carte d'identité pour les zones réglementées », [http://www.catsa-acsta.gc.ca/francais/media/rel\\_comm/info/raic\\_cizr.shtml](http://www.catsa-acsta.gc.ca/francais/media/rel_comm/info/raic_cizr.shtml), dernière accès le 13 février 2007. L'information concernant la CIZR a été tirée du site Web de l'ACSTA.

technologie appelée « barrières géométriques<sup>36</sup> ».

- Le ratio lié au contrôle des non-passagers s'établit à seulement 1 200 sur 100 000 travailleurs, soit 1,2 p. 100 des travailleurs soumis chaque jour à un contrôle<sup>37</sup>.
- CINQ ans après le 11 septembre et l'élargissement du programme CIZR aux zones comprises dans le périmètre de sécurité des aéroports, notamment des aires d'accès des véhicules, des services commerciaux et des installations en location, on en est encore aux étapes de planification.

---

<sup>36</sup> À l'heure actuelle, les laissez-passer « ne sont utilisés qu'à ces points d'entrée, et ne sont à l'heure actuelle pas utilisés pour contrôler tous les mouvements à l'intérieur de la zone ». Lorsqu'on lui a demandé si les nouveaux laissez-passer pourront contrôler si une personne est autorisée à se trouver à tel endroit à tel moment, M. McGarr a répondu ceci : « Les administrations aéroportuaires sont tout à fait en mesure d'instaurer ce genre de contrôle. » M. McGarr a ajouté qu'il ne savait pas si les administrations aéroportuaires avaient ou non instauré ce genre de contrôle. Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, « Kevin McGarr, vice-président et chef de la technologie, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien », 30 octobre 2006.

<sup>37</sup> Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, « Fascicule 6 - Témoignages, Mark Duncan, vice-président exécutif et chef des opérations, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien », 30 octobre 2006.

## **Problème 3 :** **La poste et le fret aériens ne sont pas inspectés**

Le courrier acheminé par avion à partir des aéroports canadiens n'a jamais été inspecté correctement.

Postes Canada expédie quotidiennement par voie aérienne environ 4 p. 100 de ses envois (ce qui représente environ 1,9 million d'envois), la majeure partie par l'entremise de transporteurs aériens commerciaux<sup>38</sup>. Les colis ne font pas l'objet d'un contrôle. Ses employés sont à l'affût des colis suspects, mais ils n'en font pas le contrôle<sup>39</sup>.

Les transporteurs aériens, Transports Canada et l'ACSTA ne procèdent pas eux non plus à une vérification du courrier<sup>40</sup>.

L'idée d'effectuer des inspections visuelles pourrait être amusante, si ce n'était un sujet aussi sérieux. Connaissez-vous beaucoup de terroristes qui expédieraient une bombe par la poste et apposeraient l'étiquette « DANGEREUX – RISQUE D'EXPLOSION » sur leur colis?

Au cours d'une période de cinq ans, Transports Canada a réussi à mettre en place un système qui contrôle la plupart des bagages et des passagers dans les aéroports canadiens – mais ce ministère n'a pas encore trouvé le moyen d'en faire autant avec la poste et le fret aériens.

---

<sup>38</sup> Le 15 août 2002, Bob Stiff, directeur général, Sécurité générale, Postes Canada a déclaré au Comité que Postes Canada expédie environ 15 p. 100 du courrier reçu chaque jour par avion (environ 2,5 millions d'envois), essentiellement des vols de passagers. Dans un courriel adressé aux chercheurs du Comité le 14 décembre 2006, Transports Canada, en consultation avec Postes Canada, a ramené ces chiffres aux chiffres susmentionnés. La réduction du volume de courrier transporté par avion est due à une augmentation générale du courrier qui n'est pas expédié par avion (publipostage), à une diminution du nombre de colis et à un usage accru du transport de surface. À noter que les colis, le courrier Xpresspost et le courrier prioritaire (objets) représentent 3,6 p. 100 des 1,9 million d'envois transportés par avion chaque jour. Le reste, 96,4 p. 100 du courrier transporté par avion, se compose de lettres, de courrier Xpresspost et de courrier prioritaire (documents).

<sup>39</sup> Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, « Fascicule 20 – Témoignages, Bob Stiff, directeur général, Sécurité générale, Postes Canada », 20 août 2002. Le 19 juin 2006, des représentants de Transports Canada ont confirmé devant le Comité que le courrier n'est toujours pas contrôlé : Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, « Fascicule 4 – Témoignages, Louis Ranger, sous-ministre, Transports Canada, 19 juin 2006.

<sup>40</sup> Il faut souligner que l'inspection du courrier international vers le Canada relève de la compétence de l'Agence des services frontaliers du Canada.

## RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

- Le Comité a recommandé qu'on examine le courrier et les colis acheminés dans les aéroports afin de s'assurer qu'ils font l'objet d'une inspection de sécurité suffisante<sup>41</sup>. (Février 2002)
- Le Comité a recommandé qu'un personnel spécialisé et dûment formé à cette fin devrait immédiatement procéder à des contrôles de sécurité aléatoires et ciblés de tous les bagages enregistrés, des colis, des sacs de courrier et du fret<sup>42</sup>. (Janvier 2003)

## RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Dans sa réponse du 7 juillet 2006 concernant les bagages enregistrés, Transports Canada a mentionné ce qui suit :

« L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a décidé qu'en date du 1<sup>er</sup> janvier 2006, tous les pays devront avoir mis en œuvre le processus de contrôle des bagages enregistrés pour les vols internationaux. L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et Transports Canada (TC) ont dépassé les exigences de l'OACI et contrôlent les bagages enregistrés pour tous les vols internationaux et la plupart des vols nationaux depuis le 31 décembre 2005<sup>43</sup>. »

Dans sa réponse du 7 juillet 2006 concernant la poste et le fret aériens, Transports Canada a mentionné ce qui suit :

« Depuis 2004, TC a entrepris un examen exhaustif des lacunes dans la sûreté du fret aérien en débattant des politiques avec les intervenants et les autres ministères; en examinant les pratiques internationales et en élaborant une stratégie de sûreté du fret aérien. Dans son budget de 2006, le gouvernement a alloué 26 millions de

---

<sup>41</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense*. Ottawa : Sénat du Canada, février 2002, p. 130, recommandation n° 14

<sup>42</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p.55, recommandation n° III.1

<sup>43</sup> Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 2.

dollars sur deux ans à la conception et à la mise à l'essai d'un programme de sûreté du fret aérien visant à atténuer les risques pour le transport aérien et à favoriser le transport efficace de marchandises à l'échelle nationale et internationale.

Transports Canada collaborera étroitement avec l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) pour étudier et évaluer une vaste gamme de mesures d'efficacité, allant de l'établissement d'exigences comparables à l'intégration des programmes de sûreté.

Conformément au *Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité* (PSP), le Canada s'engage à collaborer avec les États-Unis pour élaborer des programmes comparables de sûreté de la chaîne d'approvisionnement; élaborer des protocoles comparables de contrôle et d'inspection et étudier la possibilité de créer une base de données interexploitables d'expéditeurs connus. L'approche adoptée par Transports Canada vise à maintenir l'efficacité du secteur du transport du fret et du transport aérien, tout en renforçant la sûreté<sup>44</sup>. »

## **DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT**

La bonne nouvelle, c'est que cette réponse consigne enfin par écrit que le gouvernement du Canada reconnaît l'existence de « lacunes dans la sûreté du fret aérien », lacunes que le Comité souligne depuis déjà cinq ans. Jusqu'ici, les porte-parole du gouvernement ont réagi comme si le Comité voulait à tout prix alarmer les Canadiens sans raison valable. Répétons donc la première partie de cette première phrase contenue dans la réponse de Transports Canada : « Depuis 2004, TC a entrepris un examen exhaustif des lacunes dans la sûreté du fret aérien. » C'EST UN BON DÉPART!

Après cela, les paroles ambiguës reprennent de plus belle. Une fois que Transports Canada a reconnu les lacunes dans la sûreté du fret aérien, quelles mesures a-t-il prises? A-t-il pris des mesures rapides pour les combler, étant donné que tout le fret non inspecté était mis sur des avions transportant des passagers? Non.

---

<sup>44</sup> Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 2.

Transports Canada a entrepris des pourparlers avec des « intervenants », ce qui ressemble étrangement à la description de personnes ayant une participation financière dans l'industrie du transport aérien. Leur a-t-il parlé de la très grande menace posée à la sécurité des passagers par les lacunes sur le plan de la sûreté du fret aérien? Oui, mais la réponse prend bonne note de préciser que Transports Canada n'a pas laissé ces lacunes épouvantables dominer la conversation au point où tout le monde oublie l'impératif visant à « favoriser le transport efficace de marchandises à l'échelle nationale et internationale ».

Autrement dit, quelle que soit la solution envisagée pour améliorer la sûreté du fret, celle-ci ne doit surtout pas ralentir la cadence.

Le Comité reconnaît que si la sécurité était la seule préoccupation des êtres humains, rien ne serait jamais accompli. Mais le rappel constant de Transports Canada au monde des affaires qu'il ne laissera pas périliter les profits est un rappel constant au Comité des raisons pour lesquelles il prend tant de temps à aborder les problèmes de sûreté qui auraient dû être réglés avant 2004. À la place, cette année se révèle celle où Transports Canada a entrepris « un examen exhaustif » des lacunes flagrantes dans son système de sécurité aéroportuaire qui étaient apparentes aux yeux de toute personne liée au monde de l'aviation.

Et quelles mesures le ministère des Transports prend-il maintenant? Il « collabore » avec l'Agence des services frontaliers du Canada et les États-Unis pour . . . combler les lacunes dans la sûreté du fret aérien? Ou plutôt pour étudier et évaluer une vaste gamme de « mesures d'efficacité »?

Il ne s'agit pas de mesures de sûreté? Il s'agit de mesures d'efficacité. Au début, la réponse reconnaît les lacunes dans la sûreté du fret aérien. À la fin, il nous rappelle qu'il ne faut pas que les mesures prises pour combler ces lacunes se fassent au détriment de l'efficacité : « L'approche de Transports Canada cherchera à maintenir l'efficacité du secteur du transport du fret et du transport aérien, tout en renforçant la sûreté. »

D'abord le chariot. Puis les bœufs. Encore une fois, l'efficacité triomphe. Le Comité répète sa recommandation qu'il avait faite en 2003, au moins un an avant que Transports Canada décide d'entreprendre un « examen exhaustif » de ce problème sérieux :

- **Le Comité a recommandé que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) mette en œuvre, d'ici le 1er janvier 2004, un système de vérification à niveaux multiples (détection de vapeurs d'explosifs accompagnée de rayons X et de fouilles diverses) pour tous les bagages enregistrés, les sacs de courrier et le fret<sup>45</sup>.**

1<sup>er</sup> janvier 2004. Il y a plus de trois ans. Combien de temps encore Transports Canada doit-il parler aux intervenants avant de passer à l'action? Plus précisément, combien de temps encore Transports Canada doit-il parler aux intervenants avant que des terroristes passent à l'action?

---

<sup>45</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p. 55, recommandation n° III.2.

## **Problème 4 :** **Contrôle des bagages enregistrés**

On ne contrôle pas tous les bagages enregistrés pour voir s'ils renferment des explosifs. Les employés d'aéroport savent quels bagages font l'objet d'un contrôle et à quels emplacements, et ceux qui ne sont pas soumis à un contrôle. Si un grand nombre d'employés le savent, on peut avancer que des terroristes éventuels pourraient avoir accès à ce genre de renseignement. Une bombe contenue dans un sac serait suffisante pour détruire beaucoup de vies et paralyser littéralement le trafic aérien.

### **RECOMMANDATIONS DU COMITÉ**

- **Le Comité a recommandé que l'équipement voulu soit installé dans les aéroports désignés par Transports Canada afin de soumettre les passagers, comme leurs bagages, à des inspections visant à s'assurer qu'ils ne sont pas porteurs d'armes ni d'explosifs, et qu'on procède également à l'installation d'appareils capables de déceler la présence d'agents chimiques, biologiques ou bactériologiques, quand des appareils fiables pour ce faire seront disponibles<sup>46</sup>. (Février 2002)**
- **Le Comité a recommandé que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) mette en œuvre, d'ici le 1er janvier 2004, un système de vérification à niveaux multiples (détection de vapeurs d'explosifs accompagnée de rayons X et de fouilles diverses) pour tous les bagages enregistrés, les sacs de courrier et le fret<sup>47</sup>. (Janvier 2003)**

---

<sup>46</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense*. Ottawa : Sénat du Canada, février 2002, p. 130, recommandation n° 12

<sup>47</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p. 55), recommandation n° III.2



## **RÉPONSE DU GOUVERNEMENT**

Dans sa réponse du 7 juillet 2006 au Comité, Transports Canada signale ceci :

« Dans son budget de décembre 2001, le gouvernement s'est engagé à fournir plus d'un milliard de dollars au cours des cinq prochaines années pour l'achat, le déploiement et l'usage de Systèmes de détection d'explosifs (SDE) perfectionnés aux aéroports du pays. Ces systèmes effectueront le contrôle de 99 p. 100 de tous les passagers du transport aérien. Les SDE destinés au contrôle des bagages de cabine sont maintenant en service dans les aéroports desservant les passagers canadiens.

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a décidé qu'en date du 1<sup>er</sup> janvier 2006, tous les pays devront avoir mis en œuvre le processus de contrôle des bagages enregistrés pour les vols internationaux. L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et Transports Canada (TC) ont dépassé les exigences de l'OACI et contrôlent les bagages enregistrés pour tous les vols internationaux et la plupart des vols nationaux depuis le 31 décembre 2005.

L'ACSTA a élaboré un plan de déploiement pour l'équipement des SDE, lequel s'échelonne sur les trois à cinq ans de la période de mise en œuvre annoncée dans le budget de 2002. TC a collaboré avec l'ACSTA pour accélérer la mise en œuvre du plan en adoptant des mesures provisoires qui permettront de procéder à des contrôles avant la mise en place permanente et complète des installations aux principaux aéroports.

Au terme de la mise en œuvre complète des SDE dans les aéroports désignés, tous les bagages de cabine et bagages enregistrés seront soumis à une détection d'explosifs. L'utilisation d'autres méthodes de contrôle, comme l'équipement de radioscopie, les chiens renifleurs et les procédures de fouille manuelle, se poursuivra et sera même étendue dans certains cas.

TC mentionne qu'il « travaillera avec l'ACSTA et d'autres ministères pour étudier la possibilité d'installer de l'équipement capable de détecter la présence d'agents chimiques, biologiques ou bactériologiques dans les aéroports<sup>48</sup>. »

Le Comité a demandé des éclaircissements concernant la réponse susmentionnée et a reçu la réponse suivante de Transports Canada :

**QUESTIONS :** Quelles « mesures provisoires » ont été prises? Qu'entendez-vous par « des contrôles avant la mise en place permanente et complète des installations »?

**RÉPONSE** de Transports Canada le 18 décembre 2006 :

« En raison des aspects complexes en cause liés au déploiement de ces systèmes, en particulier dans les aéroports principaux du Canada, on s'attendait à ce que l'installation de certains des plus grands systèmes ne soit pas finalisée avant la dernière partie du calendrier établi pour 2005. Pour compenser, l'ACSTA a mis en œuvre des mesures complémentaires (provisoires) dans les aéroports de Montréal, de Toronto et de Vancouver jusqu'à ce que l'installation complète soit terminée.

En date du 15 septembre 2004, les mesures complémentaires étaient en place dans ces trois aéroports et comprenaient l'inspection des bagages enregistrés visant des vols vers les É.-U. et vers des destinations internationales en utilisant l'équipement de détection des explosifs. Une fois les systèmes de contrôle permanents opérationnels, ils remplaçaient les mesures complémentaires (provisoires)<sup>49</sup>. » [traduction]

**QUESTIONS :** Quelles preuves concrètes le ministère peut-il fournir pour montrer que le problème est géré correctement? Quand le ministère compte-t-il avoir une solution ou un plan définitif pour régler ce problème?

**RÉPONSE** de Transports Canada le 18 décembre 2006 :

---

<sup>48</sup> Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 2.

<sup>49</sup> Transports Canada, « Réponse aux questions supplémentaires du Comité », 18 décembre 2006.

« L'initiative de recherche et de technologie (IRTC) chimique, biologique, radiologique et nucléaire (CBRN) a été instaurée en mai 2002. Cette initiative faisait suite à la demande faite à la communauté scientifique fédérale de fournir des solutions scientifiques et technologiques aux menaces terroristes CBRN. Transports Canada participe à cette initiative horizontale du gouvernement en collaboration avec le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile ainsi qu'avec Recherche et développement pour la défense Canada, une agence relevant du ministère de la Défense nationale. Cette initiative finance les travaux de recherche scientifique et technologique, le développement, la mise à l'essai et l'évaluation de projets visant à lutter contre le terrorisme au nom des ministères du gouvernement responsables des sciences et de la technologie ainsi que de la sécurité.

L'IRTC a entrepris des initiatives scientifiques et technologiques pour :

- Améliorer les capacités de détection;
- Équiper et former des premiers intervenants;
- Accroître la capacité du Canada de contenir un incident CBRN et de procéder à sa décontamination subséquente; et
- S'employer à mieux comprendre les aspects psychologiques des menaces terroristes CBRN et à en atténuer les effets.

Transports Canada établit ses priorités en se fondant sur des évaluations permanentes de la menace et des risques. Transports Canada se tient aussi au courant des initiatives entreprises par nos principaux alliés (États-Unis/Royaume-Uni) dans ce domaine.

Le ministère s'attend à finaliser une approche à l'égard de cette question après d'autres consultations et discussions interministérielles avec des intervenants de l'industrie aéronautique<sup>50</sup>. » [traduction]

---

<sup>50</sup> Transports Canada, « Réponse aux questions supplémentaires du Comité », 18 décembre 2006.

## **DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT**

Plus de consultations. Plus de discussions. Plus d'intervenants.

Les solutions ne sont pas si difficiles... Cinq ans après le 11 septembre, les Canadiens attendent toujours des installations de SDE permanents qui seront en mesure d'inspecter correctement les bagages des passagers.

### **NOUVELLE RECOMMANDATION**

- A6. Le Comité recommande que, puisque tous les passagers font l'objet d'une fouille en vue de détecter la présence de liquides, de gels et d'armes, tout matériel chargé sur les avions devrait également fait l'objet d'un contrôle afin de détecter les liquides et les gels potentiellement volatiles – ceci comprend la fouille des chariots de restauration à bord.**

## **Problème 5 :** **Vulnérabilité des portes du poste de pilotage**

Quiconque a déjà pris l'avion a sûrement vu des pilotes et des copilotes quitter le poste de pilotage en cours de vol. Ils vont parfois manger, parfois faire la sieste, parfois aux toilettes et parfois simplement se dégourdir les jambes. Inutile de dire que la porte du poste de pilotage s'ouvre plusieurs fois durant le vol, créant ainsi chaque fois des moments de vulnérabilité.

Comme les postes de pilotage des appareils canadiens de transport de passagers ne sont équipés que de portes simples, il y aura toujours des moments où le poste de pilotage sera vulnérable à des intrusions indésirables, par exemple celles de pirates de l'air. C'est la leçon qu'il aurait fallu tirer du 11 septembre, mais, après plus de cinq ans, cette lacune criante en matière de sécurité n'a pas été corrigée.

### **RECOMMANDATION DU COMITÉ**

- **Le Comité a recommandé que Transports Canada exige, avant le 30 juin 2003, la conception d'un système à doubles portes ou de tout autre système destiné à protéger les postes de pilotage et oblige les compagnies aériennes à doter leurs appareils de tels systèmes avant le 31 décembre 2004<sup>51</sup>. (Janvier 2003)**

### **RÉPONSE DU GOUVERNEMENT**

Dans sa réponse du 7 juillet 2006 au Comité, Transports Canada a déclaré :

« Dans le budget de décembre 2001, le gouvernement fédéral a débloqué 35 millions de dollars pour aider les compagnies aériennes canadiennes à apporter des modifications de sûreté aux aéronefs actuellement exploités, y compris l'installation de portes de poste de pilotage avec verrou. Le 10 avril 2002, le ministre a mis la touche finale aux dispositions législatives relatives aux portes de poste de pilotage avec verrou. Il a ordonné que l'installation de verrous

<sup>51</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation n° II.2.

internes soit terminée le 1<sup>er</sup> mai 2002 et celle des nouveaux dispositifs anti-intrusion le 9 avril 2003.

Dans le contexte actuel de recommandations visant l'uniformisation des normes nord-américaines et internationales, TC étudie la possibilité d'apporter d'autres améliorations à la sécurité des postes de pilotage<sup>52</sup>. »

## **DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT**

Les moments de vulnérabilité persistent. Pourquoi ne pas les éliminer?

Le Comité maintient sa recommandation de janvier 2003. Verrouiller la porte du poste de pilotage ne suffit tout simplement pas. Même si la porte peut être verrouillée de l'intérieur, il reste qu'elle sera ouverte régulièrement.

Par ailleurs, verrouiller la porte n'empêchera pas les terroristes d'accéder au poste de pilotage. Selon la British Air Line Pilots Association, les portes des postes de pilotage sont conçues pour céder sous une pression déterminée en cas d'une dépressurisation soudaine du poste de pilotage, car, si les portes étaient trop renforcées, le plancher du poste de pilotage implorerait<sup>53</sup>. Même si la FAA exige maintenant que les portes des postes de pilotage de tous les avions commerciaux américains soient renforcées et résistent aux balles, il est arrivé deux fois que la porte du poste de pilotage soit enfoncée – une fois par un passager ivre, l'autre par le chariot d'un préposé à l'entretien<sup>54</sup>.

Une solution intéressante à court terme a été adoptée par United Airlines en 2004. La compagnie a installé des barrières secondaires à bord de tous ses appareils<sup>55</sup>. Coûts en 2006 : quelque 2 000 à 4 000 \$ par avion<sup>56</sup>. Ces barrières sont conçues pour résister à toute charge lancée contre le poste de pilotage lorsque le pilote ou le copilote quitte son poste ou y entre. La barrière est fermée et verrouillée en

---

<sup>52</sup> Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 7.

<sup>53</sup> Duncan Graham-Rowe, « Double door protection for Virgin aircraft », 31 octobre 2001, New Scientist Print Edition.

<sup>54</sup> Airline Pilots Security Association, « Fortified Cockpit Doors – Reliability 15 % », <http://www.secure-skies.org/fortifieddoors.php>, consulté le 2 mars 2007.

<sup>55</sup> « United Airlines Installing Secondary Security Barrier for Cockpit Protection », 27 septembre 2004, Semaine de la sécurité aérienne, [http://findarticles.com/p/articles/mi\\_m0UBT/is\\_37\\_18/ai\\_n6282708](http://findarticles.com/p/articles/mi_m0UBT/is_37_18/ai_n6282708).

<sup>56</sup> Hughes, John, « Pilots Pressure U.S. Agencies to Improve Cockpit Safety Rules », 5 juin 2006, [http://www.bloomberg.com/apps/news?pid=newsarchive&sid=ahA\\_nvMJzFXQ](http://www.bloomberg.com/apps/news?pid=newsarchive&sid=ahA_nvMJzFXQ).

travers de l'allée par un agent de bord lorsque le pilote s'apprête à sortir du poste de pilotage. Lorsque le pilote retourne dans son poste de pilotage, la barrière est remise facilement, permettant aux passagers de se rendre aux toilettes à l'avant<sup>57</sup>.

L'Association des pilotes d'Air Canada préféreraient des portes doubles, comme en a installé El Al, la compagnie aérienne nationale d'Israël qui a connu sa part de tentatives de détournement<sup>58</sup>. Un ancien directeur de la sécurité d'El Al décrit le système de doubles portes du poste de pilotage, comme suit : la porte la plus proche du pilote ne peut s'ouvrir à moins que la porte extérieure soit fermée et verrouillée<sup>59</sup>.

Selon l'Association des pilotes d'Air Canada, le système à doubles portes crée un espace sûr entre la cabine des passagers et le poste de pilotage, constituant ainsi la méthode la plus efficace pour protéger le poste de pilotage contre d'éventuelles attaques terroristes<sup>60</sup>.

Les gros appareils de transport de passagers sont presque tous équipés de portes pare-balles. Le Comité ne voit pas pourquoi l'ensemble de la cloison séparant la cabine des passagers du poste de pilotage ne serait pas blindée. Autrement, un agresseur pourrait faire feu à travers la cloison à partir des toilettes avant ou de toute partie de la cloison autre que la porte.

Ce genre de protection rendrait superflue l'utilisation d'agents de protection à bord. Ces agents coûtent cher et l'affectation de deux de ces agents à bord d'un vol ne dénote aucunement qu'il s'agit d'un usage intelligent de ressources rares. Le gouvernement américain insiste pour qu'il y ait deux de ces agents à bord des appareils à destination de l'aéroport international Reagan à Washington. Les passagers qui préfèrent l'aéroport Reagan à l'aéroport Dulles situé plus loin devraient payer les frais additionnels associés à la présence d'agents de protection à bord – et non le contribuable canadien. Les compagnies aériennes qui utilisent l'aéroport Reagan devraient payer la facture des agents de protection à bord et en refiler le coût aux passagers si tel est leur choix.

---

<sup>57</sup> « United Airlines Installing Secondary Security Barrier For Cockpit Protection », 27 septembre 2004, Semaine de la sécurité aérienne, [http://findarticles.com/p/articles/mi\\_m0UBT/is\\_37\\_18/ai\\_n6282708](http://findarticles.com/p/articles/mi_m0UBT/is_37_18/ai_n6282708)

<sup>58</sup> En près de 60 ans d'existence, El Al n'a connu qu'un seul véritable détournement – Hughes, John, « Pilots Pressure U.S. Agencies to Improve Cockpit Safety Rules », 5 juin 2006  
[http://www.bloomberg.com/apps/news?pid=newsarchive&sid=ahA\\_nvMJzfXQ](http://www.bloomberg.com/apps/news?pid=newsarchive&sid=ahA_nvMJzfXQ).

<sup>59</sup> Hughes, John, « Pilots Pressure U.S. Agencies to Improve Cockpit Safety Rules », 5 juin 2006  
[http://www.bloomberg.com/apps/news?pid=newsarchive&sid=ahA\\_nvMJzfXQ](http://www.bloomberg.com/apps/news?pid=newsarchive&sid=ahA_nvMJzfXQ).

<sup>60</sup> Canada in brief, « Two-door system cited as better cockpit security », *The Globe and Mail*, 26 février 2007, p. A10.

## **NOUVELLES RECOMMANDATIONS**

**A7. Le Comité recommande que tous les appareils futurs utilisés par les compagnies aériennes canadiennes soient équipés d'une cloison pare-balles entre le poste de pilotage et la cabine.**

**A7a. Le Comité recommande qu'une fois ces cloisons installées, il n'y ait plus aucun agent de protection à bord sur les vols autres que ceux à destination de l'aéroport Reagan, à Washington.**

**A7b. Que le coût des agents de protection à bord sur les vols à destination de Reagan soit à la charge des compagnies aériennes, et non des contribuables canadiens.**



## **Problème 6 :** **Alerter les équipages d'aéronefs**

Les membres du personnel naviguant ne sont pas tous informés de la présence d'un agent d'infiltration armé (un agent de protection) à bord. Le Comité a appris qu'Air Canada, par exemple, s'en remet à la discrétion du chef d'équipage pour informer le personnel de la présence d'un agent de protection à bord et de l'endroit où il se trouve.

Si un agent de bord pressent une menace à bord, il ou elle voudra sûrement savoir où se trouve l'agent de protection à bord pour l'alerter de la menace éventuelle.

### **RECOMMANDATION DU COMITÉ**

- **Le Comité a recommandé que tous les membres d'équipage soient informés de la présence d'un agent de protection à bord<sup>61</sup>. (Janvier 2003)**

### **RÉPONSE DU GOUVERNEMENT**

Dans sa réponse du 7 juillet 2006 au Comité, Transports Canada a déclaré :

« Le transporteur aérien, le pilote commandant de bord et l'agent de bord principal sont toujours avisés de la présence d'APB à bord de l'aéronef. Ce sont les transporteurs aériens qui décident si ce renseignement doit être divulgué aux autres membres d'équipage.

Pour des raisons de sûreté, les personnes qui sont au courant de la présence de l'APB ne doivent pas le divulguer, ni avant ni après le vol. TC s'attend à ce que tous les membres d'équipage à l'intérieur de la cabine connaissent l'identité de l'APB, à moins qu'une raison valable justifie leur ignorance. En fait, cette disposition offre un certain pouvoir discrétionnaire à la compagnie aérienne<sup>62</sup>. »

<sup>61</sup> Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, janvier 2003, p. 35, recommandation n° II.1.

<sup>62</sup> Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 7.

## **DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT**

Il se peut que Transports Canada s'attende à ce que tous les membres de l'équipage soient informés de l'endroit où se trouve un agent de protection à bord, mais, tant que cette responsabilité est déléguée aux compagnies aériennes, le Comité ne peut en avoir l'assurance.

### **NOUVELLE RECOMMANDATION**

**A8. Le Comité recommande que, tant que le programme des agents de protection à bord existe, Transports Canada exige que tous les membres de l'équipage soient informés de l'identité des agents de protection à bord, du siège qu'ils occupent et de la réponse prévue de l'équipage en cas de tentative de détournement.**

## **Problème 7 :** **Formation en matière de sécurité pour les préposés à l'entretien**

En préparant son rapport *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, publié en janvier 2003, le Comité a appris que, depuis les attentats du 11 septembre, les préposés à l'entretien qui travaillent côté piste n'ont pas suivi un programme de recyclage suffisant en matière de sécurité pour apprendre à reconnaître les menaces auxquelles les aéronefs sont exposés. Ces employés exercent des fonctions clés autour de l'aéronef et ont accès à toutes les zones névralgiques. Forts d'une formation supplémentaire, ils pourraient jouer un rôle plus grand dans le système de sécurité de l'aéroport.

Le Comité réexaminera cette question en interrogeant les employés pour savoir s'ils ont une meilleure formation en matière de sécurité. Or, jusqu'à ce jour, rien, à notre connaissance, n'indique que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) ou les compagnies canadiennes ont mis sur pied des programmes complets pour que les préposés à l'entretien participent à l'effort visant à améliorer la sécurité dans les aéroports ou que des exercices ou des essais ont eu lieu pour vérifier que les programmes mis en place sont efficaces.

### **RECOMMANDATION DU COMITÉ**

- **Le Comité a recommandé qu'avant le 30 septembre 2003, Transports Canada veille à ce que les compagnies aériennes offrent des cours de formation à leur personnel d'entretien et de maintenance, ainsi qu'à tous les autres employés travaillant à proximité des aéronefs, afin de les aider à repérer les situations et les matières potentiellement dangereuses<sup>63</sup>. (Janvier 2003)**

---

<sup>63</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, p. 25, recommandation n° I.3.

## RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le 7 juillet 2006, Transports Canada a répondu :

« Depuis janvier 2004, un groupe de travail, formé de représentants des directions de l'aviation civile et de la sûreté de TC et d'intervenants clés de l'industrie, a commencé l'examen des exigences de formation en matière de sûreté pour les autres groupes d'employés, notamment les agents d'accueil des passagers, les travailleurs de l'entretien, le personnel du service de passerelle et toute autre personne qui travaille à proximité d'un aéronef.

Le groupe de travail a rédigé une ébauche de directives de sûreté visant à appuyer les transporteurs aériens dans le développement des programmes de formation et des procédures opérationnelles en matière de sûreté aérienne pour le personnel au sol. Lors de la dernière réunion, le 12 octobre 2005, les membres du groupe de travail ont terminé la rédaction du document intitulé *Security Guidelines for Ground Personnel* (directives de sûreté pour le personnel au sol) et l'ont distribué au début du mois de mai 2006.

De plus, le Groupe de travail sur la formation en matière de sûreté du fret aérien – Éducation et formation (composé de représentants du service des programmes d'éducation et de formation en matière de sécurité de TC, d'intervenants de l'industrie du fret aérien et d'autres ministères) a révisé le *Programme de formation de TC sur le contrôle du fret*. Le nouveau programme comporte cinq modules dont une bande vidéo de formation. Il vise à voir à ce que tous les employés des installations de manutention du fret aérien des principaux aéroports canadiens aient accès aux connaissances et aux compétences dont ils ont besoin pour remplir leurs tâches d'agent de sûreté du fret aérien, conformément aux exigences de TC.

Pour sa campagne de sensibilisation sur la sûreté du fret aérien, menée en hiver 2005, le Comité national du fret aérien en matière de formation et de sensibilisation à la sûreté a élaboré et distribué une affiche intitulée « **SIGNALEZ TOUTE ACTIVITÉ SUSPECTE** ».

Cette affiche était surtout destinée aux entrepôts de fret exploités par les transporteurs de fret aérien.

Le Comité a également lancé sa campagne de sensibilisation de l'été 2005. L'objet de la campagne était de promouvoir l'importance de porter une pièce d'identité ou le laissez-passer de zone réglementée et de renforcer la vigilance à l'égard du signallement des irrégularités liées à la sûreté<sup>64</sup>. »

## **DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT**

Il s'agit d'un pas dans la bonne direction, mais les campagnes d'affichage et les messages de sensibilisation en milieu de travail sont des moyens insuffisants pour que les employés sachent reconnaître les matières ou les situations dangereuses – surtout lorsqu'il s'agit d'une bombe habilement dissimulée dans un colis.

Lorsqu'on aborde le sujet, on parle de « directives » et de « discussions ». Cela veut dire que quelque chose peut être fait, mais personne au sein de l'administration publique n'est tenu responsable si rien ne se passe.

Le Comité voudrait simplement que quelqu'un au sein de l'administration fédérale soit tenu responsable de veiller à ce que les préposés à l'entretien reçoivent une formation pour jouer un rôle en matière de sécurité dans les aéroports et que des contrôles soient prévus pour mesurer si ces employés savent quoi faire en cas de crise.

La population canadienne a besoin qu'on l'assure que tous les employés d'un aéroport – et non seulement le personnel de la sécurité – sont à l'affût du danger, qu'il s'agisse d'un collègue à l'air douteux ou du tic-tac d'un colis. Pouvons-nous compter sur une telle assurance? Non.

---

<sup>64</sup> Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 8-9.

## **Problème 8 :** **Qui est responsable de la sécurité dans les aéroports?**

Les rôles sont actuellement beaucoup trop éparpillés dans les aéroports canadiens. Sam Landry, un inspecteur de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) affecté à l'aéroport Lester B. Pearson de Toronto, a remis au Comité une liste de 57 agences de sécurité, forces policières, services de renseignements, ministères et organismes publics qui assument des responsabilités en matière de réglementation ou d'application de la loi à Pearson.

Étant donné les menaces pour la sécurité qui sévissent au XXI<sup>e</sup> siècle, il est essentiel que le gouvernement récupère une part de la responsabilité des aéroports qu'il avait déléguée à des administrations locales durant les années 1990.

Il y a un trop grand partage des responsabilités entre Transports Canada (l'organisme de réglementation responsable de la sûreté de l'aviation), L'ACSTA (l'instance en charge de la mise en œuvre des programmes de sécurité aérienne), la Gendarmerie royale du Canada (qui s'occupe d'appliquer partout les lois fédérales et fournit des services de maintien de l'ordre dans trois aéroports<sup>65</sup>), et les administrations aéroportuaires locales (qui exploitent les aéroports).

Il est clair, à la lumière des témoignages recueillis par le Comité, que la responsabilité de la sécurité des aéroports repose entre les mains d'un trop grand nombre d'intervenants pour pouvoir être assumée efficacement.

La sécurité aérienne exige une approche mieux ciblée.

Le 2 août 2002, l'inspecteur Sam Landry de la GRC, affecté à l'aéroport de Toronto, a fait parvenir la liste suivante au Comité :

---

<sup>65</sup> La Gendarmerie royale du Canada est chargée du maintien de l'ordre dans les aéroports d'Halifax, d'Edmonton et de Vancouver.

## LES 57 ORGANISMES RESPONSABLES DE LA SÉCURITÉ À L'AÉROPORT PEARSON<sup>66</sup>

1. Gendarmerie royale du Canada
2. GRC, Section antidrogue
3. GRC, Sécurité des PDM
4. GRC, Immigration et passeports
5. GRC, Douanes et accise
6. GRC, Peloton de protection du premier ministre
7. GRC, Section de l'exécution des lois fédérales
8. GRC, Produits de la criminalité
9. Police régionale de Peel
10. Service canadien du renseignement de sécurité
11. Greater Toronto Airport Authority (Administration aéroportuaire du Grand Toronto)
12. Agence des douanes et du revenu du Canada
13. Citoyenneté et Immigration Canada
14. Bureau des passeports (ministère des Affaires étrangères et du Commerce international)
15. U.S. Immigration and Naturalization Service
16. U.S. Customs
17. Transports Canada
18. NAVCANADA
19. Corps canadien des commissionnaires
20. Police provinciale de l'Ontario
21. Service de police de Toronto
22. Police régionale de York
23. Police régionale de Niagara
24. Police régionale de Hamilton-Wentworth
25. Police régionale de Halton
26. Postes Canada
27. Federal Express
28. Purolator
29. United Parcel Service
30. Group 4
31. Wackenhut
32. Service des incendies de Mississauga

---

<sup>66</sup> Présentation d'une demande de suivi de l'inspecteur Sam Landry, agent responsable, Gendarmerie royale du Canada, affecté à l'aéroport international de Toronto devant le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, 2 août 2002.

33. Service des incendies de Toronto
34. Santé Canada
35. Service régional de Peel
36. Toronto Transit Authority
37. Agence canadienne d'inspection des aliments
38. Ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire du Canada
39. Environnement Canada
40. Inflight Kitchens
41. CARA
42. Paragon Security
43. Alpha Security
44. ASP Security
45. Police militaire canadienne
46. Forces opérationnelles interarmées 2 (FOI 2)
47. Airport Group Canada
48. U.S. Federal Aviation Administration
49. U.S. Secret Service
50. U.S. State Department
51. Central Intelligence Agency
52. Sécurité d'El Al Airlines
53. Sécurité d'Air Canada
54. Sécurité d'Air Transat
55. Sécurité de Sky Service
56. Sécurité du Bureau aéropostal
57. Sécurité d'U.S. Air Force



## RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

- Le Comité a recommandé la création d'un organisme fédéral chargé de la sélection, de la formation et de la supervision du personnel responsable de l'inspection des passagers et de leurs bagages dans les aéroports, ainsi que du choix et de la surveillance des systèmes nécessaires. Cet organisme relèverait de la GRC<sup>67</sup>. (Février 2002)
- Le Comité a aussi recommandé que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) soit 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 réglementées des aéroports et au contrôle de sécurité de toutes les personnes et de tous les objets montant à bord d'un aéronef au Canada<sup>68</sup>. (Janvier 2003)

## RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le 7 juillet 2006, Transports Canada a répondu :

« Le 1<sup>er</sup> avril 2002, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) a été instituée en vue d'assurer plusieurs responsabilités essentielles en matière de sûreté aérienne. Le 31 décembre 2002, l'ACSTA a assumé l'entière responsabilité opérationnelle du contrôle préembarquement des passagers et des bagages. La responsabilité de l'ACSTA se résume à six domaines principaux :

- le contrôle préembarquement des passagers et de leurs effets personnels;
- l'achat, le déploiement, l'exploitation et l'entretien des systèmes de détection d'explosifs dans les aéroports;

---

<sup>67</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation n° 13

<sup>68</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation n° VIII.2

- les services de police de la GRC, à contrat, à bord de certains vols et de tous les vols à destination de l'aéroport national de Reagan;
- la mise en œuvre d'une carte d'identité pour les zones réglementées;
- le contrôle de non-passagers accédant aux zones réglementées des aéroports;
- les contributions aux services de police complémentaires dans les aéroports.

L'ACSTA a adopté une approche intégrée à l'égard de l'élaboration et de la mise en œuvre d'un programme exhaustif de formation, de certification, de validation et de perfectionnement, lequel comprend plusieurs niveaux de compétence. Le Programme national de formation et de certification de l'ACSTA (PNFC) s'appuie sur les exigences réglementaires et un certain nombre de niveaux de compétence, en vertu desquels les agents de contrôle gravissent les échelons, d'agent de contrôle de base (appareil de radioscopie traditionnel, DTE et méthodes de fouille) à spécialiser (CNP, EDRE et CTX). Ils pourraient même devenir superviseur ou instructeur. Le cours de formation s'articule autour des compétences de base et il est axé sur la sûreté, les habiletés interpersonnelles et la technologie. Le cours est dispensé dans le cadre de séances en classe, de formation assistée par ordinateur ou de formation en cours d'emploi. L'ACSTA a également mis sur pied des programmes de présélection et de perfectionnement.

L'ACSTA investit plus de 4 000 \$ dans la formation de chacun des agents de contrôle. Depuis sa création, la formation en classe a triplé et la formation en cours d'emploi a quadruplé. L'ACSTA a également intégré l'apprentissage à distance. En outre, elle a mis en œuvre des procédures normalisées d'exploitation à l'échelle nationale. L'ACSTA examine et améliore régulièrement son programme national, compte tenu des besoins changeants. Les programmes de présélection et de perfectionnement continu sont des exemples d'améliorations apportées à ce jour. De plus, l'ACSTA déploie des logiciels perfectionnés comme le Système de projection d'images de menaces (SPIM) et le *X-ray Tutor* (X-RT). Le SPIM renforce la vigilance des agents de contrôle, tandis que le *X-RT* complète les programmes de formation actuels, car il comprend de la formation en cours d'emploi visant à renforcer la capacité de reconnaissance des objets qui constituent une menace.

Le gouvernement du Canada est d'avis que la gamme actuelle des responsabilités qui ont été confiées à l'ACSTA lui donne la capacité d'améliorer considérablement la sûreté aérienne. Cette gamme de responsabilités est prise en considération dans le cadre de l'examen de la *Loi sur l'ACSTA*.

Alors que l'ACSTA est responsable de la prestation de services particuliers, TC fournit et surveille les cadres politiques et réglementaires. Cette répartition des responsabilités améliore les vérifications et l'équilibrage du système<sup>69</sup>. »

## **DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT**

Le comité met Transports Canada au défi de démontrer que la hiérarchie, la reddition de comptes et les responsabilités sont bien définies dans les aéroports canadiens.

Le texte qui précède, c'est exactement la réponse de Transports Canada; il s'agit essentiellement d'un résumé de ce que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) a fait pour former les agents de contrôle.

C'est un peu triste.

Quoi qu'il en soit, ce n'est pas à Transports Canada, mais à l'ACSTA, qu'il appartient de répondre aux questions concernant la sécurité dans les aéroports canadiens.

Transports Canada devrait se retirer du domaine de la sécurité et se concentrer dans les domaines de sa compétence. Par exemple, rendre le réseau de transport du Canada plus efficace. C'est ce qui intéresse vraiment Transports Canada : transporter les personnes et les marchandises le plus efficacement possible. Le Comité ne dit pas que ce n'est pas un objectif louable. Ce l'est sûrement.

Toutefois, il faudrait confier à d'autres la question de la sécurité, surtout parce que les impératifs de la sécurité nuisent parfois au transport des personnes et des

---

<sup>69</sup> Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 14-15.

marchandises. Confier la sécurité à Transports Canada, c'est comme confier l'environnement à Industrie Canada. Industrie Canada cherche à maximiser la production. Les environnementalistes veulent s'assurer que la production ne pollue pas la planète. Les deux rôles sont incompatibles.

L'ACSTA devrait rendre des comptes au Parlement par l'entremise du ministre de la Sécurité publique et relever sur le plan opérationnel de la Gendarmerie royale du Canada. Un tel changement favoriserait la nouvelle culture axée sur la sécurité de l'ACSTA et une meilleure collaboration entre les deux organismes.

Le Comité exhorte le gouvernement à confier à l'ACSTA la responsabilité des opérations de sécurité, et à la GRC, celle de la stratégie en matière de sécurité.

Ainsi, au lieu de consulter les intervenants pendant des années pour aboutir à des demi-mesures, nous pourrions peut-être en arriver à des mesures complètes et responsables en matière de sécurité et les appliquer dans un délai raisonnable.

## **NOUVELLE RECOMMANDATION**

**A9. Le Comité recommande de transférer la responsabilité de la sécurité dans les aéroports de Transports Canada au ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile.**

## **Problème 9 :** **Sécurité des aéronefs compromise à cause du programme des expéditeurs connus**

Le Comité a recommandé un contrôle intégral et rigoureux de tout le fret qui transite dans les 89 grands aéroports canadiens. Toutefois, tant qu'un contrôle intégral ne sera pas assuré, le gouvernement devrait mettre fin à son programme qui consiste à désigner certains expéditeurs comme étant « sûrs » ou « connus » pour que leurs colis puissent être montés à bord rapidement sans subir de contrôle.

Comment peut-on considérer qu'un expéditeur est sûr lorsqu'il n'y a pratiquement aucune garantie que les expéditeurs connus contrôlent leurs employés et leurs clients avant d'embarquer des colis ou tout autre type de fret dans un aéronef?

### **RECOMMANDATION DU COMITÉ**

- **Le Comité a recommandé de mettre un terme à la pratique qui consiste à lever les mesures de sécurité dans le cas des « expéditeurs connus ». Il propose d'élaborer un protocole applicable aux expéditeurs qui serait fondé sur leur fiabilité un peu comme celui que l'on est en train d'adopter en vertu de l'accord sur la « frontière intelligente » conclu avec les États-Unis<sup>70</sup>. (Janvier 2003)**

### **RÉPONSE DU GOUVERNEMENT**

Le 7 juillet 2006, Transports Canada a répondu :

«Transports Canada a des exigences en matière de sécurité concernant la sécurité du fret et du courrier aérien. Le ministère veille à ce que ces exigences soient respectées.»

<sup>70</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation n° III.3.

De plus, TC a mis en place des exigences en matière de sûreté afin de s'occuper de la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne. Le ministère surveille le respect de ces exigences. Depuis 2004, TC a entrepris un examen exhaustif des lacunes dans la sûreté du fret aérien en débattant des politiques avec les intervenants et les autres ministères; en évaluant les risques liés au fret aérien; en examinant les pratiques internationales et en élaborant une stratégie de sûreté du fret aérien.

Dans son budget de 2006, le gouvernement a alloué 26 millions de dollars sur deux ans à la conception et à la mise à l'essai d'un programme de sûreté du fret aérien visant à atténuer les risques pour le transport aérien et à favoriser le transport efficace de marchandises à l'échelle nationale et internationale. TC collaborera étroitement avec l'ASFC pour étudier et évaluer une vaste gamme de mesures d'efficacité, allant de l'établissement d'exigences comparables à l'intégration des programmes de sûreté.

Conformément au PSP, le Canada s'engage à collaborer avec les États-Unis pour élaborer des programmes comparables de sûreté de la chaîne d'approvisionnement; élaborer des protocoles comparables de contrôle et d'inspection et étudier la possibilité de créer une base de données interexploitables d'expéditeurs connus. L'approche adoptée par Transports Canada vise à maintenir l'efficacité du secteur du transport du fret et du transport aérien, tout en renforçant la sûreté.

Le Groupe de travail sur la formation en matière de sûreté du fret aérien – Éducation et formation (composé de représentants du service des programmes d'éducation et de formation en matière de sécurité de TC, d'intervenants de l'industrie du fret aérien et d'autres ministères) a révisé le *Programme de formation de TC sur le contrôle du fret*, lequel comporte cinq modules dont une bande vidéo de formation. Il vise à voir à ce que les employés des installations de manutention du fret aérien des principaux aéroports canadiens aient accès aux connaissances et aux compétences dont ils ont besoin pour remplir leurs tâches d'agent de sûreté du fret aérien, conformément aux exigences de TC.

Pendant l'été 2004, TC a collaboré avec l'industrie du fret aérien afin de créer une nouvelle campagne de sensibilisation sur la sûreté du fret aérien<sup>71</sup>. »

## DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Cette réponse passe-partout reprend les réponses à d'autres recommandations. Elle est si lacunaire qu'elle ne mentionne même pas le fait que Transports Canada a déjà entrepris une étude de 26 millions de dollars visant à améliorer la sécurité du fret aérien, étude occasionnée, du moins en partie, par le fait qu'il est reconnu que le gouvernement a des réserves concernant le programme actuel des « expéditeurs connus ». Suit des témoignages faits devant le Comité le 19 juin 2006 :

**Le sénateur Banks** : Pouvez-vous me dire exactement à quoi serviront ces 26 millions de dollars, quelles parties seront concernées par ce processus, et quelles fonctions seront exercées? Pouvez-vous m'indiquer l'échéancier de mise en œuvre de cette initiative? Pouvez-vous me dire combien de temps il faudra pour que ce programme soit réalisé? Dans le cas des camions des zones réglementées, il a fallu attendre trois ans et demi et nous n'avons jamais eu aucun engagement de qui que ce soit sur le temps qu'il faudrait pour faire ça. Maintenant, vous recevez 26 millions de nouveaux dollars pour le fret aérien. Ça prendra combien de temps?

**M. Ranger, sous-ministre des Transports, de l'Infrastructure et des collectivités, Transports Canada** : Tout d'abord, nous ne partons pas de rien. Je sais qu'il y a eu des critiques, et elles étaient légitimes, mais il y a déjà un programme concernant les expéditeurs. Nous avons eu des préoccupations. Il y a des failles que nous devons combler. Cet argent servira à concevoir un programme qui fera l'objet d'un essai pilote. Il y aura quelques interventions spécifiques.

**Le sénateur Banks** : Pour combler les failles?

**M. Ranger** : Oui, pour combler ces failles. Je demande à M. Grégoire de m'indiquer en détail ses intentions.

**M. Grégoire, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, Transports Canada** : Cet argent est destiné à concevoir des améliorations pour le fret aérien et à réaliser des essais pilotes. Il ne s'agit pas de combler toutes les failles tout de suite. Nous voulons évaluer et mettre au point des programmes réglementés de sécurité concernant les agents et les expéditeurs pour rehausser la sécurité dans l'intégrité

<sup>71</sup> Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 3-4.

de la chaîne d'approvisionnement. Cela se fera avec environ 1 000 sociétés, à quelques douzaines près. Nous voulons évaluer et concevoir une base de données des expéditeurs connus pour essayer d'identifier les partenaires à risque faible de la chaîne d'approvisionnement. À terme, nous aimerions avoir jusqu'à 30 000 sociétés dans le programme.

Plus de cinq ans après le 11 septembre, il est malheureux de constater que la question de la sécurité du fret aérien en est toujours au stade des discussions, mais le Comité se réjouit au moins que Transports Canada reconnaisse qu'il y a des lacunes qu'il faut corriger.

Ce qui préoccupe surtout le Comité, au-delà de la lenteur du processus, c'est que les « intervenants » proposent un programme fondé sur la collaboration volontaire, les pratiques exemplaires et les vidéos.

Le gouvernement doit établir des règles rigoureuses et expéditives concernant les vérifications des antécédents et les précautions en matière de sécurité qui s'imposent lorsqu'il s'agit de transporter des colis et du fret aérien à bord d'appareils qui transportent des passagers.

## **NOUVELLES RECOMMANDATIONS**

**A10. Le Comité recommande que le gouvernement du Canada prenne les mesures qui s'imposent pour accélérer son étude sur la sécurité du fret aérien afin d'en publier les résultats au printemps 2008.**

**A11. Le Comité recommande que le gouvernement du Canada utilise les résultats de l'étude pour créer un système infallible qui corrigera les lacunes concernant la sécurité du fret aérien dans l'année suivant la publication des résultats de l'étude.**



## **Problème 10 :**

### **Lacunes des exploitants de services aéronautiques à l'aéroport en matière de sécurité**

Les exploitants de services aéronautiques à l'aéroport – c'est-à-dire essentiellement, les aérodromes privés rattachés à de grands aéroports pour l'utilisation d'avions nolisés, de jets d'affaire et d'avions de plaisance – ne font l'objet de pratiquement aucun examen. L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) doit contrôler ces services, car un gros aéronef privé ou nolisé pourrait tomber entre de mauvaises mains, être utilisé comme missile et causer des dégâts importants, voire même occasionner des décès.

#### **RECOMMANDATION DU COMITÉ**

- **Le Comité a recommandé que Transports Canada exige que les aéronefs privés partant d'un aéroport placé sous la supervision de l'ACSTA ne soient pas autorisés à décoller avant que l'aéronef, les passagers et leurs bagages n'aient été fouillés. Tout aéronef privé en provenance d'un aérodrome qui n'est pas supervisé par l'ACSTA, qu'il s'agisse d'un terrain privé au Canada ou d'un aéroport à l'étranger, devrait être fouillé à l'arrivée, afin d'assurer la sécurité des aéroports canadiens<sup>72</sup>. (Janvier 2003)**

#### **RÉPONSE DU GOUVERNEMENT**

Dans sa réponse du 7 juillet 2006 au comité, Transports Canada a affirmé :

« Même si en vertu du régime actuel il n'est pas obligatoire de contrôler les passagers et les bagages à l'arrivée, tout passager ou bagage en provenance d'un aéroport non désigné est contrôlé s'il est transféré à bord d'un vol à destination d'un aéroport désigné. De plus, certains aéroports ont mis en place des mesures pour éviter que les

<sup>72</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation n° V.1

passagers contrôlés n'entrent en contact avec les passagers non contrôlés; cela garantit l'intégrité du processus de contrôle.

Compte tenu de l'évaluation de la menace et des risques, le ministère continue à affecter les ressources de contrôle en priorité aux activités aériennes commerciales, celles auxquelles les passagers ont accès, y compris le service régulier et les vols affrétés.

Le ministère, dans les aéroports désignés, entreprend un examen exhaustif des vols commerciaux dans le but d'étendre l'application des exigences en matière de contrôle à davantage de vols commerciaux et de continuer à travailler en étroite collaboration avec nos partenaires de l'industrie et l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien afin d'obtenir leurs points de vue et d'évaluer les répercussions sur leurs activités. Les discussions avec les intervenants se poursuivront en 2006 et TC cherche à mettre en œuvre les nouvelles améliorations en 2006-2007<sup>73</sup>. »

Dans sa réponse du 18 décembre 2006 à une demande de clarification du Comité, Transports Canada a répondu :

« Les passagers et les bagages déjà contrôlés à l'aéroport d'origine n'ont pas à être contrôlés de nouveau avant un vol de correspondance à condition qu'ils ne quittent pas la zone stérile.

Un « aéroport désigné » s'entend d'un aéroport où l'ACSTA effectue des contrôles. Dans les aéroports non désignés, l'ACSTA n'assure pas une présence. Il y a 89 aéroports désignés qui gèrent quelque 99 % de tous les vols commerciaux de passagers au Canada. De plus, il y a 545 autres aéroports certifiés qui, en raison de leur niveau d'activité, doivent respecter les normes de certification de Transports Canada. Il y a aussi 1 096 aérodromes enregistrés qui, par définition, sont des installations enregistrées auprès de Transports Canada comme sites d'atterrissage et de décollage (y compris sur l'eau)<sup>74</sup>. »

---

<sup>73</sup> Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 15-16.

<sup>74</sup> Transports Canada, « Réponse aux questions additionnelles du Comité », 18 décembre 2006, [Traduction].

## DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Voici une phrase intéressante : « Le ministère, dans les aéroports désignés, entreprend un examen exhaustif des vols commerciaux dans le but d'étendre l'application des exigences en matière de contrôle à davantage de vols ... »

Fini de tergiverser! Les exploitants de services aéronautiques en périphérie des aéroports présentent autant de danger que les exploitants de terminaux de passagers et de fret. Des appareils relativement gros décollent de ces installations. Sans contrôle, comment empêcher un terroriste de prendre les commandes de ces appareils et de foncer sur une installation?

Nombreux sont les exemples de négligence manifeste en matière de sécurité dont, notamment, le fait qu'un grand nombre d'appareils puissent atterrir ou décoller au centre de grandes villes sans que les passagers ou les bagages ne subissent aucune fouille. Les deux cas les plus flagrants sont bien sûr les dessertes par hydravion et par hélicoptère des ports de Vancouver et de Victoria. Ce type de service, commercial sans être lié à un aéroport, devrait être inclus dans la réglementation de l'ACSTA en matière de fouille des passagers et des bagages.

### **NOUVELLE RECOMMANDATION**

**A12. Le Comité recommande que toutes personnes et tous les véhicules, y compris les aéronefs privés, soient fouillés dans toutes les installations de services rattachées aux 89 aéroports actuellement désignés.**

**A12a. Le Comité recommande que les installations aéronautiques de municipalités telles que Victoria ou Vancouver soient immédiatement désignées comme étant sous la surveillance de l'ACSTA.**

## **Problème 11 :**

### **Les petits aéroports sont des maillons faibles dans le système de sécurité des aéroports**

Tout comme les exploitants des services aéronautiques rattachés à des aéroports canadiens, les vols en provenance de petits aéroports où la sécurité est faible ou inexistante posent un problème de sécurité dans l'ensemble du réseau canadien de transport aérien.

Le fret aérien provenant d'aéroports locaux n'est pas vérifié quand il arrive à l'un ou l'autre des 89 aéroports désignés relevant de l'Administration canadienne de la sécurité du transport aérien (ACSTA). Le Canada compte 1 419 aérodromes et aéroports au total. Le fret provenant des 1 370 petits aéroports doit être vérifié à son arrivée dans des aéroports désignés. S'il ne l'est pas, des matières dangereuses pourraient facilement entrer dans un grand aéroport et constituer un danger pour l'aéroport et ses environs.

#### **RECOMMANDATION DU COMITÉ**

- **Le Comité a recommandé que les particuliers, le fret et les aéronefs 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 désigné relevant de la compétence de l'ACSTA<sup>75</sup>. (Janvier 2003)**

#### **RÉPONSE DU GOUVERNEMENT**

Le 7 juillet 2006, Transports Canada a répondu :

« Des contrôles de sûreté sont en place dans les petits aéroports et dans les aéroports qui relèvent de l'autorité de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) afin de séparer

---

<sup>75</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation n° III.4.

les passagers ayant déjà subi un contrôle de ceux qui attendent d'être contrôlés.

TC est à évaluer le système aéronautique dans son ensemble, y compris les opérations dans les petits aéroports. Le ministère instaurera des procédures de sûreté plus rigoureuses, s'il y a lieu<sup>76</sup>.

« L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a décidé qu'en date du 1<sup>er</sup> janvier 2006, tous les pays devront avoir mis en œuvre le processus de contrôle des bagages enregistrés pour les vols internationaux. L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et Transports Canada (TC) ont dépassé les exigences de l'OACI et contrôlent les bagages enregistrés pour tous les vols internationaux et la plupart des vols nationaux depuis le 31 décembre 2005.

L'ACSTA a élaboré un plan de déploiement pour l'équipement des SDE, lequel s'échelonne sur les trois à cinq ans de la période de mise en œuvre annoncée dans le budget de 2002. TC a collaboré avec l'ACSTA pour accélérer la mise en œuvre du plan en adoptant des mesures provisoires qui permettront de procéder à des contrôles avant la mise en place permanente et complète des installations aux principaux aéroports.

Au terme de la mise en œuvre des SDE dans les aéroports désignés, tous les bagages de cabine et bagages enregistrés seront soumis à une détection d'explosifs. L'utilisation d'autres méthodes de contrôle, comme l'équipement de radioscopie, les chiens renifleurs et les procédures de fouille manuelle, se poursuivra et sera même étendue dans certains cas<sup>77</sup>. »

---

<sup>76</sup> Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 9.

<sup>77</sup> Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 2.

## DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

« TC est à évaluer le système aéronautique dans son ensemble, y compris les opérations dans les petits aéroports. Le ministère instaurera des procédures de sûreté plus rigoureuses, s'il y a lieu<sup>78</sup>. »

**TRADUCTION :** Ne posez pas de questions. Nous nous rendront peut-être dans les petits aéroports un jour, ou peut-être pas. Le cas échéant, nous vous le ferons savoir.

Le Comité a fait la recommandation suivante il y a quatre ans, et il la maintient :

- **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.**

**[Janvier 2003 – *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*]**

Les aéronefs non fouillés à leur arrivée à un aéroport désigné en provenance d'un aéroport non désigné présentent une menace encore plus grande que les camions non fouillés qui ont accès côté piste. Ils devraient être traités en conséquence.

---

<sup>78</sup> Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 9.

## **Problème 12 :**

### **Déficiences du renseignement à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA)**

L'ACSTA n'a pas développé la capacité ni les liens qu'il faut avec les autres intervenants des milieux de la sécurité et du renseignement pour être en mesure de prémunir les voyageurs dans les aéroports canadiens et à bord des avions des lignes aériennes canadiennes contre les situations dangereuses.

Le Comité a cru pendant un certain temps que l'ACSTA devait se doter de moyens pour recevoir et utiliser directement les dernières analyses du SCRS et de la GRC concernant des attaques et des menaces potentielles de terroristes. L'ACSTA devrait aussi adopter des mécanismes précis pour lui permettre de partager les renseignements de ce genre avec le personnel de première ligne et de les canaliser en retour.

Voici un extrait du *Rapport d'examen spécial* de décembre 2006 de la vérificatrice générale :

« L'ACSTA considère que l'une de ses priorités est d'avoir un accès plus grand aux renseignements de sécurité. Le milieu de la sécurité du renseignement du Canada se compose de Transports Canada et de plusieurs autres organismes comme la GRC et le SCRS, mais il ne comprend pas l'ACSTA. Transports Canada transmet des renseignements à l'ACSTA. Cependant, l'ACSTA a déclaré qu'elle doit avoir directement accès aux renseignements de sécurité et que cela est primordial pour qu'elle puisse faire son travail de manière efficace. Elle a embauché deux employés pour regrouper et analyser les renseignements de sécurité. Ces employés préparent des fiches quotidiennes et des rapports hebdomadaires de renseignements à l'intention de la haute direction de l'ACSTA<sup>79</sup>. »

L'ACSTA doit se doter d'une capacité en matière de renseignement pour pouvoir former ses agents affectés au contrôle préembarquement et au contrôle des non-passagers. Pour qu'elle puisse contrer l'action des terroristes et des criminels, il

---

<sup>79</sup> Bureau du vérificateur général du Canada, « Rapport d'examen spécial – version expurgée », 15 décembre 2006, p. 19, disponible à : [http://www.catsa-acsta.gc.ca/francais/about\\_propos/rep\\_rap/oag\\_bvg/CATSA%20Exam\\_Spec\\_F.pdf](http://www.catsa-acsta.gc.ca/francais/about_propos/rep_rap/oag_bvg/CATSA%20Exam_Spec_F.pdf).

faut que la formation qu'elle dispense repose sur des renseignements fiables et à jour.

### **RECOMMANDATION DU COMITÉ**

- **Le Comité a recommandé que l'ACSTA se dote d'une capacité en matière de renseignement pour pouvoir s'acquitter efficacement de ses responsabilités<sup>80</sup>. (Janvier 2003)**

### **RÉPONSE DU GOUVERNEMENT**

Dans sa réponse du 7 juillet 2006 au comité, Transports Canada a affirmé :

« L'ACSTA a mis en œuvre des normes nationales par l'intermédiaire de ses programmes de formation et de certification à niveaux multiples à l'intention des agents de contrôle. L'ACSTA a mis en œuvre des procédures normalisées d'exploitation et des plans opérationnels pour l'ensemble des 89 aéroports désignés.

Actuellement, TC fournit les renseignements de sécurité appropriés à l'ACSTA compte tenu des responsabilités de cette dernière. L'ACSTA collabore étroitement avec TC et le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile du Canada afin de veiller au partage adéquat de renseignements sur les menaces. La décision de consolider les rôles et responsabilités en matière de sûreté aéroportuaire et aérienne se trouve entre les mains du gouvernement du Canada<sup>81</sup>. »

### **DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT**

Pourquoi un service de sécurité continuerait-il de recevoir du renseignement de sécurité d'un ministère dont le mandat a trait au transport efficace des personnes et des marchandises et non à la sécurité?

---

<sup>80</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation no VIII.3.

<sup>81</sup> Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 16.



Pourquoi le service de sécurité ne serait-il pas doté d'une capacité en matière de renseignement?

S'agirait-il d'une autre guerre intestine à Ottawa?

## **NOUVELLES RECOMMANDATIONS**

**A13. Le Comité recommande que le gouvernement du Canada donne à l'ACSTA accès à tout renseignement disponible en matière de sécurité aérienne.**

**A14. Le Comité recommande que l'ACSTA se dote de sa propre capacité en matière d'analyse de renseignements, en collaboration avec la GRC et le SCRS.**

## **Problème 13 :** **Confidentialité excessive en matière de sécurité**

Les autorités canadiennes sont promptes à invoquer le besoin de confidentialité au nom du maintien de la sécurité dans les ports et les aéroports. Elles soutiennent que toute information donnant une idée de l'état de la sécurité dans ces centres vitaux pourrait servir à d'éventuels terroristes si elle était divulguée.

Le Comité ne rejette pas l'argument selon lequel il convient de tenir confidentiels les renseignements qui permettraient de contourner le système de sécurité. Mais nous savons d'expérience que la confidentialité excessive permet de camoufler un manque d'efficacité ou une mauvaise administration et entraîne généralement des manquements à la sécurité.

Le fait de taire des renseignements sur les failles du système de sécurité dans les ports et les aéroports n'a pas vraiment d'effet dissuasif sur quiconque cherche à connaître ces failles, car il est possible d'obtenir les renseignements voulus auprès du personnel des ports et des aéroports. Seule la population canadienne est laissée dans le noir. Les électeurs ont besoin d'information pour exiger des gouvernements qu'ils rehaussent les mesures de sécurité lorsque cela est nécessaire.

Lorsque le Comité s'est intéressé à la sécurité des ports maritimes et des aéroports après le 11 septembre 2001, de nombreux bureaucrates, et quelques politiciens, ont réagi comme si la sécurité aérienne et la sécurité des aéroports relevaient de leur domaine exclusif et que la seule chose que pouvait faire le public était de se fier à eux.

En entendant les témoignages livrés par des représentants de Transports Canada, le Comité était consterné de voir ceux-ci invoquer le besoin de confidentialité pour éviter de répondre à des questions visant à déterminer si le gouvernement prenait les mesures nécessaires pour protéger les voyageurs. Le Comité a fini par se tourner du côté des employés d'aéroports, qui, comme tous leurs collègues, savent que la sécurité dans les aéroports canadiens est en grande partie illusoire.

La sécurité reposant sur la confidentialité est défailante, car elle est à tout jamais compromise dès lors qu'il y a atteinte à la confidentialité. Comme le souligne Bruce Schneier dans son livre *Beyond Security*, aussi solide que soit la serrure, si

les voleurs savent qu'il y a une clé sous le paillason, on peut dire adieu à la sécurité.

Dans les aéroports canadiens, absolument tout le monde sait où se trouvent les clés et quelles serrures sont vulnérables. Le crime organisé a depuis longtemps ouvert de larges brèches dans le système de sécurité des aéroports, que le gouvernement affirme être en train de refermer.

Mais nous avons découvert que ce n'est pas le cas. À partir du moment où la confidentialité ne tenait plus, la sécurité a commencé à s'améliorer. Sur quoi doit-on alors miser : la confidentialité ou un degré d'ouverture?

La confidentialité n'est pas un remède aux problèmes de sécurité. Elle ne fait que retarder leur résolution.

## **RECOMMANDATIONS DU COMITÉ**

- **Le gouvernement fédéral devrait énoncer et mettre en oeuvre 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<sup>82</sup>. (janvier 2003)**
- **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<sup>83</sup>. (janvier 2003)**

## **RÉPONSE DU GOUVERNEMENT**

Voici la réponse fournie par Transports Canada le 7 juillet 2006 :

« L'ACSTA collabore avec le Bureau du vérificateur général du Canada afin de s'assurer que toutes les dépenses sont correctement déclarées. Aux

---

<sup>82</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandations n<sup>os</sup> X.1 et X.2.

<sup>83</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandations n<sup>os</sup> X.1 et X.2.

fins de transparence et de reddition de comptes, l'Administration publique également tous les renseignements sur son site Web<sup>84</sup> ».

## **DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT**

Depuis la tragédie du 11 septembre, les gouvernements du Canada ont apporté des changements aux systèmes de sécurité dans les ports et les aéroports canadiens. Mais dans bien des cas, ils n'y ont pas apporté les changements recommandés par le Comité et par d'autres intéressés, dont la vérificatrice générale du Canada.

Les réponses que nous avons obtenues des représentants des gouvernements successifs qui ont tenté de mettre à jour le *Manuel de sécurité* se résument à la morne assurance que l'univers poursuit sa marche comme il se doit ou qu'un ministère ou un autre collabore avec les intervenants à... et patati et patata.

**Ce qu'il manque au tableau, c'est une vision claire du gouvernement où il reconnaît son obligation d'assurer une sécurité aérienne intégrale et, comme l'a souligné la vérificatrice générale dans son rapport de 2005, de mettre en place un système de mesure des bons éléments et des moins bons.**

Nous n'avons reçu aucune réponse du gouvernement démontrant à l'évidence que des tests ont été effectués et qu'ils font ressortir les points positifs du système ou les points nécessitant des correctifs.

Non seulement nous ignorons les résultats des tests qui pourraient être effectués, mais, dans la plupart des cas, nous ne savons même pas si des tests sont en cours.

Comment savoir si un système de sécurité fonctionne bien s'il n'est pas mis à l'épreuve? Comment la population canadienne peut-elle juger si les voyages par avion sont sûrs quand elle ignore les résultats des tests? Si ces derniers sont positifs, leur divulgation aura pour effet d'accroître la confiance dans le système. S'ils ne sont pas bons, la population mérite de le savoir.

La vérificatrice générale se plaint de l'absence de mécanismes institutionnalisés d'évaluation des risques à Transports Canada. A-t-on établi de tels mécanismes

---

<sup>84</sup> Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006.

depuis la publication du rapport de la vérificatrice? Ont-ils donné des résultats? À notre connaissance, non.

Le gouvernement du Canada s'en tire avec des retouches superficielles. Faire sauter les gens dans des cerceaux aux points de contrôle de sécurité des passagers donne à penser que le contrôle est serré, et les vols, sûrs.

Qu'en est-il de la sécurité dans les coulisses, là où l'on vérifie les bagages, où l'on embarque le courrier et les marchandises et où s'affairent le personnel des aéroports ainsi que les fournisseurs de l'extérieur? Les autorités aéroportuaires vérifient-elles les systèmes de sécurité intérieurs? Si elles ne le font pas, elles le devraient. Si elles le font, elles devraient communiquer les résultats de leurs vérifications. La sécurité dans les aéroports est une question de la plus haute importance pour les Canadiens. La population doit pouvoir se déplacer par avion en toute connaissance de cause.

Les « tests d'intrusion » qui ont actuellement cours en sont un bon exemple : des agents du gouvernement tentent subrepticement de passer des armes à feu, des couteaux et des « explosifs » aux contrôles pour vérifier si l'ACSTA fait bien son travail. Avant le 11 septembre, le gouvernement rendait toujours publics les résultats. Depuis, il ne le fait plus – de toute évidence parce que les États-Unis ne le font pas.

Le Comité a appris de hauts fonctionnaires que le taux d'échec – pourcentage d'objets non détectés aux contrôles – se situe dans les deux chiffres.

C'est scandaleux et, si le public connaissait les vrais chiffres, les gens réclameraient des mesures.

Aux demandes du Comité pour que cette information soit rendue publique, le gouvernement a répondu que cette information servirait ; à cause des terroristes – même si elle est communiquée de manière générale au lieu de porter sur des objets précis. Le Comité a répliqué en proposant que les résultats soient rendus publics six mois après les tests ou au bout de tout délai raisonnable jugé nécessaire pour corriger les lacunes. Le gouvernement a refusé du revers de la main.

## **NOUVELLE RECOMMANDATION**

**A15. Le Comité recommande que le gouvernement du Canada rende publics, dans les six mois suivants, les résultats des tests d'intrusion effectués dans les aéroports, ou mette en œuvre un plan pour faire en sorte que ces résultats soient communiquée de façon régulière après une période plus longue, mais cependant raisonnable, afin de se laisser suffisamment de temps pour corriger les lacunes révélées par les tests.**

Voici ce que pense Bruce Schneier après avoir étudié la question :

« N'acceptez pas qu'on vous dise que les détails d'un système de sécurité ne peuvent être dévoilés pour des raisons de confidentialité. J'ai évalué des centaines de systèmes de sécurité au cours de ma carrière et j'ai appris que lorsque quelqu'un ne veut pas révéler les détails du système, c'est habituellement que cette personne serait embarrassée de le faire. Le secret contribue à perpétuer la mentalité du « fiez-vous à nous et vous ne le regretterez pas », qui aboutit inmanquablement à la mise en place de systèmes de sécurité boiteux. L'ouverture démystifie; le secret obscurcit.»<sup>85</sup>

Bruce Schneier

*Beyond Fear: Thinking Sensibly about Security in an Uncertain World*, page 278

---

<sup>85</sup> Bruce Schneier, *Beyond Fear: Thinking Sensibly about Security in an Uncertain World* (New York, Copernicus Books, 2003), p. 278. [traduction]

## **Problème 14 :**

### **Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien**

Imposé le 27 mars 2002 sur les vols en provenance des aéroports canadiens, le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien est une taxe directe que doivent payer les passagers du transport aérien pour l'amélioration de la sécurité dans le système de circulation aérienne par suite des événements du 11 septembre.<sup>86</sup>

Depuis sa création, le montant du droit a été modifié à quatre reprises, comme l'indique le tableau qui suit.

**MODIFICATIONS APPORTÉES AU DROIT POUR LA SÉCURITÉ DES PASSAGERS DU TRANSPORT AÉRIEN, DE MARS 2002 À L'HEURE ACTUELLE<sup>87</sup>**

**27 mars 2002 – 18 juin 2003**

Vols intérieurs – 24 \$  
Vols continentaux – 24 \$  
Vols à l'extérieur du continent – 24 \$

**19 juin 2003 – 12 mai 2005**

Vols intérieurs – 14 \$  
Vols continentaux – 24 \$  
Vols à l'extérieur du continent – 24 \$

**13 mai 2005 – 28 juin 2005**

Vols intérieurs – 12 \$  
Vols continentaux – 20 \$  
Vols à l'extérieur du continent – 20 \$

**29 juin 2005 – 21 juin 2006**

Vols intérieurs – 10 \$  
Vols continentaux – 17 \$  
Vols à l'extérieur du continent – 17 \$

<sup>86</sup> Cette taxe avait été recommandée par le sénateur Colin Kenny, président du Comité permanent de la sécurité publique et nationale, dans un éditorial intitulé « We should start charging airline travelers a safety tax of \$10 », en date du 29 octobre 2001, qui était apparu dans un certain nombre de publications, dont le *Hill Times*.

<sup>87</sup> Le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien/vols continentaux est inférieur si le montant prévu au paragraphe 165(1) de la *Loi sur la Taxe d'accise* (taxe sur les produits et services) n'est pas exigible. On suppose que la TPS s'applique à tous ces montants.

**22 juin 2006 – actuellement**

Vols intérieurs – 9,90 \$

Vols continentaux – 16,84 \$

Vols à l'extérieur du continent – 17 \$

Dans son rapport *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, publié en 2003, le Comité se plaignait de ce droit parce que, à son avis, le public ne savait pas s'il en avait pour son argent. Le montant du droit initial correspondait-il à une estimation hypothétique des dépenses qu'entraînerait l'amélioration de la sécurité? Combien d'argent dépensait-on pour améliorer la sécurité? Où l'argent allait-il? Les réponses ne venaient pas.

Le Comité voulait obtenir des précisions parce qu'il considérait que la population a le droit de savoir a) comment son argent est dépensé et b) si de meilleures mesures de sécurité étaient bel et bien adoptées et si elles étaient efficaces.

Une seconde question préoccupe aujourd'hui le Comité : l'ampleur des quatre baisses du droit depuis son instauration. La baisse la plus marquée touche les vols intérieurs : le droit est passé de 24 \$ pour un aller-retour à 9,90 \$. Il a également été réduit pour les vols continentaux (de 24 à 16,84 \$) et pour les vols à l'extérieur du continent (de 24 à 17 \$).

Dans certaines circonstances, nous partagerions l'enthousiasme d'autres passagers du transport aérien, car personne n'aime payer plus de taxes qu'il n'en faut et ces passagers se plaignent à juste titre des frais qui s'ajoutent aujourd'hui aux prix des billets.

Il y a cependant un hic. Nous estimons que seulement 25 p. 100 des modifications prévues ont été apportées au système de sécurité aéroportuaire. S'il coûte trop cher au gouvernement de procéder rapidement aux améliorations, il n'y a alors pas lieu de réduire le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien.

Il reste beaucoup à faire :



## **LISTE DES MESURES COÛTEUSES QU'IL RESTE À PRENDRE DANS LA AÉROPORTS CANADIENS**

1. Augmenter le nombre d'agents de la GRC dans les aéroports de quelque 600 à 800 équivalents temps plein (problème 1a)
2. Mettre à jour le système de vérifications des antécédents des travailleurs des aéroports aux trois ans au lieu de cinq ans (problème 1b)
3. Établir un système de fouilles systématiques des employés et des véhicules à l'entrée des zones réglementées (ce qui équivaut à fouiller plus de 100 000 travailleurs par jour<sup>88</sup>) et de fouilles au hasard d'un employé sur dix à la sortie des zones réglementées (problème 1c)
4. Établir un système national de cartes d'identité électroniques assorties de barrières géographiques pour surveiller et contrôler les mouvements suspects dans les zones de sécurité à risque élevé (problème 2)
5. Établir un système de contrôle multicouches complet (détection de vapeurs, rayons X et autres formes de fouille pour la totalité des bagages enregistrés, des sacs postaux et du fret (problème 3)
6. Établir un système de contrôle des chariots de service embarqués (problèmes 4)
7. Munir les postes de pilotage de tous les aéronefs canadiens de doubles portes ou de cloisons (problème 5)
8. Établir un système de cours de formation, d'exercices et de tests à l'intention des bagagistes et des préposés à l'entretien pour améliorer la sécurité aérienne (problème 7)
9. Étudier les lacunes de sécurité concernant le fret aérien et établir à partir de cette étude un système pour y remédier (problème 9)

<sup>88</sup> « Nous contrôlons chaque jour à l'intérieur du système quelque 1 200 travailleurs. Plus de 100 000 personnes travaillent dans les aéroports du Canada. », Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, Fascicule 6 – *Témoignages*, Mark Duncan, vice-président exécutif et chef des opérations, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, 30 octobre 2006.

- 10.Établir un système de fouille de l'ensemble des personnes et du fret en provenance d'installations à l'aéroport à leur arrivée dans un terminal de l'aéroport (problème 10)
- 11.Établir un système de fouille, à l'arrivée, des aéronefs privés en partance d'une installation à l'aéroport non contrôlée par l'ACSTA (problème 11)
- 12.L'ACSTA doit se doter d'une capacité interne de renseignement (problème 12)

Bien entendu, il se peut que l'argent ne pose pas problème. Il se peut que la bureaucratie s'entretienne toujours avec les « intervenants » et se demande ce qu'il convient de faire au lieu d'aller de l'avant. Mais si l'argent représente un frein, le public devrait en être informé. Il devrait savoir exactement à quoi sert le droit et s'il couvre les améliorations qui n'ont pas encore été apportées, telle l'inspection des marchandises et du courrier.

## **RECOMMANDATIONS DU COMITÉ**

- **Le Comité a recommandé au gouvernement du Canada d'indiquer ce que représente globalement la taxe de sécurité de 12 \$ et combien il reçoit de chaque aéroport à ce titre<sup>89</sup>. (janvier 2003)**
- **Le Comité a recommandé au gouvernement du Canada, en ce qui concerne les recettes qui correspondent à la taxe de sécurité de 12 \$, de 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<sup>90</sup>. (janvier 2003)**

---

<sup>89</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandations n<sup>os</sup> IX.1 et IX.2.

<sup>90</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandations n<sup>os</sup> IX.1 et IX.2.

## RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

La réponse fournie par Finances Canada le 4 juillet 2006 se lit ainsi :

« [...] les revenus tirés du DSPTA <sup>91</sup> sont déclarés chaque mois dans *La revue financière*, publiée par le ministère des Finances du Canada, et une fois par an dans les Comptes publics du Canada. En outre, les revenus tirés du DSPTA sont assujettis à une vérification de la vérificatrice générale du Canada, tel qu'indiqué précédemment. Le DSPTA est payable par les passagers du transport aérien, et perçu et remis par les transporteurs aériens, ce qui explique que les revenus ne sont pas déclarés par aéroport. Cette approche traduit le fait que les fonds liés au DSPTA servent à financer le système amélioré de sécurité du transport aérien à l'échelle nationale, ce qui est en accord avec le principe général que la perception et la remise des fonds doivent être les plus efficaces possibles, et assujettis à des exigences raisonnables en matière de vérification.

[En ce] qui concerne la déclaration des dépenses, le DSPTA a été adopté pour financer le système amélioré de sécurité du transport aérien, notamment la mise en place de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) pour consolider la prestation des services de sûreté aérienne essentiels, et regrouper certaines dépenses de Transports Canada et de la Gendarmerie royale du Canada (GRC). Comme l'exige la *Loi sur la gestion des finances publiques*, le rapport annuel de l'ACSTA est déposé aux deux chambres du Parlement. L'ACSTA a jusqu'à maintenant présenté trois rapports annuels, pour les exercices 2002-2003 à 2004-2005. Ces derniers contiennent une large gamme de renseignements d'ordre financier et opérationnel »<sup>92</sup>.

---

<sup>91</sup> Finances Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 4 juillet 2006. « Le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA) est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2002, en vue de financer le système amélioré de sécurité du transport aérien, tel qu'annoncé dans le budget de 2001. [...] Depuis le 1<sup>er</sup> mars 2005, le DSPTA s'applique aux taux de 5 \$ pour un aller-simple et de 10 \$ pour un aller-retour pour les vols intérieurs, de 8,50 \$ pour les vols transfrontaliers et de 17 \$ pour les autres vols internationaux. [...] les taux du DSPTA (qui incluent la TPS le cas échéant) pour les billets d'avion achetés à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2006 passeraient à 4,95 \$ pour un aller-simple et à 9,90 \$ pour un aller retour dans le cas des vols intérieurs, et à 8,42 \$ pour les vols transfrontaliers. Dans le cas des autres vols internationaux, le taux du DSPTA, non assujetti à la TPS, serait toujours de 17 \$. »

<sup>92</sup> Finances Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 4 juillet 2006.

## **DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT**

- **Ventiler les revenus et les dépenses par aéroport**

Dans les deux derniers budgets fédéraux, on trouvait une comptabilité générale du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, mais les rapports ne permettaient pas au public d'établir facilement un lien entre la somme des droits perçus et la sécurité qu'elle sert à financer, pour chaque aéroport.

- **Effectuer des examens annuels du droit pour la sécurité**

Le Comité estime que le gouvernement doit évaluer chaque année le droit pour la sécurité des passagers. Il devrait continuer de rendre compte annuellement de la pertinence du droit exigé jusqu'à ce qu'il puisse démontrer, sur une période de plusieurs années, que le montant du droit en question est approprié.

- **Coût et mise en œuvre des recommandations du présent rapport.**

Le Comité a-t-il été assez clair?

## **Problème 15 :**

### **Manque de transparence concernant les dépenses en matière de sécurité**

L'ACSTA n'a pas présenté de compte rendu exhaustif de ses dépenses. Le public doit savoir combien d'argent est dépensé, et dans quels secteurs, pour garantir la sécurité dans les aéroports. Il faut concilier la confidentialité de certains renseignements sur la sécurité et le droit du Parlement et des Canadiens de savoir comment leur argent est dépensé afin d'atténuer les risques.

Les Canadiens devraient savoir quelles sont les dépenses du gouvernement au chapitre de la sécurité dans chacun des grands aéroports du pays, et la vérificatrice générale devrait être habilitée à effectuer des vérifications de l'optimisation de ces dépenses sur les lieux mêmes des autorités aéroportuaires. À l'heure actuelle, la vérificatrice générale n'a pas ce pouvoir. Il faudrait le lui conférer par voie législative.

### **RECOMMANDATIONS DU COMITÉ**

- **Le Comité a recommandé que l'ACSTA fasse rapport des sommes qu'elle dépense en administration interne et qu'elle dépose 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<sup>93</sup>. (janvier 2003)**
- **Le Comité a recommandé au gouvernement du Canada de conférer, par voie législative, 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<sup>94</sup>. (janvier 2003)**

---

<sup>93</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation n° IX.3.

<sup>94</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation n° IX.4.

- 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)<sup>95</sup>. (janvier 2003)

## RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Voici la réponse fournie par Transports Canada le 7 juillet 2006 :

« L’ACSTA ne présente pas de ventilation publique des dépenses par aéroport. L’ACSTA n’a pas le mandat de vérifier le courrier et le fret.

Le montant total des dépenses de l’ACSTA est accessible au public dans le rapport annuel et le résumé du plan d’entreprise qu’elle dépose au Parlement. Les renseignements généraux à l’égard des dépenses se trouvent dans le plan d’entreprise de l’ACSTA et les états financiers vérifiés. Le vérificateur général du Canada les vérifie, en vertu de la *Loi sur l’ACSTC*, afin de s’assurer que l’ACSTA respecte des pratiques financières adéquates<sup>96</sup>. »

Dans une réponse distincte transmise au Comité le 7 juillet 2006 au sujet des recommandations concernant le Bureau du vérificateur général, Transports Canada a indiqué :

« Les administrations aéroportuaires ont leurs propres vérificateurs externes qui se rapportent à elles et à leur conseil d’administration. L’introduction d’un deuxième vérificateur externe avec une portée très précise pourrait brouiller les responsabilités et amener une confusion des rôles. Rien ne devrait empêcher le vérificateur général du Canada de faire le suivi de l’ACSTA, de TC et de la façon dont ils s’acquittent de leurs rôles respectifs, y compris la gestion des subventions, des contributions ou des contrats, et l’optimisation convenable des ressources.

---

<sup>95</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation n° VIII.5.

<sup>96</sup> Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006.

En outre, le Bureau du vérificateur général du Canada a vérifié les intervenants en matière de sûreté et de renseignements du Canada, en mettant l'accent sur les transports. Il a publié la phase I du rapport en mars 2004 et la phase II en mars 2005<sup>97</sup>. »

## DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Le gouvernement fédéral administrait autrefois les aéroports du Canada. Quand il a confié cette responsabilité à chacune des autorités aéroportuaires dans les années 1990, il s'est vraiment lavé les mains de tout ce qui pouvait se passer dans les aéroports. Il semble que certains aéroports prennent la sécurité au sérieux, d'autres moins.

La population devrait connaître les changements apportés d'une année à l'autre aux dépenses engagées pour la sécurité dans les aéroports, et le vérificateur général devrait être autorisé à examiner les dépenses à ce chapitre dans les aéroports au nom du public.

Le transport aérien est trop important pour la sécurité physique et le bien-être économique des Canadiens pour que les autorités aéroportuaires puissent nous dissimuler leurs activités.

## NOUVELLE RECOMMANDATION

**A16. Le Comité recommande au gouvernement du Canada d'inviter la vérificatrice générale à effectuer une vérification des dépenses de sécurité, notamment le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, pour s'assurer que les sommes perçues auprès des passagers sont bel et bien affectées à des technologies et à des activités visant à les protéger efficacement.**

---

<sup>97</sup> Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité » 7 juillet 2006).





# ANNEXE I

## Ordre de renvoi

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 27 avril 2006 :

L'honorable sénateur Kenny propose, appuyé par l'honorable sénateur Moore,

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 politique de sécurité nationale du 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 et de prévenir ces situations, ainsi que la capacité du ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile de remplir son mandat;

b) les relations de travail entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, comment ils recueillent, corrigent, 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 et de nos infrastructures essentielles.

Que les mémoires reçus et les témoignages entendus lors de la trente-septième et trente-huitième législatures soient déferés au Comité;

Que le Comité fasse rapport au Sénat au plus tard le 31 mars 2007 et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions jusqu'au 31 mai 2007.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat*  
Paul C. Bélisle



## ANNEXE II

# Index des recommandations

# Manuel de sécurité du Canada 2005

### **Problème 1(a) : Présence policière insuffisante dans les aéroports**

- Le Comité a recommandé que la responsabilité de tous les services policiers ayant directement trait à la sécurité des voyages aériens soit retirée des administrations aéroportuaires pour être confiée exclusivement à la GRC, qui pourra à son tour en confier certaines parties en sous-traitance à l'ACSTA98. (Janvier 2003)
- Le Comité a recommandé d'investir la GRC de l'autorité voulue pour qu'elle puisse confier en sous-traitance à l'ACSTA la supervision de tous les services de police dans les aéroports relativement à la sécurité des passagers, du fret, des aéronefs et des installations côté piste99. (Janvier 2003)
- Le Comité a recommandé que les corps policiers locaux et les gardiens de sécurité engagés à contrat par les administrations aéroportuaires soient chargés de toutes les infractions pénales qui n'ont pas forcément de lien avec la sécurité du transport aérien100. (Janvier 2003)

---

<sup>98</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. (Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003), p.107, 125, recommandation n° VIII.1 et n° VIII.4

<sup>99</sup> Après l'impression, le Comité s'est rendu compte que la version originale de la recommandation n° VIII.4 était erronée et ne correspondait pas à son point de vue. On devrait lire : « La GRC devrait être investie de l'autorité voulue pour qu'elle puisse confier en sous-traitance à l'ACSTA la 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. » Le libellé de la recommandation n° VIII.4 originale est le suivant : « 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. » Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p. 107, 125, recommandation n° VII.1 et n° VIII.4

<sup>100</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p. 107, recommandation n° VII.2

**Problème 1(b) : Vérifications insuffisantes des antécédents**

- Le Comité a recommandé que des vérifications sécuritaires et policières plus rigoureuses soient menées pour tous les demandeurs de laissez-passer<sup>101</sup>. (Février 2002)
- Le Comité a recommandé que l'actuelle vérification des antécédents de sécurité en cinq points nécessaire pour obtenir un laissez-passer de zone réglementée – le Centre d'information de la police canadienne (pour le casier judiciaire), le Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS) (pour les menaces potentielles à la sécurité) et Transports Canada (lieu d'habitation, antécédents professionnels et dossiers de crédit contrôlés) – soit effectuée tous les trois ans plutôt que tous les cinq ans<sup>102</sup>. (Janvier 2003)

**Problème 1(c) : Contrôle insuffisant de l'accès aux zones réglementées**

- Le Comité a recommandé que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) se charge de faire en sorte que toutes les personnes et tous les véhicules fassent l'objet d'une fouille lors de leur entrée dans les zones réglementées aux aéroports du Canada. Au moment de quitter ces zones, ces mêmes personnes et véhicules seraient fouillés de façon aléatoire, des fouilles plus complètes étant toutefois effectuées en cas de menaces spéciales<sup>103</sup>. (Janvier 2003)
- Le Comité a recommandé qu'un système national d'identification électronique (laissez-passer intelligent) soit mis en place afin de contrôler les déplacements dans les zones à risque élevé<sup>104</sup>. (Février 2002)
- Le Comité a recommandé qu'une étude soit menée sur les systèmes de contrôle des entrées et sorties qui permettent de surveiller les déplacements

---

<sup>101</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense*. Ottawa : Sénat du Canada, février 2002, p. 130, recommandation n° 11.C

<sup>102</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p. 76, recommandation n° IV.5

<sup>103</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p. 76, recommandation n° IV.4.

<sup>104</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense*. Ottawa : Sénat du Canada, février 2002, p. 130, recommandation n° 11.A

dans les zones sécuritaires des terminaux et dans le périmètre de l'aéroport<sup>105</sup>. (Février 2002)

**Problème 2 : Vérification de la légitimité des équipages de bord et du personnel de piste**

[Ces recommandations s'ajoutent aux recommandations qui s'appliquaient aux zones réglementées dans la section précédente, 1(c).]

- Le Comité a recommandé que l'ACSTA délivre des laissez-passer nationaux à tous les membres d'équipage et toutes les autres personnes qui relèvent plus naturellement d'une compétence nationale plutôt que régionale. Si les administrations aéroportuaires locales devaient continuer de remettre des laissez-passer donnant accès aux zones réglementées, il faudrait que ces documents émis localement :
  - soient conformes à un modèle national uniforme obéissant à une configuration également nationale définie par l'ACSTA;
  - puissent être annulés par l'ACSTA; et
  - puissent être validés à l'aide de la base de données nationale de l'ACSTA106. (Janvier 2003)
  
- Le Comité a recommandé que tous les aéroports canadiens devront se doter, avant le 31 décembre 2003, de nouveaux laissez-passer électroniques donnant accès au côté piste qui font appel à des identificateurs biométriques et qui :
  - sont encodés pour empêcher l'accès aux zones situées hors du secteur de travail habituel de l'employé;
  - expirent automatiquement après trois ans; et

---

<sup>105</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *L'État de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense*. Ottawa : Sénat du Canada, février 2002, p. 130, recommandation n° 11.B

<sup>106</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p. 75, recommandation n° IV.1

- peuvent être désactivés n'importe quand par un mécanisme commandé centralement<sup>107</sup>. (Janvier 2003)
- Le Comité a recommandé que l'ACSTA soit habilitée à délivrer les laissez-passer à tous les employés, contractuels et autres personnes, ainsi qu'aux véhicules autorisés à circuler ou à travailler côté piste<sup>108</sup>. (Janvier 2003)

### **Problème 3 : La poste et le fret aériens ne sont pas inspectés**

- Le Comité a recommandé qu'on examine le courrier et les colis acheminés dans les aéroports afin de s'assurer qu'ils font l'objet d'une inspection de sécurité suffisante<sup>109</sup>. (Février 2002)
- Le Comité a recommandé qu'un personnel spécialisé et dûment formé à cette fin devrait immédiatement procéder à des contrôles de sécurité aléatoires et ciblés de tous les bagages enregistrés, des colis, des sacs de courrier et du fret<sup>110</sup>. (Janvier 2003)
- Le Comité a recommandé que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) mette en œuvre, d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2004, un système de vérification à niveaux multiples (détection de vapeurs d'explosifs accompagnée de rayons X et de fouilles diverses) pour tous les bagages enregistrés, les sacs de courrier et le fret<sup>111</sup>.

### **Problème 4 : Contrôle des bagages enregistrés**

- Le Comité a recommandé que l'équipement voulu soit installé dans les aéroports désignés par Transports Canada afin de soumettre les passagers, comme leurs bagages, à des inspections visant à s'assurer qu'ils ne sont pas porteurs d'armes ni d'explosifs, et qu'on procède également à l'installation

---

<sup>107</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p. 75, recommandation n° IV.2,

<sup>108</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p. 75, recommandation n° IV.3

<sup>109</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense*. Ottawa : Sénat du Canada, février 2002, p. 130, recommandation n° 14

<sup>110</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p.55, recommandation n° III.1

<sup>111</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p. 55, recommandation n° III.2.

d'appareils capables de déceler la présence d'agents chimiques, biologiques ou bactériologiques, quand des appareils fiables pour ce faire seront disponibles<sup>112</sup>. (Février 2002)

- Le Comité a recommandé que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) mette en œuvre, d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2004, un système de vérification à niveaux multiples (détection de vapeurs d'explosifs accompagnée de rayons X et de fouilles diverses) pour tous les bagages enregistrés, les sacs de courrier et le fret<sup>113</sup>. (Janvier 2003)

### **Problème 5 : Vulnérabilité des portes du poste de pilotage**

- Le Comité a recommandé que Transports Canada exige, avant le 30 juin 2003, la conception d'un système à doubles portes ou de tout autre système destiné à protéger les postes de pilotage et oblige les compagnies aériennes à doter leurs appareils de tels systèmes avant le 31 décembre 2004<sup>114</sup>. (Janvier 2003)

### **Problème 6 : Alerter les équipages d'aéronefs**

- Le Comité a recommandé que tous les membres d'équipage soient informés de la présence d'un agent de protection à bord<sup>115</sup>. (Janvier 2003)

### **Problème 7 : Formation en matière de sécurité pour les proposés à l'entretien**

- Le Comité a recommandé qu'avant le 30 septembre 2003, Transports Canada veille à ce que les compagnies aériennes offrent des cours de formation à leur personnel d'entretien et de maintenance, ainsi qu'à tous

---

<sup>112</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense*. Ottawa : Sénat du Canada, février 2002, p. 130, recommandation n° 12

<sup>113</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p. 55), recommandation n° III.2

<sup>114</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation n° II.2.

<sup>115</sup> Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, janvier 2003, p. 35, recommandation n° II.1.

les autres employés travaillant à proximité des aéronefs, afin de les aider à repérer les situations et les matières potentiellement dangereuses<sup>116</sup>. (Janvier 2003)

### **Problème 8 : Qui est responsable de la sécurité dans les aéroports?**

- Le Comité a recommandé la création d'un organisme fédéral chargé de la sélection, de la formation et de la supervision du personnel responsable de l'inspection des passagers et de leurs bagages dans les aéroports, ainsi que du choix et de la surveillance des systèmes nécessaires. Cet organisme relèverait de la GRC<sup>117</sup>. (Février 2002)
- Le Comité a aussi recommandé que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) soit 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 réglementées des aéroports et au contrôle de sécurité de toutes les personnes et de tous les objets montant à bord d'un aéronef au Canada<sup>118</sup>.

### **Problème 9 : Sécurité des aéronefs compromise à cause du programme des expéditeurs connus**

- Le Comité a recommandé de mettre un terme à la pratique qui consiste à lever les mesures de sécurité dans le cas des « expéditeurs connus ». Il propose d'élaborer un protocole applicable aux expéditeurs qui serait fondé sur leur fiabilité un peu comme celui que l'on est en train d'adopter en vertu de l'accord sur la « frontière intelligente » conclu avec les États-Unis<sup>119</sup>. (Janvier 2003)

---

<sup>116</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, p. 25, recommandation n° I.3.

<sup>117</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation n° 13

<sup>118</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation n° VIII.2

<sup>119</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation n° III.3.



**Problème 10 : Lacunes des exploitants de services aéronautiques à l'aéroport en matière de sécurité**

- Le Comité a recommandé que Transports Canada exige que les aéronefs privés partant d'un aéroport placé sous la supervision de l'ACSTA ne soient pas autorisés à décoller avant que l'aéronef, les passagers et leurs bagages n'aient été fouillés. Tout aéronef privé en provenance d'un aérodrome qui n'est pas supervisé par l'ACSTA, qu'il s'agisse d'un terrain privé au Canada ou d'un aéroport à l'étranger, devrait être fouillé à l'arrivée, afin d'assurer la sécurité des aéroports canadiens<sup>120</sup>. (Janvier 2003)

**Problème 11 : Les petits aéroports sont des maillons faibles dans le système de sécurité des aéroports**

- Le Comité a recommandé que les particuliers, le fret et les aéronefs 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 désigné relevant de la compétence de l'ACSTA<sup>121</sup>. (Janvier 2003)

**Problème 12 : Déficience du renseignement à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien**

- Le Comité a recommandé que l'ACSTA se dote d'une capacité en matière de renseignement pour pouvoir s'acquitter efficacement de ses responsabilités<sup>122</sup>. (Janvier 2003)

---

<sup>120</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation n° V.1

<sup>121</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation n° III.4.

<sup>122</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation no VIII.3.

**Problème 13 : Confidentialité excessive en matière de sécurité**

- Le gouvernement fédéral devrait énoncer et mettre en oeuvre 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<sup>123</sup>. (janvier 2003)
- 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<sup>124</sup>. (janvier 2003)

**Problème 14 : Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien**

- Le Comité a recommandé au gouvernement du Canada d'indiquer ce que représente globalement la taxe de sécurité de 12 \$ et combien il reçoit de chaque aéroport à ce titre<sup>125</sup>. (janvier 2003)
- Le Comité a recommandé au gouvernement du Canada, en ce qui concerne les recettes qui correspondent à la taxe de sécurité de 12 \$, de 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<sup>126</sup>. (janvier 2003)

**Problème 15 : Manque de transparence concernant les dépenses en matière de sécurité**

- Le Comité a recommandé que l'ACSTA fasse rapport des sommes qu'elle dépense en administration interne et qu'elle dépose un état des dépenses

---

<sup>123</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandations n<sup>os</sup> X.1 et X.2.

<sup>124</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandations n<sup>os</sup> X.1 et X.2.

<sup>125</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandations n<sup>os</sup> IX.1 et IX.2.

<sup>126</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandations n<sup>os</sup> IX.1 et IX.2.

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<sup>127</sup>. (janvier 2003)

- Le Comité a recommandé au gouvernement du Canada de conférer, par voie législative, 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<sup>128</sup>. (janvier 2003)
- 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)<sup>129</sup>. (janvier 2003)

---

<sup>127</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation n° IX.3.

<sup>128</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation n° IX.4.

<sup>129</sup> Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation n° VIII.5.



## ANNEXE III

### Nouvelles recommandations

#### **Problème 1(a) : Présence policière insuffisante dans les aéroports**

- A1. Le Comité recommande que le gouvernement du Canada augmente l'effectif de la GRC d'environ 600 à 800 équivalents temps plein (ETP) afin de donner à la GRC la capacité d'accomplir les tâches suivantes :
- exercer un nouveau mandat de surveillance et de responsabilité en vue d'assurer la sûreté dans les aéroports; et
  - accroître ses capacités en matière d'enquête et d'analyse dans les aéroports du Réseau national des aéroports.
- A2. Le Comité recommande que le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile procède à des essais pour déterminer le niveau de collaboration des divers services de police actifs dans les grands aéroports du Canada. Ces essais devraient être effectués au cours de la prochaine année. Les résultats devraient être rendus publics et les recommandations être mises à exécution six mois après leur publication.

#### **Problème 1(b) : Vérifications insuffisantes des antécédents**

- A3. Le Comité recommande que le ratio des employés d'aéroport ayant fait l'objet d'une vérification des antécédents/titulaires d'un laissez-passer qui escortent ou qui supervisent des employés n'ayant pas été soumis à une vérification des antécédents/qui ne sont pas titulaires d'un laissez-passer passe à 1 sur 5.

#### **Problème 1(c) : Contrôle insuffisant de l'accès aux zones réglementées**

- A4. Le Comité recommande que le niveau quotidien de vérifications aléatoires à la sortie soit fixé à au moins 10 p. 100 ou à un pourcentage plus élevé de sorte à s'assurer de dissuader les activités de contrebande.
- A5. Le Comité recommande qu'avant le 31 décembre 2008, des cartes d'identité pour les zones réglementées des aéroports soient assorties de barrières géographiques pour détecter les comportements irréguliers des employés.

**Problème 2 : Vérification de la légitimité des équipages de bord et du personnel de piste**

Aucun changement – voir l'annexe II

**Problème 3 : La poste et le fret aériens ne sont pas inspectés**

Aucun changement – voir l'annexe II

**Problème 4 : Contrôle des bagages enregistrés**

- A6. Le Comité recommande que, puisque tous les passagers font l'objet d'une fouille en vue de détecter la présence de liquides, de gels et d'armes, tout matériel chargé sur les avions devrait également fait l'objet d'un contrôle afin de détecter les liquides et les gels potentiellement volatiles – ceci comprend la fouille des chariots de restauration à bord.

**Problème 5 : Vulnérabilité des portes du poste de pilotage**

- A7. Le Comité recommande que tous les appareils futurs utilisés par les compagnies aériennes canadiennes soient équipés d'une cloison pare-balles entre le poste de pilotage et la cabine.
- A7a. Le Comité recommande qu'une fois ces cloisons installées, il n'y ait plus aucun agent de protection à bord sur les vols autres que ceux à destination de l'aéroport Reagan, à Washington.
- A7b. Que le coût des agents de protection à bord sur les vols à destination de Reagan soit à la charge des compagnies aériennes, et non des contribuables canadiens.

**Problème 6 : Alerter les équipages d'aéronefs**

- A8. Le Comité recommande que, tant que le programme des agents de protection à bord existe, Transports Canada exige que tous les membres de l'équipage soient informés de l'identité des agents de protection à bord, du siège qu'ils occupent et de la réponse prévue de l'équipage en cas de tentative de détournement.

**Problème 7 : Formation en matière de sécurité pour les proposés à l'entretien**

Aucun changement – voir l'annexe II

**Problème 8 : Qui est responsable de la sécurité dans les aéroports?**

- A9. Le Comité recommande de transférer la responsabilité de la sécurité dans les aéroports de Transports Canada au ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile.

**Problème 9 : Sécurité des aéronefs compromise à cause du programme des expéditeurs connus**

- A10. Le Comité recommande que le gouvernement du Canada prenne les mesures qui s'imposent pour accélérer son étude sur la sécurité du fret aérien afin d'en publier les résultats au printemps 2008.
- A11. Le Comité recommande que le gouvernement du Canada utilise les résultats de l'étude pour créer un système infaillible qui corrigera les lacunes concernant la sécurité du fret aérien dans l'année suivant la publication des résultats de l'étude.

**Problème 10 : Lacunes des exploitants de services aéronautiques à l'aéroport en matière de sécurité**

- A12. personnes et tous les véhicules, y compris les aéronefs privés, soient fouillés dans toutes les installations de services rattachées aux 89 aéroports actuellement désignés.
- A12a Le Comité recommande que les installations aéronautiques de municipalités telles que Victoria ou Vancouver soient immédiatement désignées comme étant sous la surveillance de l'ACSTA.

**Problème 11 : Les petits aéroports sont des maillons faibles dans le système de sécurité des aéroports**

Aucun changement – voir l'annexe II

**Problème 12 : Déficience du renseignement à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA)**

- A13. Le Comité recommande que le gouvernement du Canada donne à l'ACSTA accès à tout renseignement disponible en matière de sécurité aérienne.
- A14. Le Comité recommande que l'ACSTA se dote de sa propre capacité en matière d'analyse de renseignements, en collaboration avec la GRC et le SCRS.

**Problème 13 : Confidentialité excessive en matière de sécurité**

- A15. Le Comité recommande que le gouvernement du Canada rende publics, dans les six mois suivants, les résultats des tests d'intrusion effectués dans les aéroports, ou mette en œuvre un plan pour faire en sorte que ces résultats soient communiquée de façon régulière après une période plus longue, mais cependant raisonnable, afin de se laisser suffisamment de temps pour corriger les lacunes révélées par les tests.

**Problème 14 : Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien**

Aucun changement – voir l'annexe II

**Problème 15 : Manque de transparence concernant les dépenses en matière de sécurité**

- A16. Le Comité recommande au gouvernement du Canada d'inviter la vérificatrice générale à effectuer une vérification des dépenses de sécurité, notamment le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, pour s'assurer que les sommes perçues auprès des passagers sont bel et bien affectées à des technologies et à des activités visant à les protéger efficacement.



## ANNEXE IV

# Ont discuté avec le Comité

**Abbas, M Leo**

Maire  
Ville de Happy Valley, Goose Bay  
3 février 2005

**Adams, Mr. John**

Commissaire  
Garde côtière canadienne  
5 mai 2003

**Addy, Major-général (retraité), Clive**

Ex-président national  
Fédération des instituts militaires et interarmées du  
Canada  
15 octobre 2001 / 27 juin 2005

**Alexander, Dr Jane**

Directrice adjointe, U.S. Defence Advanced Research Projects  
Agency (DARPA)  
4 février 2002

**Allard, L'honorable, Wayne**

Membre supérieur (républicain - Virginie), Comité du  
Sénat sur les services armés (États-Unis)  
5 février 2002

**Amos, Adjudant-chef, Bruce**

423e Escadron d'hélicoptères maritimes  
12e Escadre Shearwater  
22-24 janvier 2002

**Andrash, Sergent, P. (Duke)**

Division des opérations, Équipe du secteur riverain, Police de  
Vancouver  
18-22 novembre 2001

**Armstrong, Tim**

Chef adjoint, opérations spéciales  
Services des incendies et de sauvetage de Vancouver  
29 janvier 2007

**Atkinson, Mme Joan**

Sous-ministre adjointe, Développement des politiques et  
programmes  
Ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration  
28 janvier 2002

**Adams, Surintendant Bill**

Direction des services fédéraux  
GRC  
9 juin 2003

**Adams, Caporal Terrance**

Services techniques de la Base des Forces de Borden, BFC  
Borden  
25-27 juin 2002

**Alarie, Caporal-chef Bernadette**

École du Service dentaire des Forces canadiennes, BFC  
Borden  
25-27 juin 2002

**Allan, Major Murray**

Commandant adjoint  
Royal Regina Rifles  
27 janvier 2003

**Allen, M., Jon**

Directeur général, Direction générale de l'Amérique du Nord  
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international  
28 janvier 2002, 17 mars 2003

**Anderson, Colonel N.J.**

Défense nationale  
2 mai 2005

**Arcand, Adjudant-chef Gilles**

5<sup>e</sup> Régiment du génie  
BFC Valcartier  
24 septembre 2003

**Atkins, Surintendant principal Ian**

Agent de la police criminelle, Division H  
Gendarmerie royale du Canada  
22-24 jan. 2002 / 22-23 sept. 2003

**Audcent, M. Mark**

Légiste et conseiller parlementaire  
Sénat du Canada  
2 décembre 2002

# Manuel de sécurité du Canada

## Édition 2007 - AÉROPORTS

---

**Avis**, Capitaine de frégate Peter  
Directeur, Politique, opérations et état de préparation maritimes  
Ministère de la défense nationale  
7 avril 2003

**Badger**, Capitaine Chris J.  
Vice-président responsable des opérations  
Administration portuaire de Vancouver  
18-22 novembre 2001

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

**Baker**, Lieutenant-colonel Roy  
Officier logistique et génie de l'escadre  
BFC Trenton  
25-27 juin 2002

**Baltabaev**, député, M. Tashpolot  
République de Kyrgyz  
12 mai 2003

**Bariteau**, Lieutenant-colonel François  
Commandant, Recrutement Forces canadienne, École  
de leadership et recrues, Défense nationale  
1 juin 2005

**Barrett**, Major, Roger R.  
Officier opérationnel, 2 RCR  
BFC Gagetown  
22-24 janvier 2002

**Bartley**, M., Alan  
Directeur général, Opérations, Bureau de la protection  
des infrastructures essentielles et de la protection civile  
Défense nationale  
19 juillet 2001

**Bastien**, Major-général, Richard  
Commandant adjoint du Commandement aérien, chef d'état-  
major adjoint de la Force aérienne, Défense nationale  
3 décembre 2001

**Baum**, Major Nigel  
J4  
BFC Kingston  
7-9 mai 2002

**Axworthy**, Dr. Thomas  
Président, Centre for Study of Democracy  
Université Queen's  
29 septembre 2003

**Baird**, Caporal-chef Keith  
Escadron Bravo  
BFC Kingston  
7-9 mai 2002

**Baker**, Philip  
Directeur général, Direction de l'Afghanistan, l'Inde, Népal, Sri  
Lanka  
Agence canadienne de développement internationale  
29 mai 2006

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

**Barbagallo**, Lieutenant Jason  
The Black Watch  
5-6 novembre 2001

**Barr**, Colonel David E.  
Commandant, Commandement des Forces d'opérations  
spéciales du Canada (COMFOSCAN)  
20 novembre 2006

**Barrette**, M. Jean  
Directeur Opérations de sécurité, Groupe de la sécurité  
et sûreté, Transports Canada  
27 novembre 2002 / 2 décembre 2002 / 2 octobre 2006

**Basrur**, Dr Sheela,  
Médecin hygiéniste  
Ville de Toronto  
30 octobre 2003

**Bastien**, Commandant, Yves  
Officier d'administration (formation)  
Forces maritimes de l'Atlantique  
22-24 janvier 2002

**Bax**, Mme Janet  
Directeur général, Programmes, Bureau de la protection des  
infrastructures essentielles et de la protection civile  
20 octobre 2003

## ANNEXE IV

### Ont discuté avec le Comité

---

**Beare**, Brigadier-général Stuart A.  
Commandant, Secteur de l'Ouest de la Force terrestre  
Défense nationale  
**Le 7 mars 2005**

**Beattie**, Lieutenant-colonel Mark  
Officier supérieur d'état-major, Groupe de l'instruction de  
soutien des Forces canadiennes, BFC Borden  
25-27 juin 2002

**Beazley**, M. Frank  
Chef de police  
Municipalité régionale de Halifax  
23 septembre 2003

**Bégin, M. Robert**  
**Directeur régional, Bureau régional du Québec, Bureau de  
la protection des infrastructures essentielles et de la  
protection civile**  
**27 octobre 2003**

Belcourt, **Adjudant-chef Mario**  
**12<sup>e</sup> Régiment blindé du Canada**  
**5<sup>e</sup> Groupe-brigade mécanisé du Canada**  
**BFC Valcartier**  
**24 septembre 2003**

**Bell**, M. Peter  
Analyste du renseignement,  
Organized Crime Agency of British Columbia  
18-22 novembre 2001

**Bercuson**, Dr. David J.  
Directeur, Centre for Military and Strategic Studies  
University of Calgary  
19 avril 2004 / 8 mars 2005

**Berry**, Major David  
Commandant, Centre de parachutisme du Canada, BFC  
Trenton  
25-27 juin 2002

**Berthiaume, M. Tim**  
**Chef adjoint du Service des incendies**  
**Ville de Windsor**  
**10 février 2003**

**Bilodeau**, M. Ronald  
Secrétaire associé du Cabinet, sous-ministre auprès du  
vice-premier ministre et coordonnateur de la sécurité et  
du renseignement  
Bureau du conseil privé  
24 février 2003

**Beattie**, Capitaine Davie  
Adjudant, Centre de parachutisme du Canada, BFC Trenton  
25-27 juin 2002

**Beaton**, Chef de Police Jack  
Ville de Calgary  
1 février 2007

**Beers**, Caporal-chef Robert  
École du génie électrique et mécanique des Forces  
canadiennes, BFC Borden  
25-27 juin 2002

**Begley**, Inspecteur J.J. (Jim)  
Police fédérale  
Gendarmerie royale du Canada  
**18-22 novembre 2001**

**Bell**, Lieutenant-commander John  
Commandant, NCSM Queen  
Défense nationale  
**9 mars 2005**

**Belzile**, Lieutenant-général (retraité) Charles  
Président,  
Conférence des associations de la défense  
15 octobre 2001

**Bernier**, Adjudant Michel  
5<sup>e</sup> Peloton de police militaire  
BFC Valcartier  
24 septembre 2003

**Berthiaume**, Lieutenant-colonel Phillip (Res)  
Essex and Kent Scottish Regiment  
1 décembre 2004

**Bildfell, M. Brian**  
**Directeur, Services d'ambulance**  
**27 février 2003**

**Bishop, Jr., L'honorable**, Sanford D.  
(démocrate - Géorgie)  
Comité spécial de la Chambre sur le renseignement  
(États-Unis)  
5 février 2002

# Manuel de sécurité du Canada

## Édition 2007 - AÉROPORTS

---

**Bissonnette**, capitaine J.R.A. Commandant, 5<sup>e</sup> Peloton de police militaire, BFC Valcartier  
24 septembre 2003

**Black**, Lieutenant colonel, Dean C.  
Commandant, 403<sup>e</sup> Escadron  
BFC Gagetown  
22-24 janvier 2002

**Blair**, Colonel Alan  
Commandant, 12<sup>e</sup> escadre  
Défense nationale  
5 mai 2005

**Blanchard**, Caporal-chef Piette  
École du Service dentaire des Forces canadiennes, BFC Borden  
25-27 juin 2002

**Bland**, M., Douglas  
Président, Programme de gestion de la défense, École des études politiques, Université Queen  
29 octobre 2001 / 27 mai 2002 / 27 juin 2005

**Blondin**, Colonel Yvan  
Commandant, 3<sup>e</sup> escadre Bagotville  
Défense nationale  
1 juin 2005

**Boisjoli**, Lieutenant-commandant, André  
Commandant, NCSM Glace Bay  
Forces maritimes de l'Atlantique  
22-24 janvier 2002

**Bon**, M. Daniel  
Directeur général, Planification des politiques, sous-ministre adjoint, Politiques  
Ministère de la Défense nationale  
18 juillet 2001

**Boswell**, Lieutenant-colonel Brad  
Directeur intérimaire de la doctrine de l'Armée, BFC Kingston  
7-9 mai 2002

**Boucher**, M. Mark  
Secrétaire-trésorier national  
Guilde de la marine marchande du Canada  
2 février 2005

**Black**, M. Bob  
Directeur, Bureau des préparatifs d'urgence Ville d'Edmonton  
28 janvier 2003 / 30 janvier 2007

**Blackmore**, M. David  
Directeur des Immeubles et des biens, gestionnaire du Centre des opérations d'urgence, Ville de Saint-John's  
31 mars 2003

**Blair**, Adjudant maître Gérald  
L'École de l'électronique et des communications des Forces canadiennes  
BFC Kingston  
7-9 mai 2002

**Blanchette**, Lieutenant-colonel Michael  
Commandant, Centre de parachutisme du Canada, BFC Trenton  
25-27 juin 2002

**Blight**, Caporal-chef  
8<sup>e</sup> Escadron de maintenance (Air)  
BFC Trenton  
25-27 juin 2002

**Bloodworth**, Mme Margaret  
Sous-ministre, Ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile du Canada  
15 février 2005

**Bolton**, Lieutenant colonel Bruce D.  
Commandant  
Black Watch  
5-6 novembre 2001

**Bonnell**, M. R.J. (Ray)  
Surintendant, officier responsable, Sous-direction des services de protection, GRC  
2 décembre 2002

**Bouchard**, Major-général J.J.C.  
Commandant, 1<sup>ère</sup> Division aérienne canadienne, Défense nationale  
10 mars 2005

**Boulden**, Dr. Jane  
Présidente de recherche canadienne en relations internationales et études de sécurité, Collège militaire royal du Canada  
29 novembre 2004

## ANNEXE IV

### Ont discuté avec le Comité

---

**Bourgeois, M. Terry**  
Chef, District rural n°3  
Communications, Service d'incendie et d'urgence,  
Municipalité régionale de Halifax  
23 septembre 2003

**Bowes, Lieutenant-colonel Steve**  
École de l'Arme Blindée  
BFC Gagetown, Défense nationale  
31 janvier 2005

**Bramah, M. Brian**  
Directeur régional  
Transports Canada  
18-22 novembre 2001

**Bradley, John**  
Technicien à l'imagerie, 17e Escadre, Historien associé  
des forces aériennes  
18-22 novembre 2001

**Brodeur, Vice-amiral (à la retraite) Nigel**  
A titre individuel  
1 mars 2005

**Brown, Major Chris**  
424e Escadron  
BFC Trenton  
25-27 juin 2002

**Bryan, M. Robert**  
Coordonnateur des plans d'urgence (planification),  
Ville de Vancouver  
30 janvier 2003

**Buenacruz, Caporal**  
Opérations de l'Escadre  
BFC Trenton  
25-27 juin 2002

**Bujold, M. Guy**  
Sous-ministre adjoint  
Infrastructures Canada  
7 février 2005

**Burke, Capitaine (M), Greg**  
Commandant par intérim  
Forces maritimes de l'Atlantique  
Défense nationale  
22-24 janvier 2002

**Boutillier, Dr. James A.**  
Conseiller spécial (Politique), Forces maritimes,  
Quartier général du Pacifique, Ministre de la défense  
nationale  
9 juin 2003

**Boyer, Colonel Alain**  
Commandant, 15e escadre Moose Jaw  
Défense nationale  
9 mars 2005

**Brandt, Mr. Brion**  
Directeur, Politique de la sûreté  
Ministère des transports Canada  
5 mai 2003 / 12 février 2007

**Brochet, M. Pierre**  
Inspecteur, chef de la Section de la planification  
opérationnelle,  
Ville de Montréal  
26 septembre 2003

**Brooks, Capitaine Melissa**  
BFC Petawawa  
25-27 juin 2002

**Brown, Rick**  
directeur exécutif, gestion d'urgence de l'alberta  
Gouvernement de l'Alberta  
30 janvier 2007

**Buck, Vice-amiral, Ron**  
Chef d'état-major de la Force maritime,  
Défense nationale  
3 décembre 2001 / 14 août 2002 /  
7 avril 2003 / 6 décembre 2004

**Bugslag, M. Bob**  
Directeur général, Programme d'urgence provincial,  
Gouvernement du Colombie Britannique  
1 mars 2005

**Bullock, Mme, Margaret**  
Directrice, Sensibilisation à la sécurité, Politiques et  
Règlements, Sécurité organisationnelle, Air Canada  
18-22 novembre 2001

**Burke, M., Sean**  
Adjoint de recherche,  
National Security Studies  
Council on Foreign Relations  
4 février 2002

# Manuel de sécurité du Canada

## Édition 2007 - AÉROPORTS

---

**Burrell**, Chef du Service des incendies Bruce  
Directeur des Services en cas de catastrophe  
Ville de Calgary  
23 septembre 2003 / 1 février 2007

**Butler**, Mr. John  
Directeur régional, Terre-Neuve et Labrador, Garde côtière  
canadienne  
2 février 2005

**Calder**, M., Kenneth  
Sous-ministre adjoint, Politiques  
Ministère de la Défense nationale  
26 novembre 2001 / 14 août 2002 /  
26 avril 2004 / 25 octobre 2004

**Cameron**, Colonel, Scott  
Directeur de la Politique de santé auprès de l'État-major du  
directeur général - Service de santé (DGSS), Défense nationale  
10 décembre 2001

**Campbell**, Lieutenant-général, Lloyd  
Commandant du Commandement, aérien et chef d'état-  
major de la Force aérienne, Défense nationale  
3 décembre 2001

**Camsell**, Lieutenant colonel J.F.  
36e Bataillon des services  
2 février 2005

**Capstick**, Colonel Mike  
Directeur, Stratégie personnel de terre  
Défense nationale  
10 mars 2005

**Caron**, Lieutenant-général Marc  
Chef d'état-major de l'Armée de terre  
Défense nationale  
7 février 2005

**Castillo**, Caporal Marvin  
BFC Kingston  
7-9 mai 2002

**Cellucci**, Son excellence Paul  
Ambassadeur, Ambassade des Etats-Unis d'Amérique au  
Canada  
15 août 2002

**Burr**, Ms Kristine  
Sous-ministre adjointe, Politique  
Transport Canada  
7 février 2005

**Cabana**, Surintendant principal Mike  
Opérations fédérales et internationales, Directeur  
général de l'intégrité des frontières  
30 octobre 2006

**Cameron**, Capitaine Keith  
BFC Petawawa  
25-27 juin 2002

**Campbell**, Anthony  
Vice-président, Canadian Association for Security and  
Intelligence Studies  
3 juin 2002

**Campbell**, Caporal Steve  
426e Escadron d'entraînement  
BFC Trenton  
25-27 juin 2002

**Caouette**, M. Denis  
Sergent, Section de la planification opérationnelle  
Section, Service de Police de Montréal, Ville de  
Montréal 26 septembre 2003

**Caron**, Caporal Denis  
Coordinateur du Programme national de surveillance  
côtière et du Programme national de surveillance des  
aéroports, Sous direction du crime organisé, GRC  
7 avril 2003

**Carroll**, Lieutenant-commander Derek  
NCSM Tecumseh  
Défense nationale  
8 mars 2005

**Castonguay**, Sergent d'état-major, Charles  
Commandant d'unité  
Gendarmerie royale du Canada  
5-6 novembre 2001

**Cessford**, Lieutenant-colonel Michael  
Commandant intérimaire, Groupe des opérations interarmées  
des Forces canadiennes, BFC Kingston  
7-9 mai 2002

## ANNEXE IV

### Ont discuté avec le Comité

---

**Chapin, M. Paul**

Directeur général, Direction générale de la sécurité internationale, ministère des Affaires étrangères et du Commerce international  
23 février 2004

**Chartier, Lieutenant-colonel honoraire Victor G., OMM, CD.**

The Black Watch  
5-6 novembre 2001

**Chow, Lieutenant Commander Robert**

Commanding Officer, HMCS *Unicorn* (Saskatoon)  
January 27, 2003

**Cirincione, M., Joseph**

Directeur principal, Projet de non-prolifération  
The Carnegie Foundation  
5 février 2002

**Clark, Capitaine Robert**

Corps de cadets n° 2497, Bibliothécaire en chef, Bibliothèque de droit  
Université McGill  
5-6 novembre 2001

**Clarke, M. Shawn**

Directeur régional intérimaire, Île-du-Prince-Édouard, Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile  
27 octobre 2003

**Cohen, M. Andrew**

Professeur adjoint  
School of Journalism and Communications  
Université Carleton  
21 mars 2005

**Connolly, Mr. Mark**

Head, Customs Contraband, Intelligence and Investigations  
Canada Border Services Agency  
February 23, 2004

**Conyers, Jr., L'honorable, John**

Membre supérieur (démocrate - Michigan)  
Comité judiciaire de la Chambre (États-Unis)  
7 février 2002

**Corcoran, M., James**

Ancien directeur adjoint, Opérations  
Service canadien du renseignement de sécurité  
1 octobre 2001

**Charette, M., Serge**

Président national, Customs Excise Union Douanes Accise (CEUDA)  
22-24 janvier 2002

**Chartrand, Lieutenant-commandant, Yves**

Commandant intérimaire, NCSM Huron  
Forces maritimes du Pacifique  
18-22 novembre 2001

**Christie, M. Ryerson**

Chercheur, Centre for International and Security Studies  
21 mars 2005

**Clapham, Surintendant, Ward D.**

Gendarmerie royale du Canada  
18-22 novembre 2001

**Clarke, Caporal-chef James**

Escadron Gulf  
BFC Kingston  
7-9 mai 2002

**Coble, L'honorable, Howard**

Membre supérieur (républicain -- Caroline du Nord), Comité judiciaire de la Chambre (États-Unis)  
7 février 2002

**Collenette, C.P., député, L'honorable David,**

Ministre des Transports  
2 décembre 2002

**Connolly, M. Mark**

Directeur général, Direction des douanes, Agence des douanes et du revenu du Canada  
10 février 2003, 22 septembre 2003

**Cooper, Premier officier Russ Intervenant de Toronto,**

Comité de la sécurité, Association des pilotes d'Air Canada  
4 novembre 2002

**Cormier, Matelot-chef Michel**

École de la Police militaire des Forces armées, BFC Borden  
25-27 juin 2002

# Manuel de sécurité du Canada

## Édition 2007 - AÉROPORTS

---

**Cormier**, Capitaine Michael P.

Maître de port adjoint  
Administration portuaire de Vancouver  
18-22 novembre 2001

**Côté**, Caporal-chef Claude

Escadron Bravo  
BFC Kingston  
7-9 mai 2002

**Côté**, M., Yvan

Enquêteur, Unité mixte des enquêtes sur le crime organisé,  
Service de police de la Communauté urbaine de Montréal  
5-6 novembre 2001

**Couture**, Lieutenant-général, Christian

Sous-ministre adjoint (Ressources humaines -  
militaires)  
Défense nationale  
10 décembre 2001

**Creamer**, M., Dennis

Vice-président, Finances et Administration  
Administration portuaire de Halifax  
22-24 janvier 2002

**Crosbie**, M. William

Directeur général  
Direction de la Sécurité internationale  
Affaires étrangères Canada  
11 avril 2005

**Crouch**, Dr. Jack Dyer

Secrétaire-adjoint de la Défense, Politique en matière  
de sécurité internationale, Bureau du Secrétaire de la  
défense (Etats-Unis)  
6 février 2002

**Cushman**, Dr Robert

Médecin chef  
Ville d'Ottawa  
3 février 2003

**D'Cunha**, Dr Colin

Commissaire à la santé publique Médecin hygiéniste en  
chef, ministère de la Santé et Soins de longue durée de  
l'Ontario  
30 octobre 2003

**Côté**, M., Bertin

Chef de mission adjoint  
Ambassade du Canada (Washington)  
4-7 février 2002

**Côté**, Brigadier général Gaston

Commandant, Force terrestre du secteur du Québec, Défense  
nationale  
1 juin 2005

**Coulter**, M. Keith

Chef, Centre de la sécurité des télécommunications  
24 février 2003

**Crabbe**, Lieutenant-général (à la retraite) Ray

Royal Military Institute of Manitoba (RMIM)  
10 mars 2005

**Crober**, M. Paul

Directeur régional pour C.-B. et Yukon, Secteur de la gestion  
des urgences et de la sécurité nationale, Ministère de la  
Sécurité publique et de la Protection civile du Canada  
1 mars 2005

**Crosman**, Colonel John

Chef d'état-major adjoint - Plans, Quartier général des  
Forces maritimes du Pacifique  
Défense nationale  
29 janvier 2007

**Croxall**, Caporal Kevin

Services administratifs de la Base des Forces de Borden,  
BFC Borden  
25-27 juin 2002

**D'Avignon**, M. Michel

Directeur général, Sécurité nationale, Secteur de la  
police et de la sécurité  
Ministère du Solliciteur général  
19 juillet 2001

**Daigle**, Major général Pierre

Conseiller principal en matière de défense du territoire  
national auprès du chef d'état-major de la Défense  
17 mars 2003, 23 février 2004



## ANNEXE IV

### Ont discuté avec le Comité

---

**Dallaire, Gabriel**  
Escadron Gulf  
BFC Kingston  
7-9 mai 2002

**Davidson, Contre-amiral Glenn V.**  
Commandant, Forces maritimes de l'Atlantique  
Ministère de la défense nationale  
22 septembre 2003

**Davis, Colonel Christopher J.R.**  
Commandant, Quartier général du centre d'instruction au combat  
Défense nationale  
31 janvier 2005

**DeCastro, Second Lieutenant. Rod**  
The Black Watch  
November 5-6, 2002

**Deemert, M. Rob**  
Sécurité de la cabine, Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatial  
15 août 2002

**Dempsey, Lawrence**  
Secrétaire-trésorier national  
Gilde de la marine marchande du Canada  
2 février 2005

**De Riggi, M. Angelo**  
Agent de renseignements  
Unité mixte des enquêtes sur le crime organisé, Gendarmerie royale du Canada  
5-6 novembre 2001

**Desrosiers, Adjudant-chef Christian**  
5<sup>e</sup> Régiment d'artillerie légère du Canada  
24 septembre 2003

**deVries, Adjudant-chef (Adjuc) Nicolas (à la retraite)**  
Bandes militaires  
31 janvier 2005

**Dewitt, Dr. David**  
Directeur, Centre des études internationales et de sécurité  
Université York  
2 décembre 2004

**Daniels, Soldat Jason**  
BFC Kingston  
7-9 mai 2002

**Davies, Mme Krysta M.**  
Spécialiste en analyse du renseignement  
KPMG Investigation and Security Inc.  
1 octobre 2001

**Dawe, M. Dick**  
Directeur, Programmes de soutien du personnel  
Forces maritimes du Pacifique  
18-22 novembre 2001

**DeCuir, Brigadier général Mike**  
Commandant régional adjoint  
Région canadienne du NORAD  
18-22 novembre 2001

**Deering, M. Richard**  
Chef de police  
Royal Newfoundland Constabulary  
3 février 2005

**Dempster, Major-général Doug**  
Directeur général, Planification stratégique  
Défense nationale  
11 avril 2005

**Deschamps, Colonel André**  
Directeur, Opération continentale, Défense nationale  
6 mai 2002

**Devlin, M. W.A. (Bill)**  
Directeur, Développement de l'aéroport en tant que plaque tournante, Aéroport international de Vancouver, Air Canada  
18-22 November 2001

**Dewar, Capitaine (M) (retraité) John**  
Membre, Affaires maritimes, Ligue navale du Canada  
12 mai 2003, 2 juin 2003

**Dickenson, M. Lawrence T.**  
Secrétaire adjoint du Cabinet, Sécurité et renseignement  
Bureau du Conseil privé  
29 octobre 2001 / 24 février 2003

# Manuel de sécurité du Canada

## Édition 2007 - AÉROPORTS

---

**Dietrich**, Adjudant-chef Dan  
Adjudant-chef  
1ère Division aérienne du Canada  
18-22 novembre 2001

**Ditchfield**, M. Peter  
Sous-chef, Organized Crime Agency of British  
Columbia  
18-22 novembre 2001

**Doherty**, Lieutenant colonel Brian  
Commandant, 14 Service Battalion  
Défense nationale  
1 février 2007

**Douglas**, Lieutenant-colonel Brian  
École D'Artillerie  
B.F.C. Gagetown, Défense nationale  
31 janvier 2005

**Downton**, Caporal-chef Doug  
426e Escadre d'entraînement  
BFC Trenton  
25-27 juin 2002

**Droz**, M. Pierre  
Surintendant adjoint, Police criminelle  
Gendarmerie royale du Canada  
5-6 novembre 2001

**Dufour**, Major Rénald  
Commandant, 58th Air Defence Battery  
BFC Valcartier  
24 septembre 2003

**Duguay**, M. Yves  
Directeur principal, Gestion des risques - sécurité  
organisationnelle  
Air Canada  
18-22 November 2001

**Duncan**, M. Mark  
Vice-président, Opérations Administration canadienne de la  
sûreté du transport aérien  
25 novembre 2002 / 30 octobre 2006

**Durocher**, Capitaine Pascal  
Commandant adjoint  
2e Escadron, BFC Kingston  
7-9 mai 2002

**Dion**, Caporal Yves  
École des pompiers des Forces canadiennes  
BFC Borden  
25-27 2002

**Doge**, Mme Trish  
Directrice de la Gestion des risques et des urgences,  
Ville de Vancouver  
30 janvier 2003 / 29 janvier 2007

**Dongworth**, Steve  
Sous-chef de la gestion d'urgence (Service des  
incendies)  
Ville de Calgary  
1 février 2007

**Dowler**, Premier maître 1ère classe, George  
Forces maritimes de l'Atlantique  
22-24 janvier 2002

**Doyle**, Lieutenant-colonel Bert  
Commandant, 402e escadron  
17e escadre, Winnipeg  
18-22 novembre 2001

**Duchesneau**, M. Jacques  
Président et premier dirigeant, Administration  
canadienne de la sûreté du transport aérien  
25 novembre 2002 / 30 octobre 2006

**Dufresne**, Caporal  
Unité du service postal des Forces canadiennes, BFC Trenton  
25-27 juin 2002

**Dumais**, Lieutenant général Marc J.  
Sous-chef d'état-major de la Défense  
Défense nationale  
6 juin 2005 / 2 octobre 2006

**Dunn**, Major-général, Michael  
Directeur adjoint, Plans et politique stratégique  
Le Pentagone, (États-Unis)  
6 février 2002

**Earnshaw**, Commandant Paul F.  
Centre conjoint d'information et de surveillance  
océanique Trinity  
ministère de la Défense nationale  
22 septembre 2003

## ANNEXE IV

### Ont discuté avec le Comité

---

**Edmonds**, Capitaine (N) David  
Chef d'état-major, Personnel et formation  
Ministère de la Défense nationale  
25 septembre 2003

**Elcock**, M. Ward  
Directeur  
Service canadien du renseignement de sécurité  
14 août 2002, 17 février 2003

**Ellis**, Capitaine Cameron  
BFC Petawawa  
25-27 juin 2002

**Ellis**, Mme Karen  
Sous-ministre adjointe (Infrastructure et environnement)  
Défense nationale  
6 juin 2005

**Erkebaev**, député, L'honorable Abdygany  
Président de l'Assemblée législative  
République de Kirghiz  
12 mai 2003

**Evraire**, Lieutenant-général (retraité) Richard J.  
Conférence des associations de la défense  
19 avril 2004

**Fagan**, M. Wayne  
Union canadienne des employés des transports (UCET)  
2 février 2005

**Falkenrath**, M. Richard  
Directeur principal  
Sécurité nationale (États-Unis)  
7 février 2002

**Farmer**, M. Rick  
Gestion, Est de l'Ontario  
Citoyenneté et immigration Canada  
7-9 mai 2002

**Ferguson**, M. Brian  
Sous-ministre adjoint, Services aux anciens combattants  
Anciens combattants Canada  
22-24 janvier 2002

**Egener**, Mark  
directeur exécutif, gestion d'urgence de l'alberta  
Gouvernement de l'Alberta  
30 janvier 2007

**Elliott**, M. William  
Sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté,  
Transports Canada  
27 novembre 2002, 2 décembre, 2002, 5 mai 2003

**Ellis**, Colonel Jim  
2e commandant, Opération Peregrine  
Défense nationale  
1 mars 2005

**Enger**, Inspecteur T.G. (Tonina)  
Division des opérations  
Gendarmerie royale du Canada  
18-22 novembre 2001

**Evans**, Mme Daniela  
Chef, Opérations maritimes  
Agence des douanes et du revenu du Canada  
18-22 novembre 2001

**Fadden**, M. Richard  
Sous-greffier, conseiller juridique et coordonnateur,  
Sécurité et renseignement  
Bureau du Conseil privé  
29 janvier 2002

**Falconer**, Capitaine Vic  
Coordonnateur de l'éducation sur la drogue, Services  
de santé -- Formation (Pacifique)  
Forces maritimes du Pacifique  
18-22 novembre 2001

**Fantino**, M. Julian  
Chef du Service de la police de Toronto  
6 mai 2002

**Farr**, M. Bruce  
Chef et directeur général, Services médicaux d'urgence  
de Toronto  
Ville de Toronto  
30 octobre 2003

**Fergusson**, M. James  
Centre pour des études de la défense et de la sécurité,  
Département des études politiques  
Université de Manitoba  
10 mars 2005

# Manuel de sécurité du Canada

## Édition 2007 - AÉROPORTS

---

**Fernie, M. Iain**, directeur général, Opérations de sécurité, Air Canada  
24 juin 2002

**Fields, M. Dave**  
Chef du Service des incendies  
Ville de Windsor  
27 février 2003

**Fisher, Capitaine Kent**  
J8  
BFC Kingston  
7-9 mai 2002

**Fox, James**  
Sous-ministre adjoint intérimaire, Relations bilatérales  
Affaires étrangères Canada  
8 mai 2006

**Flagel, M. Brian**  
Directeur, Services frontaliers des douanes, Agence des douanes et du revenu du Canada  
18-22 novembre 2001

**Flynn, Commandant Steven**  
Garde côtière américaine et attaché supérieur de recherche, Études sur la sécurité nationale, Council on Foreign Relations  
4 février 2002

**Forcier, Contre-amiral J.Y.**  
Commandant, MARPAC  
Défense nationale  
28 février 2005

**Forgie, M. John**  
Superviseur de l'exécution de la loi, Vancouver  
Citoyenneté et Immigration Canada  
18-22 novembre 2001

**Fortin, Jean-Pierre**  
1er vice-président national  
Customs Excise Union Douanes Accise (CEUDA)  
4 décembre 2006

**Fox, Mr. John**  
Représentant régional, Nouvelle Écosse  
Union of Canadian Transportation Employees  
22 septembre 2003, 2 février 2005

**Ferris, M. John**  
Faculté des Sciences sociales, Programme des relations internationales  
Université de Calgary  
8 mars 2005

**Fisher, OC, 2<sup>e</sup> peloton, Greg**  
The Black Watch  
5-6 novembre 2001

**Fonberg, M. Robert**  
Sous-secrétaire du cabinet, Opérations  
Bureau du Conseil privé  
17 mars 2003

**Flack, M. Graham**  
Directeur d'opérations, Groupe de travail sur les frontières  
Bureau du Conseil privé  
17 mars 2003, 23 février 2004

**Fleshman, M. Larry**  
Directeur général, Service à la clientèle (aéroport Pearson), Air Canada  
24 juin 2002

**Forcier, Vice-amiral J.C.J.Y. Forcier**  
Commandant, Commandement Canada  
Défense nationale  
8 mai 2006

**Forcier, Commodore Jean-Yves**  
Chef d'état-major J3, sous-chef d'état-major de la Défense  
Ministère de la Défense nationale  
18 juillet 2001

**Fortin, Lieutenant-colonel Mario**  
Commandant intérimaire  
426e Escadron, BFC Trenton  
25-27 juin 2002

**Foster, Lieutenant-colonel Rob**  
Commandant intérimaire, 8e Escadron de Maintenance (Air), BFC Trenton  
25-27 juin 2002

**Fox, James**  
sous-ministre adjoint, relations bilatérales  
Affaires étrangères et Commerce international Canada  
11 décembre 2006

## ANNEXE IV

### Ont discuté avec le Comité

---

**Francis**, Adjudant Charles  
Escadron Bravo  
BFC Kingston  
7-9 mai 2002

**Frappier**, Lieutenant-colonel Jean  
Commandant, 12th Canadian Armoured Regiment,  
BFC Valcartier  
24 septembre 2003

**Fraser**, Mme Sheila  
Vérificatrice générale du Canada  
10 décembre 2001 / 6 décembre 2004

**Frerichs**, Soldat Travis  
BFC Kingston  
7-9 mai 2002

**Froeschner**, Major Chris  
Commandant intérimaire  
429e Escadron, BFC Trenton  
25-27 juin 2002

**Gagné**, Major M.K.  
2<sup>nd</sup> Battalion Princess  
Défense nationale  
10 mars 2005

**Gagnon**, M. Jean-Guy  
Directeur adjoint, Direction des enquêtes, Service de  
police de Montréal  
26 septembre 2003

**Garnett**, le vice-amiral (retraité) Gary Vice-président  
national pour les affaires maritimes, Ligue navale du  
Canada  
12 mai 2003

**Gauthier**, Caporal  
2e Escadron des mouvements aériens  
BFC Trenton  
25-27 juin 2002

**Gauthier**, Major-général Michael J.C.M.  
MSC, CD, J2/Directeur général du renseignement  
Défense nationale  
13 décembre 2004

**Frappier**, M. Gerry  
Directeur général, Sûreté et préparatifs d'urgence,  
président du Groupe de travail interministériel sur la  
sécurité maritime, ministère des Transports  
7 avril 2003, 2 juin 2003

**Fraser**, Contre-amiral, Jamie D.  
Commandant  
Forces maritimes du Pacifique  
18-22 novembre 2001

**Frederick**, Caporal  
8e Escadron de maintenance (Air)  
BFC Trenton  
25-27 juin 2002

**Fries**, M. Rudy  
Coordonnateur de la gestion des mesures d'urgence,  
Communauté de London-Middlesex, Ville de London  
31 mars 2003

**Gadula**, Mr. Charles  
Directeur général, Direction générale de la flotte,  
Services maritimes  
ministère des Pêches et des Océans  
7 avril 2003

**Gagnon**, Major Alain  
Commandant, Centre de recrutement des Forces canadiennes,  
BFC Borden  
25-27 juin 2002

**Gardner**, Major Craig  
2e groupe-brigade mécanisé  
BFC Petawawa  
25-27 juin 2002

**Garnon**, capitaine de corvette Daniel, Contrôleur,  
ministère de la Défense nationale  
25 septembre 2003

**Gauthier**, Lieutenant-général J.C.M. Gauthier  
Commandant, Commandement de la Force expéditionnaire du  
Canada  
Défense nationale  
8 mai et 29 mai 2006

**Gauvin**, Commodore, Jacques J.  
Chef d'état-major adjoint par intérim de la Force  
maritime  
Défense nationale  
3 décembre 2001

# Manuel de sécurité du Canada

## Édition 2007 - AÉROPORTS

---

**Gauvin**, Commodore, Jacques J.

Chef d'état-major adjoint par intérim de la Force maritime

Défense nationale  
3 décembre 2001

**Gibbons**, L'honorable Jim

Membre (républicain - Nevada)

Comité special de la Chambre sur le renseignement (États-Unis)

6 février 2002

**Gilbert**, Adjudant chef, Daniel

Ministère de la Défense nationale

3 décembre 2001

**Gilbert**, Gary D.

Vice-président sénior – americas

6 novembre 2006

**Gilmour**, Wendy

Directrice, Groupe des opérations de maintien de la paix, Secrétariat pour le Groupe de travail pour la stabilisation et la reconstruction

Affaires étrangères Canada  
29 mai 2006

**Girouard**, Contra amiral Roger

Commandant, CANFLTPAC

Défense nationale  
28 février 2005 / 29 janvier 2007

**Glencross**, Capitaine, Révérend Bruce

Aumônier du régiment

The Black Watch  
5-6 novembre 2001

**Goatbe**, M. Greg

Directeur général, Direction stratégique des programmes, Agence des douanes et du revenu du

28 janvier 2002

**Goodall**, M. Bob

Surintendant, Bureau de soutien à la circulation et aux services régionaux

Police provinciale de l'Ontario  
30 octobre 2003

**Gotell**, Adjudant-chef Peter

Opérations

12e Escadre Shearwater  
22-24 janvier 2002

**Giasson**, M., Daniel

Directeur des opérations, Sécurité et renseignement  
Bureau du Conseil privé

8 et 29 janvier 2002

**Giffin-Boudreau**, Mme Diane Directrice générale par intérim, Région de l'Atlantique, Citoyenneté et

Immigration Canada

22 septembre 2003

**Gilbert**, M. Emory

Surintendant d'état-major, Services de soutien opérationnel, Police de Toronto, Ville de Toronto

30 octobre 2003

**Gilkes**, Lieutenant-colonel B.R.

Kings Own Calgary Regiment

Défense nationale  
8 mars 2005 / 1 février 2007

**Gimblett**, M. Richard

Chargé de recherche

Centre d'études en politiques étrangères, Université Dalhousie

21 février 2005

**Giroux**, Caporal-chef

Centre de parachutisme du Canada

BFC Trenton  
25-27 juin 2002

**Gludo**, Colonel J.D.

Commandant, 41e Groupe-brigade du Canada, Défense nationale

8 mars 2005

**Goetz**, Capitaine J.J.

2e groupe-brigade mécanisé

BFC Petawawa  
25-27 juin 2002

**Goss**, L'honorable Porter

Président, Comité special de la Chambre sur le renseignement (É-U)

6 février 2002

**Goupil**, Inspector Pierre

Direction de la protection du territoire, Unité d'urgence, région ouest, Sûreté du Québec

5-6 novembre 2001

## ANNEXE IV

### Ont discuté avec le Comité

---

**Graham, Corporal-chef**  
8e Escadron de maintien (Air)  
BFC Trenton  
25-27 juin 2002

**Granatstein, Dr. Jack**  
Président, Council for Defence and Security in the 21st Century  
27 mai 2002, 28 avril 2004

**Grant, Capitaine Timothy J.**  
Commandant, 1 Canadian Mechanized Brigade Group  
Défense nationale  
7 mars 2005

**Green, Major Bill**  
Commandant, Saskatchewan Dragoons (Moose Jaw)  
27 janvier 2002

**Gregory, Matelot-chef**  
Département des ressources humaines de l'administration de  
l'Escadre  
BFC Trenton  
25-27 juin 2002

**Guevremont, Benoît**  
Escadron Gulf  
BFC Kingston  
7-9 mai 2002

**Gutteridge, M. Barry**  
Commissaire, Travaux et Services d'urgence, Ville de  
Toronto  
30 octobre 2003

**Haché, Colonel Mike**  
Directeur, Politique de l'hémisphère ouest  
Défense nationale  
11 avril 2005

**Hall, Major Steve**  
Commandant adjoint, École de l'électronique et des  
communications des Forces canadiennes, BFC Kingston  
7-9 mai 2002

**Hammond, Major Lee**  
Artillerie, BFC Petawawa  
25-27 juin 2002

**Graham, M. Erin**  
Responsable de la sécurité, Service régional de santé  
23 septembre 2003

**Grandy, M. Brian**  
Directeur régional intérimaire, Région de l'Atlantique,  
Agence des douanes et du revenu du Canada  
22-24 janvier 2002

**Gray, P.C., Très honorable Herb**  
Président et commissaire  
Section canadien  
International Joint Commission  
29 mars 2004

**Grégoire, M. Marc**  
Sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté  
Transports Canada  
25 février 2004 / 2 octobre 2006 / 12 février 2007

**Grue, M. Tom**  
Surintendant, Services de police  
Ville d'Edmonton  
28 janvier 2003

**Guindon, Capitaine (M) Paul**  
Division des sous-marins  
Forces maritimes de l'Atlantique  
22-24 janvier 2002

**Gupta, Lieutenant-colonel Ranjeet K.**  
L'École du Génie Militaire des Forces Canadiennes  
Défense nationale  
B.F.C. Gagetown  
31 janvier 2005

**Haeck, Lieutenant-colonel Ken F.**  
Commandant, École d'artillerie IFT  
BFC Gagetown  
22-24 janvier 2002

**Hamel, MWO Claude**  
Sergeant-Major régimentaire désigné  
The Black Watch  
5-6 novembre 2002

**Hansen, Superintendent Ken**  
Directeur, Exécution des lois fédérales  
Gendarmerie royale du Canada  
7 avril 2003, 9 juin 2003

# Manuel de sécurité du Canada

## Édition 2007 - AÉROPORTS

---

**Hapgood**, Adjudant John  
Centre de parachutisme du Canada  
BFC Trenton  
25-27 juin 2002

**Harrison**, Capitaine (M) R.P. (Richard)  
Sous-chef d'état major, responsable des opérations,  
Forces maritimes du Pacifique  
18-22 novembre 2001

**Harvey**, Lieutenant-commandore Max  
Commandant  
N.C.S.M. Cabot  
2 février 2005

**Hatton**, Commandant Gary  
Commandant, NCSM Montreal  
Forces maritimes de l'Atlantic  
22-24 janvier 2002

**Hazelton**, Lieutenant Colonel, Spike  
Commandant, École de l'Armée blindée  
BFC Gagetown  
22-24 janvier 2002

**Heath**, Capitaine de vaisseau Jim, CD  
Chef adjoint d'état-major, Opérations (J3), Quartier  
général des Forces maritimes du Pacifique  
Défense nationale  
29 janvier 2007

**Heinbecker**, M. Paul  
Ancien ambassadeur aux Nations Unies  
À titre individuel  
21 février 2005

**Heisler**, M. Ron  
Directeur des opérations, Centre d'Immigration  
Canada, Halifax  
Citoyenneté et de immigration Canada  
22 septembre 2003

**Hendel**, Commodore (à la retraite) Hans  
Consultant, Collège des Forces canadiennes  
28 avril 2003

**Henneberry**, Lieutenant-commandant,  
Commandant,  
Commandement de la force aérienne du Pacifique  
18-22 novembre 2001

**Harlick**, M. James  
Sous-ministre adjoint, Bureau de la protection des  
infrastructures essentielles et la protection civile  
Ministère de la Défense nationale  
19 juillet 2001, 20 et 27 octobre 2003

**Hart**, Caporal  
Département des ressources humaines de l'administration de  
l'Escadre  
BFC Trenton  
25-27 juin 2002

**Haslett**, Lieutenant Adam  
Officier de la logistique et directeur de cours  
The Black Watch  
5-6 novembre 2002

**Haydon**, Dr. Peter T.  
Chargé de recherche au Centre d'études sur les  
politiques étrangères  
Université Dalhousie  
28 avril 2003, 1 février 2005

**Hearn**, Brigadier-général, T.M.  
Directeur général, Politiques et planification en  
ressources humaines (militaires), Défense nationale  
10 décembre 2001

**Hébert**, Mme Barbara  
Directrice régionale, Douanes, Division du Grand  
Toronto, Agence des douanes et revenue du Canada  
24 juin 2002

**Heimann**, Dr. Alan  
Médecin hygiéniste  
Ville de Windsor  
27 février 2003

**Henault**, Général, Raymond R.  
Chef d'état-major de la Défense  
Ministère de la Défense nationale  
3 décembre 2001

**Henderson**, Major Georgie  
Adjoint A3  
BFC Trenton  
25-27 juin 2002

**Henry**, Dr. Bonnie  
Médecin hygiéniste adjoint  
Ville de Toronto  
30 octobre 2003



## ANNEXE IV

### Ont discuté avec le Comité

---

**Henschel**, le surintendant Peter  
Direction des services fédéraux  
Gendarmerie royale du Canada  
9 juin 2003

**Hickey**, M. John  
Député à la Chambre d'assemblée  
Lac Melville  
3 février 2005

**Hildebrand**, Sergeant F.D. (Fred)  
Division "H", Service divisionnaire de la police  
criminelle, GRC  
22 septembre 2003

**Hill**, M. Dave  
Président, Partenariat des préparatifs d'urgence pour la  
capitale  
Ville d'Edmonton  
28 juin 2003

**Hillmer**, Dr. Norman  
Professeur d'Histoire et d'Affaires internationale  
Université Carleton  
1 novembre 2004

**Hines**, Colonel, Glynn  
Directeur, Gestion de l'information (Air), chef d'état-  
major de la Force aérienne, Défense nationale  
18 juillet 2001

**Hooper**, Jack  
Sous-directeur (Opérations)  
Service canadien de la renseignement de sécurité  
29 mai 2006

**Hornbarger**, M. Chris  
Directeur  
Sécurité nationale (États-Unis)  
7 février 2002

**Howard**, Brigadier-général A.J.  
Directeur général - Opérations, État-major interarmées  
stratégique  
16 octobre 2006 / 20 novembre 2006

**Huebert**, Dr. Rob  
Professeur, Département des sciences politiques, Université de  
Calgary  
8 mars 2005

**Herbert**, M. Ron  
Directeur général des opérations nationales  
Anciens combattants Canada  
22-24 janvier 2002

**Hickey**, Capitaine (M) Larry  
Chef d'état-major adjoint, Plans et opérations (pour les  
forces maritimes de l'Atlantique), Défense nationale  
16 juin 2003

**Hildebrandt**, Capitaine Gerhard  
Centre de parachutisme du Canada  
BFC Trenton  
25-27 juin 2002

**Hillier**, Général Rick  
Chef d'état-major de la défense  
Défense nationale  
30 mai 2005 / 21 juin 2006

**Hincke**, Colonel, Joe  
Commandant  
12e Escadre Shearwater  
22-24 janvier 2002

**Holman**, Major général (ret) Fraser  
Collège des Forces canadiennes (Toronto)  
Défense nationale  
27 juin 2005

**Horn**, Lieutenant-colonel Bernd  
BFC Petawawa  
25-27 juin 2002

**Hounsell**, Caporal-chef Scott  
École du génie électrique et mécanique des Forces canadiennes,  
BFC Borden  
25-27 juin 2002

**Howe**, Caporal Kerry  
Services techniques de la Base des Forces de Borden, BFC  
Borden  
25-27 juin 2002

**Hunt**, M. Baxter  
Ambassade des États-Unis au Canada  
15 août 2002

# Manuel de sécurité du Canada

## Édition 2007 - AÉROPORTS

---

**Hunter**, L'honorable Duncan

Membre supérieur (républicain - Californie), Sous-comité sur les approvisionnements militaires, Comité de la Chambre sur le service armé, (Etats-Unis)  
6 février 2002

**Hynes**, Major A.G.

Coordonateur de la réserve aérienne (Est)  
Quartier général de la 1<sup>re</sup> Division aérienne du Canada  
1 février 2005

**Idzenga**, Major Ray

Commandant, Escadron du golfe  
BFC Kingston  
7-9 mai 2002

**Inkster**, M. Norman

Président, KPMG Investigation and Security Inc.  
Ancien commissaire de la GRC  
1 octobre 2001

**Irwin**, Brigadier-général S.M.

Chef de la direction de l'Agence de logement des Forces canadiennes  
Défense nationale  
6 juin 2005

**Jackson**, Major David

J3  
BFC Kingston  
**7-9 mai 2002**

**Janelle**, Soldat, Pascal

BFC Kingston  
7-9 mai 2002

**Jean**, M. Daniel

Sous-ministre adjoint, Développement des politiques et des programmes  
Citoyenneté et immigration Canada  
17 mars 2003

**Jeffery**, Lieutenant général (ret) Mike

27 juin 2005

**Jestin**, Colonel Ryan

Commandant base des Forces canadiennes, 3 GSS  
Défense nationale  
31 janvier 2005

**Huqe**, Caporal-chef Bryan

426e Escadron d'entraînement  
BFC Trenton  
25-27 juin 2002

**Iatonna**, M. Mario

Ingénieur municipal  
Ville de Windsor  
1 décembre 2004

**Inglis**, Brian

Directeur général/leader du groupe de travail  
Services des incendies et de sauvetage de Vancouver  
29 janvier 2007

**Innis**, Capitaine Quentin

Instructeur, Centre de parachutisme du Canada  
BFC Trenton  
25-27 juin 2002

**Issacs**, Sergent, Tony

Technicien en recherche et sauvetage  
Forces maritimes de l'Atlantique  
22-24 janvier 2002

**Jackson**, Mme Gaynor

Directrice, Centre de ressources pour les familles des militaires  
Forces maritimes du Pacifique  
18-22 novembre 2001

**Jarvis**, Vice-amiral Greg

Sous-ministre adjoint (Ressources humaines – Militaires)  
Défense nationale  
21 février 2005

**Jeffery**, Lieutenant-général, M.K.

Chef d'état-major de l'Armée de terre  
Ministère de la Défense nationale  
3 décembre 2001, 14 août 2002

**Jenkins**, Mme Wilma

Directrice, Services d'immigration  
Citoyenneté et immigration Canada  
24 juin 2002

**Job**, M. Brian

Président, Institut des relations internationales  
Université du Colombie-Britannique  
1 mars 2005

## ANNEXE IV

### Ont discuté avec le Comité

---

**Johns, M. Fred**  
Directeur général, Logistique et Stratégie de traitement, Postes Canada  
15 août 2002

**Johnson, Capitaine Wayne**  
J7, BFC Kingston  
7-9 mai 2002

**Johnston, Chef Cal**  
Chef de police  
Ville de Regina  
27 janvier 2003

**Jolicoeur, M. Alain**  
Président  
Agence des services frontaliers du Canada  
11 avril 2005

**Jurkowski, Brigadier-général (retraité), David**  
Ancien chef d'état-major, Opérations interarmées, Défense nationale  
1 octobre 2001

**Kasurak, M. Peter**  
Directeur principal, Bureau du Vérificateur général du Canada  
10 décembre 2001

**Keane, M. John**  
Secrétaire adjoint délégué, Bureau des affaires de l'hémisphère occidental  
Département d'État (Etats-Unis)  
6 février 2002

**Kee, M. Graham**  
Chef de la sécurité portuaire  
Administration portuaire de Vancouver  
18-22 novembre 2001

**Kelly, Adjudant-chef Michael**  
The Black Watch  
5-6 novembre 2002

**Kennedy, M., Paul**  
Sous-solliciteur général adjoint principal, Ministère du Solliciteur général du Canada  
28 janvier 2002, 24 février 2003,  
15 février 2005

**Johnson, Capitaine Don**  
Président de l'Association des pilotes d'Air Canada  
4 novembre 2002

**Johnston, Contre-amiral (à la retraite) Bruce**  
28 avril 2003

**Johnston, Kimber**  
Directeur général des Politiques stratégiques  
Sécurité publique et de la Protection civile du Canada  
15 février 2005

**Joncas, Premier maître de première classe, Serge**  
Premier maître du Commandement maritime, Défense nationale  
3 décembre 2001

**Kalincak, Capitaine Karl**  
Adjutant, 33 Field Engineer Squadron  
Défense nationale  
1 février 2007

**Kavanagh, M. Paul**  
Directeur régional, Sécurité et planification d'urgence  
Transports Canada  
24 juin 2002

**Keating, Dr. Tom**  
Professeur, Département des sciences politiques, Université de l'Alberta  
7 mars 2005

**Kelly, M. James C.**  
À titre d'individu  
26 mai 2003

**Kelly, Lieutenant colonel, W.J.**  
Planification des Forces et coordination du programme, vice-chef d'état-major de la Défense  
Défense nationale  
18 juillet 2001

**Kerr, Capitaine Andrew CD**  
The Black Watch  
5-6 novembre 2002

# Manuel de sécurité du Canada

## Édition 2007 - AÉROPORTS

---

**Keyes, M. Bob**

Vice-président sénior, International  
La Chambre du commerce canadienne  
1 décembre 2004

**Kiloh, Inspecteur, D.W. (Doug)**

Chef des cas majeurs  
Gendarmerie royale du Canada  
18-22 novembre 2001

**King, Vice-amiral (à la retraite) James**

Vice-président, Atlantique  
CFN Consultants  
12 mai 2003, 5 mai 2005

**Kloosterboer, Jackie**

Coordonnateur de la gestion d'urgence  
Ville de Vancouver  
29 janvier 2007

**Kobolak, M. Tom**

Agent principal de programme, Direction de la  
contrebande et des services de renseignement, Agence  
des douanes et du revenu du Canada  
7 avril 2003

**Koop, M. Rudy**

Conseiller à la recherche, Section canadienne,  
Commission mixte internationale  
29 mars 2004

**Kneale, M. John**

Affaires étrangères Canada  
11 avril 2005

**Krueger, Caporal-chef**

8e Escadron de maintenance (Air)  
BFC Trenton  
25-27 juin 2002

**Kummel, Colonel Steff J.**

Défense nationale  
10 mars 2005

**Kwasnicki, Caporal Anita**

BFC Kingston  
7-9 mai 2002

**Khokhar, M. Jamal**

Ministre-conseiller (affaires du Congrès)  
Ambassade du Canada (Washington)  
4 février 2002

**King, Lieutenant-colonel Colin**

Commandant  
Royal Regina Rifles (Regina)  
27 janvier 2003

**Kinney, Laureen**

Directeur général, Sécurité marine  
Transports Canada  
12 février 2007

**Kloster, M. Deryl**

Directeur général, Service d'urgence  
Ville d'Edmonton  
28 janvier 2003

**Koch, Major Pat**

J5, BFC Kingston  
7-9 mai 2002

**Knapp, Caporal Raymond**

Services techniques de la Base des Forces de Borden  
BFC Borden  
25-27 juin 2002

**Krause, Lieutenant-colonel, Wayne**

Commandant, 423e Escadron d'hélicoptères maritimes  
12e Escadre Shearwater  
22-24 janvier 2002

**Kubeck, Commandant Kimberley**

Gestionnaire de projet contrôle naval de la navigation  
commerciale – Renseignements, Défense nationale  
25 septembre 2003

**Kurzynski, Major Perry**

Officier responsable, Centre d'opérations de recherche  
et sauvetage  
Forces maritimes de l'Atlantique  
22-24 janvier 2002

**Lachance, M. Sylvain**

Directeur général intérimaire de la flotte, Garde côtière  
canadienne  
17 février 2003

## ANNEXE IV

### Ont discuté avec le Comité

---

**Lacroix**, Adjudant-chef Greg  
Sergent-major régimentaire de l'Armée  
Défense nationale  
26 février 2007

**Lacroix**, Colonel Roch  
Chef d'état-major  
Quartier général du secteur de l'Atlantique de la force terrestre,  
Défense nationale  
6 mai 2005

**LaFrance**, M., Albert  
Directeur, Douanes, district du nord du Nouveau-  
Brunswick, Agence des douanes et du revenu du  
Canada  
22-24 janvier 2002

**Laing**, Capitaine de vaisseau, Kevin  
Directeur, Stratégie maritime, chef d'état-major des  
Forces maritimes  
Ministère de la Défense nationale  
18 juillet 2001

**Lalonde**, Major John  
Coordonnateur de la Réserve aérienne (Secteur de  
l'Ouest)  
Défense nationale  
8 mars 2005

**Landry**, Adjudant-chef André  
1er bataillon, Royal 22e Régiment  
BFC Valcartier  
24 septembre 2003

**Landry**, Inspector Sam  
Officier responsable du Détachement aéroportuaire de  
l'aéroport de Toronto  
Gendarmerie royale du Canada  
24 juin 2002

**Laprade**, Adjudant chef Daniel  
Headquarters and Signal Squadron  
BFC Valcartier  
24 septembre 2003

**Larrabee**, M. Bryan  
Coordonnateur des Services sociaux d'urgence,  
Commission des parcs et loisirs, Ville de Vancouver  
30 janvier 2003

**Lacroix**, Colonel Jocelyn P.P.J.  
Commandant, 5e Groupe-brigade mécanisé du Canada, BFC  
Valcartier  
24 septembre 2003

**Laflamme**, M. Art  
Représentant principal de Air Line Pilots Association,  
International  
14 août 2002

**Lafrenière**, Major Luc  
Commandant, Headquarters and Signal Squadron  
BFC Valcartier  
24 septembre 2003

**Lait**, Capitaine de frégate K.B.  
Direction – Qualité de vie, DQV 3 – Chef d'équipe des  
politiques d'hébergement, Défense nationale  
6 juin 2005

**Landry**, John  
Sous-chef, Sauvetage d'incendie  
Ville d'Edmonton  
30 janvier 2007

**Landry**, Lieutenant-colonel (à la retraite) Rémi  
Groupe d'étude et de recherche sur la sécurité internationale,  
Université de Montréal  
2 juin 2005

**Langelier**, M. André  
Directeur, Module de la protection des personnes et des  
biens  
Ville de Gatineau  
3 février 2003

**Laroche**, Colonel J.R.M.G.  
Défense nationale  
2 mai 2005

**Last**, Colonel David  
Régistraire  
Collège militaire royale du Canada  
29 novembre 2004

# Manuel de sécurité du Canada

## Édition 2007 - AÉROPORTS

---

**Leblanc, Mme Annie**

Directrice intérimaire, Division de la technologie et de l'accès légal  
Soliciteur général du Canada  
19 juillet 2001

**Lefebvre, M. Denis**

Premier vice-président  
L'Agence des services frontaliers du Canada  
7 février 2005

**Lefebvre, M. Paul**

Président, secteur 2323, de l'Association internationale des machinistes et des travailleuses et travailleuses de l'aérospatial  
15 août 2002

**Leighton, Lieutenant-commandant John**

J1  
BFC Kingston  
7-9 mai 2002

**Leonard, Lieutenant-colonel S.P.**

Royal Newfoundland Regiment (1<sup>st</sup> Battalion)  
2 février 2005

**Lerhe, Commodore, E.J. (Eric)**

Commandant, Flotte canadienne du Pacifique  
Forces maritimes du Pacifique  
18-22 novembre 2001

**Lessard, Brigadier-général J.G.M.**

Commandant des forces terrestres de la région centrale  
2 décembre 2004

**Levy, M., Bruce**

Directeur, Direction des relations transfrontalières avec les États-Unis  
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international  
28 janvier 2002

**Lilienthal, Lieutenant-colonel Mark**

Officier supérieur, Groupe de l'instruction de soutien des Forces canadiennes  
25-27 juin 2002

**Loepky, Sous-commissaire, Garry**

Opérations  
Gendarmerie royale du Canada  
22 octobre 2001 / 2 décembre 2002

**LeBoldus, M. Mick**

Représentant chef au Centre d'entraînement en vol de l'OTAN  
Bombardier aéronautique  
9 mars 2005

**Lefebvre, M. Denis**

Commissaire adjoint, Agence des douanes et du revenu Canada  
6 mai 2004, 10 février 2003

**Legault, M. Albert**

Université du Québec à Montréal (UQAM)  
21 février 2005

**Lenton, Sous-commissaire, William**

Gendarmerie royale du Canada  
28 janvier 2002, 9 juin 2003

**LePine, M. Peter**

Inspecteur, Détachement de Halifax  
GRC  
23 septembre 2003

**Leslie, Major-général Andrew**

Forces canadiennes  
29 novembre 2004 / 26 février 2007

**Lester, M. Michael**

Directeur général, Organisation des mesures d'urgence, province de la Nouvelle-Écosse  
23 septembre 2003

**Lichtenwald, Chef Jack**

Chef des pompiers  
Ville de Regina  
27 janvier 2003

**Lloyd, Capitaine de vaisseau Ron**

Directeur général, Développement de la Force maritime  
Défense nationale  
26 février 2007

**Logan, Major Mike**

Agent administratif adjoint, Groupe de l'instruction de soutien des Forces canadiennes, BFC Borden  
25-27 juin 2002

## ANNEXE IV

### Ont discuté avec le Comité

---

**Loschiuk, Ms Wendy**  
Directrice principale  
Bureau de la Vérificatrice générale du Canada  
6 décembre 2004

**Lucas, Major-général, Steve**  
Commandant, 1ère Division aérienne du Canada  
Région canadienne du NORAD  
18-22 novembre 2001 / 26 février 2007

**Luloff, Mme Janet**  
Directrice par intérim, Affaires réglementaires, Groupe  
de la sécurité et sûreté, Transports Canada  
27 novembre 2002, 2 décembre 2002

**Lyrette, Soldat Steve**  
BFC Kingston  
7-9 mai 2002

**Macdonald, Lieutenant général G.**  
Vice-chef d'état-major de la Défense  
Ministère de la Défense nationale  
28 janvier 2002, 6 mai 2002,  
14 août 2002, 23 février 2004

**Mack, Contre-amiral Ian**  
Attaché militaire  
Ambassade du Canada (Washington)  
4 février 2002

**Mackenzie, Major-général (à la retraite) Lewis**  
À titre d'individuel  
6 décembre 2004

**MacLaughlan, Surintendant C.D. (Craig), Officier  
responsable, Services de soutien Division « H »**  
Gendarmerie royale du Canada  
22 septembre 2003

**MacLean, Vice-amiral Bruce**  
Chef d'état-major de la Force maritime  
Défense nationale  
14 février 2005

**Macnamara, M. W. Donald**  
Senior Fellow  
Université Queen's  
29 novembre 2004

**MacQuarrie, Capitaine Don**  
J6  
BFC Kingston  
7-9 mai 2002

**Lucas, Brigadier général Dwayne**  
Directeur général – Gestion du programme  
d'équipement aérospatiale, Défense nationale  
27 juin 2005

**Luciak, M. Ken**  
Directeur des Services médicaux d'urgence  
Ville de Regina  
27 janvier 2003

**Lupien, Premier maître de première classe, R.M.**  
Adjudant chef des Forces canadiennes  
Ministère de la Défense nationale  
3 décembre 2001

**Macaleese, Lieutenant-colonel Jim**  
Commandant  
9<sup>e</sup> Escadre (Gander)  
2 février 2005

**Macdonald, Lieutenant général (ret) George**  
CFN Consultants Ottawa  
27 juin 2005

**MacKay, Major Tom**  
The Black Watch  
5-6 novembre 2002

**MacIsaac, Capitaine de vaisseau**  
Commandant de la BFC Halifax  
Défense nationale  
6 mai 2005

**MacLaughlan, M. Craig**  
Directeur général, Organisation des mesures d'urgence  
Province de la Nouvelle-Écosse  
6 mai 2005

**MacLeod, Colonel, Barry W.**  
Commandant, 3e Groupe de soutien de secteur, BFC  
Gagetown  
22-24 janvier 2002

**Macnamara, Brigadier-général (à la retraite) W. Don**  
Président, L'Institut de la Conférence des associations  
de la défense  
3 mai 2004

**Maddison, Vice-amiral Greg**  
Sous-chef d'état-major de la Défense, Ministère de la Défense  
nationale  
6 mai 2002, 14 février 2005

# Manuel de sécurité du Canada

## Édition 2007 - AÉROPORTS

---

- Magee, M. Andee**  
Maître de chien  
Agence des douanes et du revenu du Canada  
7-9 mai 2002
- Maillet, Adjudant-chef de l'école par intérim, Joseph**  
École de l'électronique et des communications des Forces  
canadiennes  
BFC Kingston  
7-9 mai 2002
- Maisonneuve, major-général, J.O. Michel**  
Sous-chef d'état-major adjoint  
Ministère de la Défense nationale  
22 octobre 2001
- Malec, M., George**  
Capitaine adjoint de port sur la sécurité portuaire  
Administration portuaire de Halifax  
22-24 janvier 2002
- Mandel, M. Stephen**  
Maire suppléant et conseiller  
Ville d'Edmonton  
28 janvier 2003 / 30 janvier 2007
- Manson, Général (ret) Paul D.**  
L'Institut de la conférence des associations de la défense  
(Ottawa)  
27 juin 2005
- Marcewicz, Lieutenant-colonel**  
Commandant de Base, BFC Edmonton  
Défense nationale  
7 mars 2005
- Martin, Mme Barbara**  
Directrice, Division des relations de la Défense et de la sécurité  
Affaires étrangères Canada  
11 avril 2005
- Mason, Lieutenant-colonel, Dave**  
Commandant, 12e Escadron de maintenance (Air)  
12e Escadre Shearwater  
22-24 janvier 2002
- Mason, Mme. Nancy**  
Directrice, Bureau des affaires canadiennes,  
Département d'État (Etats-Unis)  
6 février 2002
- Maher, Lieutenant Earl**  
4 ESR  
BFC Gagetown  
21-24 janvier 2002
- Maines, Warren**  
Directeur, Service à la clientèle (aéroport Pearson)  
d'Air Canada  
4 juin 2002
- Malboeuf, Caporal Barry**  
BFC Kingston  
7-9 mai 2002
- Mallory, M. Dan**  
Chef des opérations, Port de Lansdowne  
Agence des douanes et du revenu du Canada  
7-9 mai 2002
- Manning, Caporal Rob**  
Services techniques de la Base des Forces de Borden, BFC  
Borden  
25-27 juin 2002
- Manuel, M. Barry**  
Coordonnateur, Organisation des mesures d'urgence  
Ville de Halifax  
23 septembre 2003 / 6 mai 2005
- Marsh, Howie**  
L'Institut de la conférence des associations de la défense  
(Ottawa)  
27 juin 2005
- Martin, M. Ronald**  
Coordonnateur de la planification d'urgence  
Ville de Vancouver  
30 janvier 2003, 1 mars 2005
- Mason, M., Dwight**  
Président, Commission permanente mixte de défense  
(États-Unis)  
Le Pentagone  
6 février 2002
- Massicotte, Mme Olga**  
Directrice générale, région de l'Atlantique  
Anciens combattants Canada  
22-24 janvier 2002



## ANNEXE IV

### Ont discuté avec le Comité

---

**Matheson**, Caporal  
2e Escadron des mouvements aériens  
BFC Trenton  
25-27 juin 2002

**Mattie**, Adjudant-chef, Fred  
12e Escadron de maintenance (Air)  
12e Escadre Shearwater  
22-24 janvier 2002

**Maude**, Caporal-chef Kelly  
436e Escadron de transport  
BFC Trenton  
25-27 juin 2002

**McCoy**, Adjudant chef Daniel  
Support Unit, 430th Helicopters Squadron  
BFC Valcartier  
24 septembre 2003

**McDonald**, Caporal Marcus  
École du Service de santé des Forces canadiennes  
BCF Borden  
25-27 juin 2002

**McIlhenny**, M., Bill  
Directeur pour le Canada et le Mexique  
Conseil national de sécurité (États-Unis)  
7 février 2002

**McKay**, L'honorable Peter, C.P., député  
Ministre des Affaires étrangères  
29 mai 2006

**McKerrell**, M. Neil  
Chef, Gestion des situations d'urgence Ontario,  
Ministère de la Sécurité communautaire  
30 octobre 2003

**McKinnon**, Lieutenant-colonel DB  
Régiment de l'Î.-P.-É.  
1 février 2005

**McLean**, Caporal  
Opérations de l'Escadre  
BFC Trenton  
25-27 juin 2002

**Matte**, Colonel Perry  
Commandant, 14e escadre  
Défense nationale  
5 mai 2005

**Mattiussi**, Ron  
Directeur, Planification et service de gestion  
Ville de Kelowna  
1 mars 2005

**McAdam**, Lieutenant-colonel Pat  
École de la tactique, B.F.C. Gagetown  
Défense nationale  
31 janvier 2005

**McCuaig**, Bruce  
Sous-ministre adjoint, Division des politiques, des planifications  
et des normes  
Ministère des Transports de l'Ontario  
1 décembre 2004

**McGarr**, Kevin  
vice-président et chef de la technologie

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

**McKeage**, M. Michael  
Directeur des opérations, Soins médicaux d'urgence,  
Municipalité régionale de Halifax  
23 février 2003

**McKinnon**, Chef, David P.  
Chef de police  
Service de police régional de Halifax  
22-24 janvier 2002

**McLaughlin**, Michael J.  
vice-président et chef de la direction financière  
30 octobre 2006

**McLellan**, L'honorable Anne, C.P., députée  
Vice première ministre et ministre de la Sécurité publique et de  
la Protection civile du Canada  
15 février 2005 et 11 avril 2005

# Manuel de sécurité du Canada

## Édition 2007 - AÉROPORTS

---

**McLellan, M. George**  
Directeur général  
Municipalité régionale de Halifax  
23 septembre 2003

**McManus, Lieutenant-colonel, J.J.**  
Commandant, 443e escadron (MH)  
Commandement de la force aérienne du Pacifique  
18-22 novembre 2001

**McNeil, Commodore, Daniel**  
Vice-chef d'état-major de la Défense  
Ministère de la Défense nationale  
18 juillet 2001

**McRoberts, Hugh**  
Vérificateur général adjoint  
Bureau du vérificateur général du Canada  
6 décembre 2004

**Meisner, M. Tim**  
Directeur, Politiques et législation, Programmes maritimes, Garde côtière canadienne  
17 février 2003, 7 avril 2003

**Melis, Mme Caroline**  
Directrice, Développement du programme, Direction générale de l'exécution de la loi  
Citoyenneté et immigration Canada  
17 mars 2003

**Merpaw, Mme Diane**  
Directrice adjointe, Élaboration des politiques et coordination  
Citoyenneté et immigration Canada  
7 avril 2003

**Middlemiss, Danford W**  
Professeur, Département des Sciences politiques  
Université Dalhousie  
12 mai 2003, 5 mai 2005

**Miller, M., Frank**  
Directeur principal, conseiller militaire du Président  
Conseil national de sécurité américain  
7 février 2002

**Minto, M., Shahid**  
Vérificateur général adjoint  
Bureau du Vérificateur général du Canada  
10 décembre 2001

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

**McNeil, Contre-amiral Dan**  
Commandant, Force maritime de l'Atlantique  
Défense nationale  
6 mai 2005

**McRae, Robert**  
directeur général, direction générale de la sécurité internationale  
Affaires étrangères et Commerce international Canada  
11 décembre 2006

**Mean, Caporal-chef Jorge**  
École de technologie et du génie aérospatial des Forces canadiennes  
25-27 juin 2002

**Melançon, Lieutenant-colonel René**  
École d'Infanterie, B.F.C. Gagetown  
Défense nationale  
31 janvier 2005

**Mercer, M., Wayne**  
Vice-président intérimaire, Région de la Nouvelle-Écosse  
Customs Excise Union Douanes Accise (CEUDA)  
22-24 janvier 2002

**Michaud, M. Jean-Yves**  
Directeur adjoint, Direction du support administratif,  
Ville de Montréal  
26 septembre 2003

**Miller, Lieutenant-colonel Charlie**  
Commandant, 10<sup>e</sup> Régiment d'artillerie de campagne de l'Artillerie royale canadienne  
Défense nationale  
9 mars 2005

**Milner, M. Marc**  
Directeur, Programme des études militaires et stratégiques  
Université du Nouveau-Brunswick  
31 janvier 2005

**Mitchell, M., Barry**  
Directeur, Région de la Nouvelle-Écosse, Agence des douanes et du revenu du Canada  
22-24 janvier 2002

## ANNEXE IV

### Ont discuté avec le Comité

---

**Mitchell**, Brigadier-général Greg  
Commandant, Secteur de l'Atlantique de la Force  
terrestre  
22-24 janvier 2002

**Moran**, Ron  
président national  
Customs Excise Union Douanes Accise (CEUDA)  
4 décembre 2006

**Morris**, Mme, Linda  
Directrice, Affaires publiques  
Administration portuaire de Vancouver  
18-22 novembre 2001

**Moutillet**, Capitaine Mireille  
Officier d'état-major supérieur – politiques, Défense  
nationale  
25 septembre 2003

**Mundy**, Capitaine de corvette Phil  
N.C.S.M. Queen Charlotte  
Défense nationale  
1 février 2005

**Murphy**, Capitaine (M), R.D. (Dan)  
Commandant adjoint, Flotte canadienne du Pacifique  
Forces maritimes du Pacifique  
18-22 novembre 2001

**Murray**, Major James  
Commandant, École des Pompiers des Forces canadiennes, BFC  
Borden  
25-27 juin 2002

Mushanski, Lieutenant Commander Linda  
Commandant du NCSM *Queen*  
(Regina)  
27 janvier 2003

**Nelligan**, John Patrick  
Associé principal, cabinet d'avocats O'Brien Payne  
LLP, Ottawa  
2 décembre 2002

**Neville**, Lieutenant colonel Shirley  
Officier d'administration de l'escadre et commandant  
intérimaire de l'escadre  
17e escadre  
18-22 novembre 2001

**Mogan**, M., Darragh  
Directeur général des politiques en matière de  
programmes et de services, Services des Anciens  
Combattants  
Anciens combattants Canada  
22-24 janvier 2002

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

**Morton**, Dr. Desmond  
Professeur  
Université McGill  
15 novembre 2004

**Mulder**, Mr. Nick  
Président, Mulder Management Associates  
9 juin 2003

**Munroe**, Mme Cathy  
Directrice régionale, Nord de l'Ontario  
Agence des douanes et du revenu du Canada  
7-9 mai 2002

**Murray**, Mme Anne C.  
Vice-présidente, Affaires communautaires et  
environnementales  
Aéroport international de Vancouver  
18-22 novembre 2001

**Murray**, M., Larry  
Sous-ministre  
Services des anciens combattants  
22-24 janvier 2002

**Narayan**, M., Francis  
Service de chiens détecteurs, Agence des douanes et du  
revenu du Canada  
18-22 novembre 2001

**Neumann**, Ms. Susanne M.  
Division de la vérification  
Agence des douanes et du revenu du Canada  
18-22 novembre 2001

**Newberry**, Robert J.  
Directeur principal, Sécurité du territoire  
Le Pentagone  
06 février 2002

# Manuel de sécurité du Canada

## Édition 2007 - AÉROPORTS

---

- Newton**, Capitaine, John F.  
Officier supérieur d'état-major, Opérations  
Forces maritimes de l'Atlantique  
22-24 janvier 2002
- Nikolic**, M. Darko  
Directeur de District, District du St-Laurent  
Agence des douanes et du revenu du Canada  
7-9 mai 2002
- Nordick**, Brigadier-Général Glenn  
Commandant adjoint, Système de la doctrine et de l'instruction  
de la Force terrestre,  
BFC Kingston  
7-9 mai 2002
- Normoyle**, Ms. Debra  
Directrice, Enforcement d'immigration  
Agence des services frontières du Canada  
23 février 2004
- Nossal**, Kim Richard  
Professeur et chef  
Département des études politiques  
Université Queen's  
29 novembre 2005
- O'Bright**, M., Gary  
Directeur général, Opérations, Bureau de la protection  
des infrastructures essentielles et de la protection civile  
Ministère de la Défense nationale  
19 juillet 2001, 20 octobre 2003
- O'Donnell**, Paddy  
L'Institut de la conférence des associations de la  
défense (Ottawa)  
27 juin 2005
- O'Hanlon**, M., Michael  
Attaché supérieur de recherche, Étude des politiques  
étrangères  
The Brookings Institution  
5 février 2002
- Olchowicki**, Soldat Christian  
BFC Kingston  
7-9 mai 2002
- Orr**, Major Ken  
Officier supérieur d'état-major, Groupe de recrutement des  
Forces canadiennes  
BFC Borden  
25-27 juin 2002
- Niedtner**, Inspecteur Al  
Police de Vancouver  
(responsable de la Section des opérations et de la  
planification d'urgence), Ville de Vancouver  
30 janvier 2003
- Noël**, Adjudant-chef Donald  
5e Ambulance de campagne  
BFC Valcartier  
24 septembre 2003
- Norman**, Mark  
Président, Daimler-Chrysler et  
Président du Comité d'infrastructure du Conseil du Partenariat  
du secteur canadien de l'automobile  
1 décembre 2004
- Normoyle**, Mme Debra  
Directrice générale, Direction générale de l'exécution  
de la loi, Citoyenneté et immigration Canada  
7 avril 2003
- Nymark**, Mme, Christine  
Sous-ministre adjointe déléguée  
Transports Canada  
28 janvier 2002
- O'Connor**, L'honorable Gordon, C.P., député  
Ministre de la Défense nationale  
8 mai 2006
- O'Donnell**, Patrick J.  
Président  
L'Association canadienne de la défense industrielle  
22 novembre 2004
- O'Shea**, M., Kevin  
Directeur, Direction des relations générales avec les États-Unis  
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international  
**28 janvier 2002**
- Oliver**, Surintendant Joe  
Directeur, Douanes et accise  
2 octobre 2006
- Ortiz**, L'honorable, Solomon P.  
Membre supérieur (démocrate - Texas)  
Sous-comité sur l'état de préparation militaire, Comité  
de la chambre sur le service armé (États-Unis)  
6 février 2002

## ANNEXE IV

### Ont discuté avec le Comité

---

**Ouellet**, Adjudant-chef J.S.M.  
5e Groupe-brigade mécanisé du Canada  
BFC Valcartier  
24 septembre 2003

**Ouellette**, Lieutenant-Colonel Bernard  
Commandant, 2<sup>e</sup> Bataillon, Royal 22<sup>e</sup> Régiment, BFC  
Valcartier  
24 septembre 2003

**Parks**, Lieutenant-commandant Mike  
Direction de l'instruction de l'Armée 5-4  
BFC Kingston  
7-9 mai 2002

**Pasel**, M. William  
Coordonnateur des mesures d'urgence,  
Service d'urgence de Hamilton  
Ville de Hamilton  
31 mars 2003

**Paulson**, Capitaine (M), Gary  
Commandant, NCSM Algonquin  
Forces maritimes du Pacifique  
18-22 novembre 2001

**Pearson**, Lieutenant colonel Michael J.  
Commandant, École d'infanterie SAT  
BFC Gagetown  
22-24 janvier 2002

**Pelletier**, France  
Affaires législatives et réglementaires  
Division du transport aérien du Syndicat canadien de la  
fonction publique  
25 novembre 2002

**Pennie**, Lieutenant général Ken  
Chef d'état-major de la Force aérienne  
Défense nationale  
7 février 2005

**Pentland**, Charles  
Centre des études politiques des relations internationales  
Université Queen's  
29 novembre 2004

**Ouellet**, Major Michel  
Commandant par intérim, 5e Bataillon des services du  
Canada  
BFC Valcartier  
24 septembre 2003

**Parker**, Major Geoff  
Infanterie  
BFC Petawawa  
25-27 juin 2002

**Parriag**, Amanda  
Le Centre de recherche et d'information sur le Canada (CRIC)  
6 décembre 2004

**Pataracchia**, Lieutenant (N) John  
Centre de recrutement des Forces canadiennes, Halifax  
BFC Borden  
25-27 juin 2002

**Payne**, Capitaine (M), Richard  
Commandant, Installation de maintenance de la flotte de Cape  
Scott  
Forces maritimes de l'Atlantique  
22-24 janvier 2002

**Pellerin**, Colonel (retraité), Alain  
Directeur exécutif, Conférence des associations de la  
défense  
15 octobre 2001 / 27 juin 2005

**Penner**, Lieutenant-Colonel Doug  
Commanding Officer, North Saskatchewan Regiment  
(Saskatoon)  
27 janvier 2003

**Pennie**, Lieutenant général (ret) Ken  
CFN Consultants Ottawa  
27 juin 2005

**Pentney**, Bill  
Sous-procureur général adjoint  
Ministère de la justice Canada  
15 février 2005

# Manuel de sécurité du Canada

## Édition 2007 - AÉROPORTS

---

- Peters**, Colonel, William  
Directeur, Planification stratégique) Opérations terrestres), chef d'état-major de l'Armée de terre, Défense nationale  
18 juillet 2001
- Pettigrew**, Caporal-chef Robert  
École d'administration et de logistique des Forces canadiennes  
BFC Borden  
25-27 juin 2002
- Pichette**, M. Pierre-Paul  
Directeur-adjoint, Service de la police de la Communauté urbaine de Montréal  
26 septembre 2003
- Pigeon**, M. Jacques  
Avocat général principal et directeur ministère de la Justice, Services juridiques, Transports Canada  
2 décembre 2002
- Pile**, Commodore Ty  
Commandant, Quartier général de la flotte canadienne de l'Atlantique  
Défense nationale  
6 mai 2005
- Pilgrim**, Surintendant, J. Wayne  
Officier responsable de la Sous-direction des enquêtes relatives à la sécurité nationale  
Gendarmerie royale du Canada  
19 juillet 2001
- Pinsent**, Major John  
Centre de parachutisme du Canada  
BFC Trenton  
25-27 juin 2002
- Plante**, Caporal-chef  
8e Escadron de maintenance (Air)  
BFC Trenton  
25-27 juin 2002
- Polson**, Capitaine (M) Gary  
Commandant, NCSM Algonquin  
Forces maritimes du Pacifique  
18-22 novembre 2001
- Poulin**, Caporal Mario  
École de la Police militaire des Forces canadiennes  
BFC Borden  
25-27 juin 2002
- Petras**, Major-général H.M.  
Chef, Réserve et cadet  
Défense nationale  
6 juin 2005
- Pharand**, M., Pierre  
Directeur, Protection aéroportuaire  
Aéroport de Montréal  
5-6 novembre 2001
- Pichette**, Mr. Pierre-Paul  
Directeur-adjoint, Service de la police de la Communauté urbaine de Montréal  
5-6 novembre 2001
- Pigeon**, M., Jean François  
Directeur intérimaire, Sécurité  
Aéroports de Montréal  
5-6 novembre 2001
- Pile**, Capitaine (M), T.H.W. (Tyron)  
Commandant, groupe 4, Opérations maritimes  
Forces maritimes du Pacifique  
18-22 novembre 2001
- Pilon**, M. Marc  
Analyste principal des politiques, Division des politiques en matière de sécurité, Solliciteur général du Canada  
24 février 2003
- Pitman**, Sergent, B.R. (Brian)  
Forces conjointes du secteur riverain, Vancouver  
Gendarmerie royale du Canada  
18-22 novembre 2001
- Poirier**, M. Paul  
Directeur, Division du renseignement et de la contrebande, Région du Nord de l'Ontario  
Agence des douanes et du revenu du Canada  
7-9 mai 2002
- Potvin**, Corporal  
8e Escadron de maintenance (Air)  
BFC Trenton  
25-27 juin 2002
- Preece**, Capitaine (M), Christian  
Forces maritimes de l'Atlantique  
22-24 janvier 2002

## ANNEXE IV

### Ont discuté avec le Comité

---

**Préfontaine**, Colonel Marc  
Comandement 34e groupe-brigade  
The Black Watch  
5-6 novembre 2002

**Proulx**, Commissaire adjoint, Richard  
Direction des renseignements criminels  
Gendarmerie royale du Canada  
22 octobre 2001

**Puxley**, Mme Evelyn  
Directrice, Direction du crime international et du terrorisme  
Affaires étrangères Canada  
11 avril 2005

**Quinlan**, Grant  
Inspecteur de sécurité  
Transports Canada  
24 juin 2002

**Randall**, Dr. Stephen J.  
Doyen, Faculté des Sciences sociales  
Université de Calgary  
8 mars 2005

**Rathwell**, M. Jacques  
Responsable de la sécurité civile  
Ville de Gatineau  
3 février 2003

**Reaume**, M. Al  
Chef adjoint, Service des incendies et du sauvetage,  
Ville de Windsor  
27 février 2003

**Reeve**, Jason  
Liaison avec le Cabinet et des affaires parlementaires,  
Groupe de travail sur l'Afghanistan  
Affaires étrangères et Commerce international Canada  
11 décembre 2006

**Reid**, Adjudant-chef Clifford  
École des Pompiers des Forces  
BFC Borden  
25-27 juin 2002

**Reid**, Adjudant Jim  
Missiles de défense aérienne  
BFC Petawawa  
25-27 juin 2002

**Primeau**, M., Pierre  
Enquêteur, Unité mixte des enquêtes sur le crime organisé, Gendarmerie royale du Canada  
5-6 novembre 2001

**Purdy**, Mme Margaret  
Sous-ministre déléguée  
Ministère de la Défense nationale  
14 août 2002

**Quick**, M. Dave  
Coordonnateur des plans d'urgence à la ville de Regina  
27 janvier 2003

**Raimkulov, M.P.**, Mr. Asan  
République kirgyze  
12 mai 2003

**Rapanos**, M. Steve  
Chef des Services médicaux d'urgence  
Ville d'Edmonton  
28 janvier 2003 / 30 janvier 2007

**Read**, M. John A.  
Directeur général, Transport des marchandises dangereuses  
Transports Canada  
25 février 2004

**Reed**, L'honorable, Jack  
Président (démocrate - Rhode Island)  
Comité du Sénat sur les services armés (États-Unis)  
5 février 2002

**Regehr**, M. Ernie  
Directeur général  
Projet Ploughshares  
21 mars 2005

**Reid**, Lieutenant-colonel, Gord  
Commandant, École de navigation aérienne des Forces canadiennes  
17e escadre  
18-22 novembre 2001

**Renahan**, Capitaine Chris  
Blindés  
BFC Petawawa  
25-27 juin 2002

# Manuel de sécurité du Canada

## Édition 2007 - AÉROPORTS

---

**Richard**, Adjudant-chef Stéphane  
5e Bataillon des services du Canada BFC Valcartier  
24 septembre 2003

**Richter**, Dr. Andrew  
Professeur adjoint, Relations internationales et études  
stratégiques  
Université Windsor  
1 décembre 2004

**Rivest**, Caporal-chef Dan  
École de technologie et du génie aérospatial des Forces  
canadiennes,  
BFC Borden  
25-27 juin 2002

**Robertson**, M. John  
Inspecteur en chef des bâtiments  
Ville de Vancouver  
30 janvier 2003

**Rochette**, Colonel J.G.C.Y.  
Directeur général – Rémunération et avantages sociaux  
Défense nationale  
6 juin 2005

**Rose**, M., Frank  
Adjoint, Politique de défense antimissiles  
Le Pentagone  
6 février 2002

**Ross**, M. Dan  
Sous-ministre adjoint (Gestion de l'information)  
Défense nationale  
14 février 2005

**Ross**, Adjudant-maître Marc-André 58th Air Defence  
Battery  
BFC Valcartier  
24 septembre 2003

**Rostis**, M. Adam  
Agent de liaison pour les relations  
fédérales/provinciales/municipales  
Province de la Nouvelle-Écosse  
6 mai 2005

**Rudner**, Dr. Martin  
Directeur, Centre for Security and Defence Studies, Université  
Carleton  
3 juin 2004, 13 décembre 2004

**Richmond**, M., Craig  
Vice-président, Opérations aéroportuaires  
Aéroport international de Vancouver  
18-22 nov. 2001

**Riffou**, Lieutenant-colonel François  
Commandant, 1er Bataillon, Royal 22<sup>e</sup> Régiment  
BFC Valcartier  
24 septembre 2003

**Robertson**, Contre-amiral Drew W.  
Directeur général, politique et sécurité internationale  
Défense nationale  
23 février 2004, 11 avril 2005 / 26 février 2007

**Robinson**, Sous-lieutenant Chase  
The Black Watch  
5-6 novembre 2001

**Romses**, Brigadier-général R.R.  
Commandant Quartier général du secteur de  
l'Atlantique de la force terrestre, Défense nationale  
31 janvier 2005

**Ross**, Major général, H. Cameron  
Directeur général, Politique de la sécurité  
internationale  
Ministère de la Défense nationale  
28 janvier 2002

**Ross**, Dr. Douglas  
Professeur, Faculté des sciences politiques  
Université Simon Fraser  
1 mars 2005

**Rossell**, Inspecteur Dave  
Inspecteur, Opérations et soutien,  
Police de Windsor, Ville de Windsor  
27 février 2003

**Rousseau**, Colonel Christian  
Commandant, 5e Groupe de soutien de secteur  
Défense nationale  
1 juin 2005

**Rumsfeld**, L'honorable Donald  
Secrétaire de la Défense (États-Unis)  
6 février 2002



## ANNEXE IV

### Ont discuté avec le Comité

---

**Rurak, Mme Angela**  
Inspecteur des douanes  
Agence des douanes et du revenu du Canada  
7-9 mai 2002

**Rutherford, Caporal-chef Denis**  
École des pompiers des Forces canadiennes  
BFC Borden  
25-27 juin 2002

**Salesses, Lieutenant-colonel, Bob**  
Direction de la logistique, Sécurité nationale (États-Unis)  
Le Pentagone  
6 février 2002

**Samson, Adjudant-chef Camil**  
2e Bataillon, Royal 22<sup>e</sup> Régiment  
BFC Valcartier  
24 septembre 2003

**Sanderson, Chuck**  
Directeur général, Organisation de gestion des urgences  
Province de Manitoba  
10 mars 2005

**Saunders, Captaine Kimberly**  
Équipe d'intervention en cas de catastrophe  
BFC Kingston  
7-9 mai 2002

**Schmick, Major Grant**  
Commandant, Centre de recrutement des Forces canadiennes,  
BFC Borden  
25-27 juin 2002

**Scott, Dr. Jeff**  
Médecin hygiéniste  
Province de la Nouvelle-Écosse  
23 septembre 2003

**Sensenbrenner, Jr., L'honorable, F. James**  
Président (républicain - Wisconsin)  
Comité judiciaire de la Chambre (États-Unis)  
7 février 2002

**Shapardanov, M. Chris**  
Conseiller politique  
Ambassade du Canada (Washington)  
4 février 2002

**Russell, M. Robert A., Assistant Commissaire adjoint,**  
Région de l'Atlantique, Agence des douanes et du  
revenu du Canada  
22 septembre 2003

**Rutherford, Lieutenant-colonel Paul**  
Commandant, 73e Groupe des communications  
Défense nationale  
9 mars 2005

**Sampson, Tom**  
Chef des Services médicaux d'urgence  
Ville de Calgary  
1 février 2007

**Samson, Brigadier-général, P.M.**  
Directeur général -- renseignement  
Ministère de la Défense  
22 octobre 2001

**Saunders, Caporal Cora**  
16e Escadre  
BFC Borden  
25-27 juin 2002

**Savard, Lieutenant-colonel Danielle**  
Commandant, 5e Ambulance de campagne  
BFC Valcartier  
24 septembre 2003

**Scofield, M. Bruce**  
Directeur, Développement des politiques et  
coordination internationale, Direction générale des  
réfugiés, Citoyenneté et immigration Canada  
17 mars 2003

**Scott, Captaine John**  
Centre du parachutisme du Canada  
8 Escadre, BFC Trenton  
25-27 juin 2002

**Shadwick, Dr. Martin**  
Agrégé de recherche, Centre des études internationales et de  
sécurité  
Université York  
2 décembre 2004

**Sharapov, M. Zakir**  
Député, République kirgyze  
12 mai 2003

# Manuel de sécurité du Canada

## Édition 2007 - AÉROPORTS

---

**Sheehy**, Capitaine Matt

Président, Comité de la sécurité de l'Association des pilotes d'Air Canada

4 novembre 2002

**Sigouin**, M. Michel

Directeur régional, Bureau régional de l'Alberta, du Nord-Ouest et de Nunavut, Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile

27 octobre 2003

**Simmons**, M., Robert

Directeur adjoint, Office of European Security and Political Affairs, Bureau of European and Eurasian Affairs

Département d'État (États-Unis)

6 février 2002

**Sinclair**, Ms. Jill

Sous-ministre adjoint (A), Politique de sécurité globale, Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international

28 janvier 2002 / 14 août 2002

**Skelton**, L'honorable, Ike

Membre supérieur (démocrate - Missouri), Comité de la Chambre sur les services armés (États-Unis)

6 février 2002

**Skidmore**, Colonel Mark

Commandant, 2e group-brigade mécanisé canadien, BFC Petawawa

25-27 juin 2002

**Smith**, Caporal

Unité du service postal des Forces canadiennes  
BFC Trenton

25-27 juin 2002

**Smith**, Bill

Surintendant principal  
Gendarmerie royale du Canada

3 février 2005

**Smith**, M. Doug

Services techniques  
Ville de Vancouver

30 janvier 2003

**Sheridan**, Norman

Directeur, Opérations passagers de l'Agence des douanes et du revenu du Canada

24 juin 2002

**Sing Tse**, Hau

Vice-président

Direction général de l'Asie

Agence canadienne de développement internationale

29 mai 2006

**Sinclair**, Ms. Jill

Directrice générale, Direction générale de la sécurité internationale

Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international

17 mars 2003

**Sirois**, Lieutenant-colonel Sylvain

Commandant, 5e Régiment du génie

BFC Valcartier

24 septembre 2003

**Skidd**, Élève-officier Alden

The Black Watch

5-6 novembre 2002

**Slater**, Mme Scenery C.

Agent des programmes, District du Vancouver métropolitain

Agence des douanes et du revenu du Canada

18-22 novembre 2001

**Smith**, Capitaine de vaisseau Andy

Officier commandant, Installation de maintenance de la flotte  
Défence nationale

6 mai 2005 / 26 février 2007

**Smith**, M. Bob

Chef adjoint, Service des incendies et de sauvetage de Vancouver, Extinction des incendies et opérations

Ville de Vancouver

30 janvier 2003

**Smith**, Caporal-chef Terry

436e Escadron de transport  
BFC Trenton

25-27 juin 2002

## ANNEXE IV

### Ont discuté avec le Comité

---

**Snow**, Caporal-chef Joanne  
École d'administration et de logistique des Forces canadiennes,  
BFC Borden  
25-27 juin 2002

**Souccar**, Commissaire adjoint Raf  
Opérations fédérales et internationales  
2 octobre 2006 / 30 octobre 2006

**Stacey**, Caporal Derrick  
Services administratifs de la Base des Forces de Borden  
BFC Borden  
25-27 juin 2002

**Starck**, Me, Richard  
Avocat-conseil, Service fédéral des poursuites, Bureau  
régional du Québec  
Ministère de la justice  
5-6 novembre 2001

**St-Cyr**, Lieutenant-colonel Pierre  
Commandant, Unité de soutien, 430e Escadron tactique  
d'hélicoptères  
BFC Valcartier  
24 septembre 2003

**Stevens**, Daniel  
Coordonnateur de la gestion d'urgence, Gestion d'urgence et de  
la risque  
Ville de Vancouver  
29 janvier 2007

**Stewart**, M., James  
Ressources humaines civiles  
Forces maritimes de l'Atlantique  
22-24 janvier 2002

**Stiff**, M. Bob  
Directeur général, Sécurité générale de Postes Canada  
15 août 2002

**St. John**, Dr. Ron  
Directeur general, Centre de mesures et  
d'interventions d'urgence  
10 février 2003

**St-Pierre**, M., Jacquelin  
Commandant, chef du poste de quartier 5  
Service de police de la Communauté urbaine de  
Montréal  
5-6 novembre 2001

**Sokolsky**, Joel  
Doyen des arts et Professeur des sciences politiques  
Collège militaire royale du Canada  
22 novembre 2004

**Spraggett**, Ernest  
Directeur, Opérations commerciales de l'Agence des douanes et  
du revenu du Canada  
24 juin 2002

**Stairs**, Denis  
Professeur, Département des Science politiques  
Université Dalhousie  
5 mai 2005

**Stark**, Lieutenant-commandant, Gary  
Commandant, NCSM Whitehorse  
Forces maritimes du Pacifique  
18-22 novembre 2001

**Stevens**, Cornemuseur major Cameron  
The Black Watch  
5-6 novembre 2002

**Stewart**, Adjudant Barton  
École de l'électronique et des communications des Forces  
canadiennes  
BFC Kingstson  
7-9 mai 2002

**Stewart**, M. William  
Chef et directeur general  
Services d'incendie de Toronto  
30 octobre 2003

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

**Stone**, Caporal-chef  
Centre de parachutisme du Canada  
BFC Trenton  
25-27 juin 2002

**Stump**, L'honorable, Bob  
Président (républicain - Arizona)  
Comité de la Chambre sur les services armés (États-  
Unis)  
6 février 2002

# Manuel de sécurité du Canada

## Édition 2007 - AÉROPORTS

---

**Sullivan**, Colonel C.S.

Commandant, 4e escadre Cold Lake  
Défense nationale  
7 mars 2005

**Summers**, Contre-amiral à la retraite Ken  
Naval Officers Association of Vancouver Island  
28 février 2005 / 27 juin 2005

**Szczerbaniwicz**, Lieutenant-colonel, Gary  
Commandant, 407e escadron  
Commandement de la force aérienne du Pacifique  
18-22 novembre 2001

**Tait**, M. Glen  
Directeur, Service des incendies de Saint John, Ville de  
Saint John  
31 mars 2003

**Tattersall**, Lieutenant-commandant John  
Direction de l'Instruction de l'Armée  
BFC Kingston  
7-9 mai 2002

**Taylor**, M., Robert  
Inspecteur, Police de Vancouver  
18-22 novembre 2001

**Theilmann**, M., Mike  
Directeur intérimaire, Division de la lutte contre le  
terrorisme  
Ministère du Solliciteur général  
19 juillet 2001

**Thomas**, Vice-amiral à la retraite Charles  
À titre individuel  
1 mars 2005

**Thompson**, Susan  
Ancienne maire de la Ville de Winnipeg  
À titre individuel  
10 mars 2005

**Tracy**, Ms. Maureen  
Directrice, Direction de la politique et opérations  
Agence des services frontaliers du Canada  
7 avril 2003

**Sully**, Ron  
Sous-ministre adjoint, Programmes et Cessions  
Transports Canada  
7 février 2005

**Sweeney**, Steve  
Surintendant  
Service de Police de Vancouver  
29 janvier 2007

**Taillon**, Paul  
Directeur, revue et liaison militaire  
Bureau du commissaire du Centre de la sécurité des  
télécommunications  
2 juin 2005

**Tarrant**, Lieutenant-colonel Tom  
Directeur adjoint de l'entraînement  
BFC Kingston  
7-9 mai 2002

**Taylor**, L'honorable, Gene  
Sous-comité sur les approvisionnements militaires,  
Comité de la Chambre sur le service armé (États-Unis)  
6 février 2002

**Taylor**, L'honorable Trevor  
Ministre des Pêches et de l'Aquaculture et ministre responsable  
du Labrador  
Gouvernement de Terre-Neuve et Labrador  
3 février 2005

**Thibault**, Caporal-chef Christian  
Escadron Gulf  
BFC Kingston  
7-9 mai 2002

**Thomas**, Mr. John F.  
Partenaire  
BMB Consulting  
9 juin 2003

**Tracy**, Mme Maureen  
Chef par intérim, Contrebande, Renseignement et enquêtes,  
Direction générale de l'exécution de la loi  
Agence des services frontaliers du Canada  
7 février 2005

**Tremblay**, Colonel J.G.E.  
Directeur, Opérations en cours, État-major interarmées  
stratégique  
16 octobre 2006

## ANNEXE IV

### Ont discuté avec le Comité

---

**Tremblay**, Colonel Alain  
Commandant, Centre de recrutement des Forces canadiennes,  
BFC Borden  
25-27 juin 2002

**Tremblay**, Capitaine de vaisseau Viateur  
Commandant adjoint, Réserve navale 1  
Défense nationale  
25 septembre 2003

**Trottier**, Lieutenant-colonel (Res) Ron  
Essex and Kent Scottish Regiment  
Windsor Regiment  
1 décembre 2004

**Ur**, Caporal Melanie  
16e Escadre  
BFC Borden  
25-27 juin 2002

**Verner**, L'honorable Josée, C.P., députée  
Ministre de la Coopération internationale  
29 mai 2006

**Wainwright**, Lieutenant-colonel J.E.  
Commandant, 16/17 Ambulance de campagne  
Défense nationale  
9 mars 2005

**Ward**, Caporal-chef Danny  
École de technologie et du génie aérospatial des Forces  
canadiennes  
BFC Borden  
25-27 juin 2002

**Ward**, Colonel, Mike J.  
Commandant, Centre d'instruction au combat  
BFC Gagetown  
22-24 janvier 2002

**Wareham**, Caporal  
8e Escadron de maintenance (Air)  
8e Escadre Trenton  
25-27 juin 2002

**Warner**, L'honorable, John  
Membre supérieur (républicain - Virginie), Comité du  
Sénat sur les services armés (États-Unis)  
5 février 2002

**Tremblay**, Lieutenant-colonel Éric  
Commandant, 5e Régiment d'artillerie légère du  
Canada  
BFC Valcartier  
24 septembre 2003

**Trim**, Caporal  
8e Escadron de maintenance (Air)  
8<sup>e</sup> Escadre Trenton  
25-27 juin 2002

**Tulenko**, M., Timothy  
Agent politique et militaire, Bureau des affaires  
canadiennes, Département d'État américain (Etats-  
Unis)  
6 février 2002

**Verga**, M., Peter F.  
Adjoint spécial, Sécurité nationale (États-Unis)  
Le Pentagone  
6 février 2002

**Villiger**, Lieutenant colonel F.L.  
Calgary Highlanders  
Défense nationale  
8 mars 2005

**Wamback**, Lieutenant-commandant Arthur  
Commandant, NCSM Windsor  
Forces maritimes de l'Atlantique  
22-24 janvier 2002

**Ward**, Élève-officier Declan  
Étudiant  
Université McGill  
5-6 novembre 2002

**Ward**, Caporal-chef  
Opérations de l'Escadre  
8e Escadre Trenton  
25-27 juin 2002

**Wark**, M., Wesley K.  
Professeur agrégé, Département d'histoire  
Trinity College, Université de Toronto  
1 octobre 2001, 5 mai 2003, 27 juin 2005

**Warren**, M. Earle  
Directeur général, Direction de la conception et de l'élaboration  
des grands projets  
Direction générale des douanes  
Agence des douanes et du revenu du Canada  
10 février 2003

# Manuel de sécurité du Canada

## Édition 2007 - AÉROPORTS

---

**Watt, Major John**  
Commandant, Escadron Bravo  
BFC Kingston  
7-9 mai 2002

**Weighill, M. Clive**  
Chef adjoint, Services de police  
Ville de Regina  
27 janvier 2003

**Wells, Corporal Corwin**  
BFC Kingston  
7-9 mai 2002

**Westwood, Commodore Roger**  
Directeur général – Gestion du programme  
d'équipement maritime, Défense nationale  
6 juin 2005

**Whitburn, Lieutenant-colonel, Tom**  
435e escadron  
17e escadre  
18-22 novembre 2001

**Wicks, Majeur Brian**  
Commandant, 103e Escadron de recherche et de sauvetage  
(Gander)  
Défense nationale  
2 février 2005

**Williams, Capitaine de vaisseau Kelly**  
Ancien commandant, NCSM Winnipeg  
Défense nationale  
22 septembre 2003

**Wilmink, M. Chuck**  
Consultant  
4 novembre 2004

**Wing, M. Michael**  
Président national, Union canadienne des employés des  
transports  
22 septembre 2003

**Winn, Dr. Conrad**  
Président et PDG  
COMPAS  
2 décembre 2004

**Watts, Adjudant-chef, Ernest**  
3e Groupe de soutien de secteur  
BFC Gagetown  
22-24 janvier 2002

**Weldon, L'honorable, Curt**  
Président (républicain - Pennsylvanie)  
Sous-Comité sur les approvisionnements militaires,  
Comité de la Chambre sur le service armé (États-Unis)  
6 février 2002

**Werny, Colonel W.S.**  
Officier commandant, Centre d'essais technique (aérospatiale)  
Défense nationale  
7 mars 2005

**Whalen, Soldat Clayton**  
BFC Kingston  
7-9 mai 2002

**White, Lieutenant (N) Troy**  
J2  
BFC Kingston  
7-9 mai 2002

**Williams, Alan**  
Sous-ministre adjoint (Matériels)  
Défense nationale  
1 novembre 2004 / 16 octobre 2006

**Williams, Colonel Richard**  
Directeur politique de l'hémisphère occidental, Défense  
nationale  
6 mai 2002 / 17 mars 2003

**Wilson, M. Larry**  
Directeur régional, Maritimes  
Garde côtière canadienne  
22 septembre 2003

**Wingert, Colonel Douglas**  
Directeur de l'état-major du programme d'équipement terrestre  
Défense nationale  
6 juin 2005

**Wolsey, M. Randy**  
Chef des pompiers, Services de sauvetage, Division des  
interventions d'urgence, Ville d'Edmonton  
28 janvier 2003

## ANNEXE IV

### Ont discuté avec le Comité

---

**Woodburn**, Commandant, William  
Commandant, Division des sous-marins  
Forces maritimes de l'Atlantique  
22-24 janvier 2002

**Wriedt**, Colonel Art  
Commandant  
41 Canadian Brigade Group  
Défense nationale  
1 février 2007

**Wright**, Robert  
Commissaire  
Agence des douanes et du revenu du Canada  
6 mai 2002

**Yanow**, Contre-amiral (à la retraite) Robert  
La ligue navale du Canada  
1 mars 2005

**Young**, Dr. James  
Sous-ministre adjoint, sécurité publique et commissaire  
à la Sécurité communautaire et des Services  
correctionnels  
30 octobre 2003

**Zaccardelli**, Giuliano  
Commissaire  
Gendarmerie royale du Canada  
8 et 29 mai 2006

**Woods**, Caporal Connor  
École du Service de santé des Forces  
BFC Borden  
25-27 juin 2002

**Wright**, M. James R.  
Sous-ministre adjoint  
Politique mondiale et sécurité  
Ministère des Affaires étrangères et Commerce  
international  
23 février 2004

**Wynnyk**, Colonel P.F.  
Commandant, Unité de soutien de secteur  
Défense nationale  
7 mars 2005

**Young**, Brigadier-général G.A. (Res)  
Commandant adjoint des forces terrestres de la région  
centrale  
2 décembre 2004

**Young**, Major Marc  
J4  
BFC Kingston  
7-9 mai 2002





## ANNEXE V

# Biographies des membres du Comité



### L'honorable NORMAN K. ATKINS, sénateur

Norman K. Atkins a été nommé au Sénat du Canada le 29 juin 1986. Il siège actuellement comme sénateur progressiste-conservateur indépendant et fait partie du Comité de la sécurité nationale et de la défense et du Sous-comité des anciens combattants. Ancien président de Camp Associates Advertising Limited, cabinet bien connu de Toronto, le sénateur Atkins a joué un rôle actif dans l'industrie des communications, entre autres au poste de directeur de l'Institut de la publicité canadienne, qu'il a occupé au début des années 1980. Il a aussi été très actif au sein du Parti progressiste-conservateur, aux niveaux tant national que provincial. Il notamment présidé au niveau national les campagnes électorales fédérales de 1984 et de 1988 et a exercé d'importantes fonctions d'organisateur dans diverses campagnes provinciales. Il a fait fonction de conseiller auprès du très honorable Brian Mulroney et du très honorable Robert L. Stanfield, ainsi qu'auprès de l'honorable William G. Davis, premier ministre de l'Ontario.



### L'honorable TOMMY BANKS, sénateur

Tommy Banks est reconnu par beaucoup de Canadiens comme un musicien et artiste accompli et polyvalent. Il est le lauréat d'un prix Juno, d'un prix Gémeaux et du Grand Prix du disque. De 1968 à 1983, il a animé le Tommy Banks Show à la télévision. Il a assuré la direction musicale des cérémonies des Jeux du Commonwealth, des Jeux mondiaux universitaires, d'Expo 86, des XV<sup>es</sup> Jeux olympiques d'hiver et de divers autres événements marquants et il a été le chef d'orchestre invité d'orchestres symphoniques au Canada, aux États-Unis et en Europe. Le 7 avril 2000, il a été nommé au Sénat du Canada. Le 9 mai 2001, le sénateur Banks est devenu vice-président du Groupe de travail libéral du Premier ministre sur les questions urbaines. Il est membre du Comité de la sécurité nationale et de la défense,

président du Comité de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles et président du caucus libéral de l'Alberta au Parlement du Canada.



**L'honorable JOSEPH A. DAY, sénateur**

Joseph A. 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.

Le sénateur Day fait actuellement partie du Comité de la sécurité nationale et de la défense, du Sous-comité des anciens combattants, du Comité des finances nationales et du Comité de la régie interne, des budgets et de l'administration. Ses champs d'intérêt et de spécialisation incluent les sciences et la technologie, la défense, le commerce international, les droits de la personne, le patrimoine et l'alphabétisation. Il est membre de plusieurs associations interparlementaires, dont l'Association législative Canada-Chine et l'Union interparlementaire. De plus, il préside le Groupe d'amitié Canada-Mongolie.

Avocat et ingénieur néo-brunswickois bien connu, le sénateur Day a eu une belle carrière comme avocat de pratique privée. Dans le domaine du droit, il s'intéresse notamment aux brevets, aux marques de commerce et à la propriété intellectuelle. Membre des barreaux du Nouveau-Brunswick, du Québec et de l'Ontario, il est aussi spécialiste agréé du droit de la propriété intellectuelle au Barreau du Haut-Canada et membre de l'Institut de la propriété intellectuelle du Canada. Récemment (1999-2000), il a occupé le poste de président et directeur général de l'Association des produits forestiers du Nouveau-Brunswick. En 1992, il s'est joint à titre de conseiller juridique à la société J.D. Irving Ltd., conglomerat ayant d'importants intérêts dans des secteurs comme la foresterie, les pâtes et papiers et la construction navale. Avant 1992, il a exercé 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.

Membre actif de la collectivité, le sénateur Day présidait récemment la fondation et le conseil d'administration du Dr. V.A. Snow Centre Nursing Home, de même que le conseil des associés des Archives provinciales du Nouveau-Brunswick. Entre autres 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 Club des collèges militaires royaux du Canada.

Le sénateur Day possède un baccalauréat en génie électrique du Collège militaire royal du Canada, un baccalauréat en droit de l'Université Queen's et une maîtrise en droit d'Osgoode Hall.



**L'honorable COLIN KENNY, sénateur**

Colin Kenny a été assermenté au Sénat le 29 juin 1984 comme représentant de l'Ontario. Il a commencé sa carrière politique en 1968 à titre de directeur exécutif du Parti libéral de l'Ontario. De 1970 à 1979, il a exercé au Cabinet 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. 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.



**L'honorable MICHAEL A. MEIGHEN, C.R., sénateur**

Nommé au Sénat en 1990, Michael Meighen siège à différents comités sénatoriaux permanents, notamment ceux des banques et du commerce, des pêches ainsi que de la sécurité nationale et de la défense, et il préside le Sous-comité 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 comme avocat de pratique privée, le sénateur Meighen a plaidé et exercé le droit commercial à Montréal et à Toronto. Il est conseiller juridique auprès du cabinet Ogilvy Renault et a fait fonction de conseiller juridique auprès de la Commission Deschênes sur les criminels de guerre. Il siège aux conseils d'administration de Paribas Participations Limited, de J.C. Clark Ltd. (Toronto) et de Sentry Select Capital Corp. (Toronto)..



**L'honorable WILFRED P. MOORE, C.R., sénateur**

Wilfred P. Moore a été nommé au Sénat comme représentant de la Nouvelle-Écosse (Stanhope St./South Shore) le 26 septembre 1996 par le très honorable Jean Chrétien. Il est titulaire d'un baccalauréat en commerce de l'Université Saint Mary's (1964) et d'un diplôme en droit de l'Université Dalhousie (1968). Il a été nommé conseil de la Reine (c.r.) en 1983. Membre de la Nova Scotia Barrister's Society, il a exercé le droit à Halifax pendant 31 ans, de 1968 à 1999. Le sénateur Moore a été conseiller municipal à Halifax de 1974 à 1980, puis maire suppléant de 1977 à 1978. Il a occupé le poste de président du Halifax Metro Centre, ayant été membre de son comité d'établissement, et il a présidé la Commission d'appel de l'aide sociale de Halifax et Dartmouth. Pendant 10 ans, soit de 1994 à 2004, il a siégé au conseil des gouverneurs de l'Université Saint Mary's, et notamment au Comité consultatif auprès du président. Il a déjà fait partie de l'escadron des cadets de l'air 615 (Bluenose) et de la force de réserve de l'A.R.C.



**L'honorable GERRY ST. GERMAIN, sénateur**

Nommé au Sénat le 23 juin 1993, Gerry St. Germain représente la Colombie-Britannique et la division sénatoriale de Langley-Pemberton-Whistler. Le sénateur St. Germain préside le Comité sénatorial permanent des peuples autochtones et siège au Comité de l'examen de la réglementation et à celui de la sécurité nationale et de la défense. Il a été élu à la Chambre des communes la première fois en 1983 à l'issue d'une élection partielle, puis réélu en 1984. Il a prêté serment au Conseil privé de la Reine lors de sa nomination comme ministre d'État (Transports) le 31 mars 1988. Il a ensuite été nommé ministre des Forêts en octobre 1988. En dehors de sa carrière parlementaire, le sénateur St. Germain a travaillé comme pilote professionnel, entrepreneur en construction et grand éleveur de bovins.





**L'honorable DAVID TKACHUK, sénateur**

Nommé au Sénat le 8 juin 1993, David Tkachuk représente la Saskatchewan. Il est vice-président du Comité sénatorial permanent des transports et des communications et membre du Comité de l'agriculture et des forêts, du Comité des banques et du commerce, du Comité de la sécurité nationale et de la défense et du Comité de sélection. Le sénateur Tkachuk est titulaire d'un baccalauréat ès arts de l'Université de la Saskatchewan ainsi que d'un diplôme en éducation du College of Education de Saskatoon. Il a été enseignant et

homme d'affaires..



**L'honorable ROD A.A. ZIMMER, sénateur**

Rod Zimmer est l'un des leaders communautaires les plus connus de Winnipeg. Il a été président du Royal Winnipeg Ballet de 1989 à 1991 et membre du conseil d'administration du club de football Blue Bombers de Winnipeg de 1981 à 1993. De 1973 à 1979, il a été adjoint spécial de l'honorable James Richardson, alors ministre de la Défense nationale à Ottawa. De 1979 à 1983, il a occupé le poste de vice-président aux communications d'entreprise à la CanWest Capital Corporation. En 1984, il a été nommé directeur de la gestion de projet à la Société canadienne des paris sportifs à Ottawa. De 1985 à 1993, il a été directeur du marketing et des communications à la Fondation manitobaine des loteries. Depuis 1993, il préside la Gatehouse Corporation. De 1995 à 1998, il a été vice-président des festivals de la Société des Jeux panaméricains.

Tout au long de sa carrière, le sénateur Zimmer a coprésidé et coordonné les campagnes de financement de divers organismes caritatifs, culturels, sportifs et éducatifs, tels que le B'nai Brith, l'Université hébraïque, la Manitoba Metis Federation, les Premières Nations, l'Université de Winnipeg, l'Université du Manitoba, le Centre culturel chinois de Winnipeg, la Société hellénique, les Centres culturels indiens, la Saskatchewan Association of Rehabilitation Centres, les Jeux paralympiques, les Jeux olympiques spéciaux et les événements « Gold Medal Plates » organisés au Manitoba au profit des Jeux olympiques d'hiver 2010 de Vancouver.

Récemment, le sénateur Zimmer a été invité à servir de point de liaison entre le caucus du Sénat et les Jeunes libéraux du Canada. Dans ce rôle et à titre de sénateur, il deviendra un mentor pour beaucoup de jeunes du pays, ce qui atteste encore une fois ses nombreuses années de dévouement à l'endroit des jeunes au sein du Parti libéral du Canada.

## ANNEXE VI

# Biographies du Secrétariat du Comité



**Le major général (à la retraite) G. Keith McDonald,  
Conseiller militaire principal**

Le major général McDonald a grandi à Edmonton. Il a fait ses études au Collège militaire royal de Saint-Jean et au Collège militaire royal de Kingston, où il a obtenu son diplôme en 1966 et été reçu pilote en 1967.

Au cours de ses 37 années de carrière dans les Forces canadiennes, le major général McDonald a accumulé plus de 4 000 heures de vol à titre de pilote commandant de Tutor, de T-33, de CF5, de CF104 et de CF18.

Il a occupé des postes consultatifs au Collège militaire royal de Baden-Soellingen, en Allemagne, au Quartier général de la Défense nationale à Ottawa, et au NORAD à Colorado Springs, aux États-Unis. Il a notamment assumé les fonctions de commandant de l'escadron de CF18, et de commandant de l'escadre et de la base de Baden-Soellingen, en Allemagne.

Lorsqu'il a terminé sa carrière, le major général McDonald était directeur des opérations de combat au QC du NORAD à Colorado Springs, aux États-Unis.

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 major général McDonald possède un diplôme en sciences politiques et en économie (programme de spécialisation) du Collège militaire royal du Canada. Il a suivi des cours à l'École d'état-major des Forces canadiennes et au Royal Air Force Staff College, en Angleterre. Il a également suivi des cours en matière de sécurité nationale, des cours de niveau supérieur en administration des affaires à l'Université Queen's, des cours sur la guerre électronique à l'Université de la

Californie, à Los Angeles, des cours en droit des conflits armés à San Remo, en Italie, ainsi que de nombreux autres cours de gestion de projet.

Le général McDonald est marié à Catherine Grunder de Kincardine (Ontario) et il a deux filles, Jocelyn et Amy.



**Barry A. Denofsky, Conseiller à la sécurité nationale**

Barry Denofsky a récemment pris sa retraite au terme de 35 années de service au sein du Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS) et de la Gendarmerie royale du Canada (GRC). M. Denofsky est entré à la GRC en janvier 1969 et à travaillé comme agent de la paix en Saskatchewan, en Alberta et au Québec. En 1972, il a été muté au Service de sécurité de la GRC, où il a participé à diverses enquêtes sur la sécurité nationale. Après la création du SCRS, en 1984, il s'est intéressé aux dossiers et a participé aux enquêtes du nouveau service concernant la sécurité nationale.

M. Denofsky a occupé divers postes fonctionnels et de gestion de niveau supérieur au sein du SCRS, notamment ceux de Chef, Contre-espionnage, Région du Québec; de directeur général adjoint, Opérations, Région d'Ottawa; de directeur général adjoint, Contre-terrorisme, Direction générale de la GRC, Ottawa; et de directeur général, Contre-espionnage, Direction générale de la GRC, Ottawa. Lorsqu'il a pris sa retraite du SCRS, M. Denofsky était directeur général, Recherche, analyse et production, Direction générale de la GRC, Ottawa. À ce titre, il était chargé de produire et de fournir au gouvernement des produits analytiques de toutes sources relatifs aux menaces à la sécurité du Canada.

M. Denofsky a aussi représenté le SCRS pendant de nombreuses années aux réunions du Comité spécial OTAN, à Bruxelles, en Belgique. Le Comité spécial est une organisation de services de sécurité et de renseignement représentant toutes les nations membres de l'OTAN. En 2002, M. Denofsky était président du Groupe de travail du Comité spécial OTAN.

M. Denofsky est diplômé de la University of Toronto et détient un diplôme d'études supérieures en administration publique de la Carleton University, d'Ottawa. Il est membre du Conseil consultatif du Canadian Centre of Intelligence and Security Studies (CCISS) de la Carleton University. Il est marié et père de deux enfants.



**Steven James, analyste**



Steven James s'est joint en juillet 2005 au Service d'information et de recherche parlementaires de la Bibliothèque du Parlement. Il assume les fonctions d'attaché de recherche auprès du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

M. James a obtenu un baccalauréat ès arts (psychologie et sociologie) de l'Université de l'Alberta et une maîtrise en études militaires et stratégiques du Centre d'études militaires et stratégiques de l'Université de Calgary.

Ses récentes études ont porté sur le cadre canadien de lutte contre le terrorisme, et plus particulièrement sur les mesures d'intervention et de prévention fédérales, provinciales et municipales pour les incidents liés au terrorisme.

Avant de travailler pour le Comité, M. James a servi comme agent dans la Police provinciale de l'Ontario (1994-1998) et dans le Service de police de Toronto (1998-2001).



**Melissa Radford, analyste**

Au Service d'information et de recherche parlementaires de la Bibliothèque du Parlement depuis novembre 2006, Melissa Radford travaille comme analyste auprès du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

En mai 2006, M<sup>me</sup> Radford a obtenu une maîtrise en gestion et politique de défense du Collège militaire royal du Canada. Elle est titulaire d'un baccalauréat en relations internationales de la London School of Economics.

Au cours de son dernier semestre au Collège militaire royal, avant de se joindre au Comité, M<sup>me</sup> Radford a travaillé au Département des opérations de maintien de la paix du Secrétariat des Nations Unies.

**Jason Yung, adjoint de recherche**

Jason Yung est arrivé au Service d'information et de recherche parlementaires en janvier 2007. Il est actuellement adjoint de recherche auprès du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

M. Yung a obtenu un baccalauréat spécialisé en économie et en sciences politiques de l'Université de Toronto en 2005. Il a depuis fait des stages dans différentes organisations, dont l'International Crisis Group, Human Rights Watch et le Conseil atlantique du Canada. Récemment, il a travaillé comme analyste des politiques au ministère des Affaires étrangères et du Commerce international.

Ses domaines de recherche privilégiés sont l'islamisme, la politique au Moyen-Orient et l'évolution du rôle de la Chine au Moyen-Orient.

**Jodi Turner, Greffière**

Entrée à la Direction des comités du Sénat en janvier 2005, Jodi Turner est cogreffière du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

Mme Turner a obtenu baccalauréat ès arts *cum laude* avec double spécialisation (français et études politiques) ainsi qu'une maîtrise *cum laude* en administration publique (spécialisation en politique canadienne) de l'Université du Manitoba.

Avant de se joindre au Comité, Mme Turner a été chef de cabinet du Président du Sénat de 2002 à 2005 et vice-présidente de Research for Western Opinion Research à Winnipeg, Manitoba, de 2000 à 2002.