



Chambre des communes  
CANADA

## **Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités**

---

TRAN • NUMÉRO 016 • 3<sup>e</sup> SESSION • 40<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le mardi 11 mai 2010**

—  
**Président**

**M. Merv Tweed**



## Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le mardi 11 mai 2010

•(0905)

[Traduction]

**Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)):** Merci et bonjour tout le monde. Bienvenue à la séance numéro 16 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. À l'ordre du jour, conformément au paragraphe 108 (2) du Règlement, nous étudions la sûreté et la sécurité aériennes.

Nous recevons aujourd'hui, de l'Association canadienne des libertés civiles, Nathalie Des Rosiers, avocate générale, et du Conseil des aéroports du Canada, Toby Lennox, Howard Bohan et Normand Boivin.

On vous a sûrement expliqué le processus. Il y a quelques députés qui se joindront à nous bientôt, mais afin de respecter notre horaire, je vais vous demander de commencer, s'il vous plaît.

**M. Howard Bohan (vice-président chargé de l'exploitation et de l'expérience client, Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, Conseil des aéroports du Canada):** Merci.

Bonjour. Je m'appelle Howard Bohan. Je suis vice-président de l'exploitation et de l'expérience de la clientèle de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto. Je suis également ici au nom du Conseil des aéroports du Canada. Mes collègues qui m'accompagnent sont Toby Lennox, vice-président de la Division des affaires générales et des communications, et Normand Boivin, vice-président de l'exploitation aéroportuaire et du développement de l'aviation d'Aéroports de Montréal.

Je vous remercie de me donner l'occasion de vous présenter aujourd'hui le point de vue des aéroports sur la sûreté de l'aviation. Nous sommes également reconnaissants envers le comité de prendre le temps nécessaire pour examiner cette question cruciale. Selon nous, un dialogue ouvert sur le sujet avec les partenaires clés de l'industrie nous aidera à mettre en place un système de sûreté de l'aviation encore plus efficace. Nous nous ferons un plaisir de répondre à toutes questions du comité, tant pendant cette séance qu'à n'importe quel autre moment.

Le Conseil des aéroports du Canada a été créé en 1992, lorsque le gouvernement fédéral a cédé le contrôle des aéroports à des sociétés privées locales sans capital social. Depuis ce moment, le CAC est devenu le représentant national des aéroports en ce qui touche un large éventail de questions et de préoccupations importantes.

Mais les aéroports du Canada sont des moteurs pour le développement économique dans les collectivités qu'ils desservent et ils sont au nombre des éléments les plus importants de l'infrastructure locale.

Le conseil regroupe plus de 200 aéroports au Canada, dont tous ceux qui font partie du Réseau national des aéroports et la plupart des aéroports qui accueillent des passagers dans chaque province et territoire.

Ensemble, les aéroports membres du conseil reçoivent dans leur quasi-intégralité le fret aérien du pays et le trafic international de passagers, ainsi que 95 p. 100 du trafic intérieur de passagers. Ils créent plus de 45 milliards de dollars en activité économique dans leurs différentes collectivités, et plus de 200 000 emplois sont directement associés aux aéroports membres du conseil, ce qui représente une masse salariale annuelle de plus de huit milliards de dollars.

Monsieur le président, le milieu aéroportuaire comprend l'importance de la sûreté de l'aviation et appuie les mesures visant à l'améliorer. La sécurité des passagers des transporteurs aériens est de très haute importance. Il s'agit de notre préoccupation première dans l'exploitation aéroportuaire et elle est à l'avant-plan de toutes nos activités. À notre avis, il y a un lien direct entre une sécurité aéroportuaire stable et fiable et la santé du système de transport aérien du Canada.

Il ne fait aucun doute que les attaques dirigées vers l'aviation, même celles qui ne proviennent pas du Canada ou qui ne le visent pas, ont une incidence sur la mesure dans laquelle le public est disposé à voyager par voie aérienne. Le Canada est un pays vaste, où les collectivités sont liées entre elles et au reste du monde par notre système de transport. Les autorités aéroportuaires sont conscientes que la sécurité de ce système de transport est essentielle à notre rendement économique et à notre bien-être national.

L'attaque, heureusement ratée, du 25 décembre nous a rappelé toute l'importance de la sûreté. Nous devons continuellement réexaminer le système de sécurité du transport aérien afin de veiller à ce qu'il permette d'enrayer comme il se doit les risques et les vulnérabilités, ce qui est fondamental pour la réussite économique du Canada.

Nous accueillons donc favorablement la décision du comité de mener l'étude actuelle, et la décision du gouvernement du Canada de voir à la réalisation d'un examen approfondi de la sécurité nationale. Il est tout à fait approprié de procéder à un tel examen et nous espérons être en mesure de fournir toute l'aide nécessaire.

Il est important de reconnaître que toute discussion sur la sûreté de l'aviation ne doit pas porter simplement sur les événements du 25 décembre. La discussion doit plutôt viser à anticiper les menaces en tenant compte de l'importance économique de la sûreté de l'aviation.

L'attaque ratée du 25 décembre nous rappelle que la menace est bien réelle, mais également que nous ne pouvons plus nous contenter de chercher un équilibre entre la sûreté et le service à la clientèle. Ces deux éléments ne s'excluent plus mutuellement. En tant qu'industrie, nous devons relever ce grand défi: exceller sur les deux plans.

Nous devons travailler ensemble afin de trouver des manières plus efficaces de cerner, d'évaluer et d'atténuer les risques de façon holistique, en accordant une nouvelle importance à l'incidence de la sûreté sur la durabilité des activités et de l'industrie.

[Français]

**M. Normand Boivin (vice-président, Exploitation aéroportuaire, Aéroports de Montréal, Conseil des aéroports du Canada):** Pour nous permettre d'atteindre cet objectif noble, nous demandons à ce que tout examen tienne compte du rôle crucial des exploitants d'aéroports. Ces derniers sont les seuls à pouvoir « rassembler toutes les pièces du casse-tête », car ils sont outillés pour reconnaître les liens d'interdépendance entre l'industrie et les activités, ainsi que les incidences des interruptions liées à la sécurité.

Contrairement à d'autres organismes du milieu dont les mandats sont nécessairement limités, les exploitants d'aéroports sont les seuls à pouvoir porter un regard d'ensemble sur l'aéroport. Par conséquent, nous pouvons cerner et régler les diverses difficultés liées à la mise en oeuvre d'un système de sécurité pleinement intégré et holistique, c'est-à-dire qui fonctionne du périmètre de l'aéroport jusqu'aux sièges à l'intérieur de l'aéronef.

Les événements du 25 décembre ont mis rudement à l'épreuve la capacité de fonctionnement du système de transport aérien. La mise en oeuvre de mesures dans un secteur a eu des conséquences imprévues dans un autre secteur simplement parce que l'exploitant n'a pas pu coordonner les diverses activités. Il est également crucial que tout examen tienne compte des distinctions bien réelles entre la taille et le rôle des différents aéroports au Canada. Il est essentiel que tant les aéroports régionaux que les aéroports points d'accès participent au processus. La question est une question d'« échelonnabilité ». Nous voulons profiter des possibilités qui existent dans chaque type d'aéroport. Les petits aéroports sont beaucoup moins complexes que les grands et leur caractère plus communal permet aux exploitants d'améliorer la sécurité en utilisant des moyens qui seraient impossibles pour des aéroports points d'accès comme ceux de Montréal, Toronto et Vancouver.

Les systèmes doivent être suffisamment souples pour garantir la sécurité d'une façon complètement différente d'un aéroport à l'autre, en fonction d'un certain nombre de facteurs, dont les ressources disponibles et les niveaux de risques. Nous reconnaissons que cela ne sera pas facile, mais nous estimons que la question d'« échelonnabilité » devrait être abordée comme une possibilité et non comme une difficulté.

Si nous pouvions laisser une seule impression au comité aujourd'hui, nous aimerions que ce soit le fait que les aéroports reconnaissent l'importance de la sécurité, une priorité de premier plan à tous les aéroports du pays, et qu'à titre de partenaire de l'industrie de l'aviation, nous devons travailler ensemble afin de créer un système intégré permettant d'anticiper les menaces et d'offrir une « expérience client » qui amènera les gens à choisir le transport aérien.

Nous sommes conscients que si un incident semblable à celui du 25 décembre survenait à l'un de nos aéroports, les répercussions pourraient se révéler immédiates et dévastatrices. Il ne fait aucun doute que nous sommes déterminés à éviter que cela se reproduise. Je tiens encore une fois à mentionner, au nom du Conseil des aéroports du Canada, que la sécurité de nos passagers et de nos transporteurs aériens est primordiale. Nous nous engageons à collaborer avec l'ensemble des intervenants, notamment le gouvernement fédéral et nos divers organismes de sécurité, afin de veiller à ce que le système d'aviation du Canada soit parmi les meilleurs au monde sur le plan de la sûreté.

● (0910)

[Traduction]

**Le président:** Merci.

Monsieur Volpe.

Oh, je suis désolé, madame Des Rosiers. Avez-vous un exposé également?

**L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.):** [Note de la rédaction: *inaudible*]... parce que je suis arrivé en retard. Il essaie d'attirer l'attention sur cela.

Toutes mes excuses.

[Français]

**Me Nathalie Des Rosiers (avocate générale, Association canadienne des libertés civiles):** Je vous remercie de m'avoir invitée. Je m'appelle Nathalie Des Rosiers, je suis de l'Association canadienne des libertés civiles. Je vais faire la première partie de ma présentation en français et la deuxième en anglais.

L'Association canadienne des libertés civiles est un organisme sans but lucratif qui a été reconnu à maintes reprises pour son expertise dans la question des enjeux soulevés par les libertés civiles au Canada. Elle existe depuis 1964 et a été reconnue à la fois devant les tribunaux et devant la Chambre des communes pour son expertise.

Selon nous, il y a quatre visions de la sécurité qui animent présentement les débats sur la sécurité dans les aéroports. La première vision est une vision que j'appellerais « de profilage », un peu nouvelle, qui est d'inspiration israélienne et qui vise à utiliser des techniques d'identification comportementales, ou de comportement, pour assujettir certaines personnes à des enquêtes plus approfondies. Il s'agit d'un modèle de profilage qui, d'un côté, peut s'accompagner d'un fardeau plus élevé pour certains passagers, mais de l'autre, d'un fardeau moins élevé pour d'autres. On suppose ici des régimes de passe-droit qui permettent d'éviter de longues files d'attente. Le premier modèle s'engage vers l'identification de certains passagers pour les placer dans des catégories de sécurité différentes.

La deuxième vision est celle que j'appellerai « la vision plus technologique » de la sécurité qui estime que des techniques de détection de plus en plus raffinées appliquées à l'ensemble des voyageurs est la meilleure garantie de sécurité. Dans cette catégorie, on inclurait le dernier investissement dans les scanners corporels qui a été fait après les événements du mois de décembre dernier.

Une troisième vision met davantage l'accent sur le côté aléatoire des recherches, sur l'imprévisibilité dans les moyens de recherche et dans leur application, qui pourrait assurer d'empêcher que des terroristes potentiels comprennent le système et puissent le détourner.

Un quatrième modèle mise davantage sur les services de renseignement pour détecter les réseaux terroristes et empêcher que leurs membres se rendent à l'aéroport ou qu'ils montent à bord des avions. L'association se préoccupe en particulier des régimes d'interdiction de voler, en place au Canada. Je vais y revenir.

● (0915)

[Traduction]

Mon exposé examinera ces quatre systèmes et soulignera quelles sont les préoccupations à leur sujet du point de vue des libertés civiles, et quelles sont les recommandations que vous devriez examiner, si vous décidez de choisir l'une d'elles. Nous croyons que nous serons probablement dans une situation où il y aura différentes visions appliquées aux différents aéroports, mais ces visions ne s'excluent certes pas mutuellement. De toute façon, il faut prendre en compte les questions de libertés civiles pour chaque système.

En ce qui concerne les avantages et les inconvénients du profilage, le premier modèle, je crois que de nombreuses personnes doutent de l'idée d'adopter le modèle israélien, en soulignant les différences quant au degré et aux types de menace entre le Canada et Israël. Selon eux, les menaces envers les aéroports israéliens sont plus fréquentes et d'un degré plus élevé et elles visent surtout une situation politique précise, alors qu'au Canada, il pourrait y avoir un degré moins élevé de menace, mais qui sera sans aucun doute d'un type plus diffus.

Il y a divers types d'extrémistes, et je crois que mes collègues seront d'accord pour dire que la désignation de la sécurité d'un aéroport ne devrait pas se faire en n'ayant à l'esprit qu'un seul type de terroriste, mais en reconnaissant que notre histoire comprend également la catastrophe d'Air India et d'autres conflits politiques internes. Nous devons être prudents dans l'élaboration du modèle et ne pas penser que la menace terroriste sera la même que celle qui touche les autres pays, et surtout, qu'elle ne changera pas.

Avec chaque nouvelle vague d'immigration, on peut imaginer que de nouveaux conflits puissent se transformer et se radicaliser pour mener au terrorisme. En gros, nous ne devons pas concevoir le système qu'en pensant aux attaques du 11 septembre ou à l'attentat raté du 25 décembre.

Il y a de nombreuses objections au profilage, qu'il soit comportemental ou autre. Le modèle israélien qui nous a été présenté invite les agents ayant suivi une formation à suivre un peu leur intuition et à surveiller tous les voyageurs afin de repérer ceux qui semblent plus nerveux pour leur poser des questions et les soumettre à une vérification de façon plus approfondie.

D'après nous, cela pourrait mener au pire type de profilage racial et causer de nombreux faux positifs. Cette proposition pourrait perturber toujours les mêmes personnes, les jeunes hommes aux traits arabes, les gens qui ont peur de prendre l'avion, les gens souffrant de maladie mentale et ceux qui font preuve de maladresse dans les aéroports.

Le profilage par pays, qui est un autre aspect mentionné, est aussi répréhensible, ou encore plus. L'image d'une équipe de soccer canadienne composée de jeunes qui arrivent à l'aéroport et dont les membres sont divisés entre ceux qui sont nés au Canada et ceux qui sont nés à l'étranger est inacceptable, je crois, dans notre contexte. Je pense que cela va également à l'encontre du gros bon sens d'oublier qu'il faut une participation communautaire pour cibler les terroristes éventuels, et non pas pour les marginaliser. C'est pourquoi le profilage par pays d'origine et par pays de destination semble être contre-productif.

D'après nous, il existe de meilleures options. J'y arriverai dans une minute. Mais si vous songez au profilage, nous vous exhortons à faire ce qui suit.

Le modèle doit être approuvé par la Commission canadienne des droits de la personne. Il faut s'assurer qu'il n'y aura pas de profilage racial. Il doit être examiné régulièrement pour déterminer les conséquences sur les voyageurs, surtout par rapport à leur race, leur âge et leur religion.

Le modèle doit prévoir — et je reviendrai à cet aspect deux fois dans mon exposé — une certaine indemnisation pour les voyageurs qui ont été faussement ciblés, qui ont manqué leur vol ou qui ont subi d'autres inconvénients graves. D'après moi, il faut commencer à penser que c'est comme la vaccination. Si nous mettons en oeuvre un modèle où certaines personnes seront ciblées pour le bien de tous, nous devons faire en sorte qu'elles soient indemnisées et qu'elles ne

doivent pas passer des années à se battre pour faire reconnaître leurs souffrances.

Le modèle de profilage est également utilisé d'une façon positive, avec la possibilité qu'il y ait des voyageurs sécuritaires qui ont des cartes spéciales leur permettant de réduire ou d'éviter l'inspection. Cela peut aussi être inquiétant, je crois, parce que l'on pourrait s'attendre à ce que des terroristes fûtés puissent obtenir à l'avenir de telles cartes.

● (0920)

Pour résumer, nous nous inquiétons de la mise en oeuvre du profilage parce qu'il pourrait mener au profilage racial, qu'on l'admette ou pas, et qu'il faut donc l'évaluer clairement sur cette base. Il ne faut pas éviter notre responsabilité à ce sujet.

Le modèle technologie s'applique à tous et il ne comprend pas les inconvénients éventuels que je viens d'expliquer. Cependant, ils soulèvent trois types de questions.

Premièrement, comme nous en avons discuté plusieurs fois, il y a les risques et les inquiétudes concernant la vie privée de ce que je nommerais le mauvais fonctionnement ou la malfaisance.

Toute technologie risque de ne pas fonctionner correctement. Par conséquent, avec les scanners corporels, l'ACL a exprimé plusieurs fois son inquiétude que même si les images sont supposées disparaître rapidement, il existe un risque qu'on les fasse circuler.

Il y a aussi un risque de malfaisance. Quelqu'un qui voit des personnes célèbres — certains d'entre vous pourraient passer par l'aéroport — pourrait utiliser l'image et essayer de la vendre.

La protection de la vie privée est menacée lorsque nous investissons dans des technologies, surtout des technologies qui envahissent de plus en plus notre vie privée.

Je pense qu'on a grandement l'impression qu'il y a des faux positifs; la dernière fois que j'ai comparé, nous avons parlé de l'expérience de Kelowna. D'après notre examen du rapport de Kelowna, il y avait un très haut degré de faux positifs. Peut-être qu'il y en aura moins avec la formation. D'après le rapport, il y avait 68 p. 100 de faux positifs. Cela nous semblait être un niveau assez élevé. Avec la formation, peut-être que ce niveau diminuera. Toutefois, les faux positifs ne constituent pas une façon efficace d'assurer la sécurité. Cela peut également mener à une fausse impression de sécurité chez les voyageurs.

D'une certaine façon, c'est un système coûteux, parce qu'on n'en voit pas la fin. Il pourrait y avoir une croissance exponentielle des appareils de sécurité inventés. À un certain point, je pense qu'il faut décider si les coûts marginaux, comme les coûts en matière de protection de la vie privée et ceux pour les voyageurs, le justifient.

Je crois que si vous décidez d'aller dans cette direction et continuez de recommander plus d'investissements dans des technologies qui envahissent la vie privée, il est important que le commissaire à la protection de la vie privée poursuive son travail et que les mesures de protection de la vie privée demeurent en place. D'après notre expérience avec les scanners corporels dans des aéroports à l'étranger, le choix n'existe plus après un certain nombre d'années. Cela devient une affaire de routine et on oublie les mesures de protection initiales. Alors si vous décidez de suivre cette voie, faite en sorte que l'évaluation se poursuive.

Il me reste une minute. Nous croyons que le troisième modèle, le modèle aléatoire, permettrait de désamorcer entre autres les actes terroristes en variant constamment les inspections.

Je veux terminer en parlant des avantages et des inconvénients du modèle de renseignement et vous suggérer de vous référer à nos mémoires précédents sur les problèmes concernant la protection des passagers. Je vous exhorte à adopter un cadre législatif à ce sujet. Nous croyons que le programme de protection des passagers dans sa forme actuelle est inconstitutionnel. Il viole le droit à la liberté et au déplacement et il n'est pas prescrit par la loi. Il n'est pas prescrit par un texte législatif.

Je crois que le Parlement a la responsabilité de promulguer un programme pour les passagers, et s'il décide de le faire, il faut que ce soit une liste d'interdiction de vol qui est guidée par la primauté du droit et qui prévoit des garanties procédurales. En effet, nous avons maintenant une certaine expérience dans la conception de programmes qui nécessitent des avocats spéciaux. Je vous implore encore une fois de voir qu'il est important qu'il ne s'agisse pas simplement d'un programme administratif, mais que cette mesure soit examinée par le Parlement et établie par celui-ci.

Merci beaucoup.

• (0925)

**Le président:** Merci.

Monsieur Volpe.

[Français]

**L'hon. Joseph Volpe:** Madame Des Rosiers, comme la dernière fois que vous avez fait une présentation devant le comité et les députés de plusieurs partis politiques, votre propos, aujourd'hui, est impressionnant. Merci beaucoup.

[Traduction]

Messieurs, merci beaucoup à vous également.

Peut-être pourrais-je débiter avec vous, monsieur Bohan, parce qu'une des raisons qui expliquent mon retard, c'est que j'ai voyagé par l'aéroport Pearson ce matin. Peut-être suis-je cynique de penser qu'il y avait peut-être un lien entre la file d'attente de près de 600 mètres pour passer à la sécurité de l'aéroport et votre présence ici ce matin.

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Howard Bohan:** Ce n'est pas à cause de moi.

**L'hon. Joseph Volpe:** Avez-vous dit à l'ACSTA que vous seriez ici ce matin?

**M. Howard Bohan:** Non, non, je...

**L'hon. Joseph Volpe:** Je me demande qui fait des pressions auprès du gouvernement pour obtenir du financement additionnel, est-ce les autorités aéroportuaires ou l'ACSTA, parce qu'il ne semble pas y avoir de raisons le justifiant. Je n'ai pas vu d'alerte terroriste, il n'y avait pas de criminels en transit...

**Une voix:** Des politiciens.

**L'hon. Joseph Volpe:** Eh bien, ceux de Fort McMurray étaient déjà passés.

Alors je me demandais s'il y avait un certain lien. Je le dis en partie à la blague, parce que votre exposé, comme celui de M. Boivin, parlait d'un partenariat, d'un partenariat économique entre un créateur dynamique de richesses, les lignes aériennes et les organisations du secteur de la sécurité.

J'ai parlé du secteur de la sécurité; je ne parle de rien d'autre, d'accord? Je veux que vous compreniez clairement mon point de vue.

Si le secteur de la sécurité a réussi à convaincre le gouvernement du Canada — ils sont là, juste là — d'investir ou de promettre d'investir 1,5 milliard de dollars supplémentaires, pour ensuite imposer à votre clientèle une taxe de 3,5 milliards de dollars pour le faire... Pourquoi y avait-il cette file d'attente? Il m'est impossible de croire que qui que ce soit qui en a fait l'expérience ce matin veuille revivre cela.

**M. Howard Bohan:** Voilà une excellente question. S'il m'était possible d'expliquer facilement la dynamique des files d'attente aux aéroports occupés, je serais probablement beaucoup plus riche que je le suis maintenant, mais je crois que...

**L'hon. Joseph Volpe:** Cherchez-vous un partenaire? Je ne peux pas faire de lobby, mais si vous cherchez un partenaire, je démissionnerai.

**M. Howard Bohan:** Cela touche au point dont M. Boivin a parlé plus tôt et que j'ai essayé d'expliquer: pourquoi la dynamique d'un aéroport est si complexe.

À titre d'exemple, lorsque l'ACSTA répond à un événement dans une partie de l'aérogare, il retire peut-être des ressources de ce secteur pour, disons, gérer une période d'achalandage pour les vols transfrontaliers. Alors les ressources qu'ils prévoyaient utiliser dans la zone d'inspection au préembarquement pour les vols intérieurs sont affectées aux vols transfrontaliers à la suite d'une augmentation du travail qui peut avoir été causée — j'utiliserai un exemple — par une pénurie de personnel d'Air Canada ou de la USCBP. Vous vous retrouvez alors avec des augmentations subites qui se produisent de façon séquentielle, et l'ACSTA ne l'avait peut-être pas prévu.

Je n'essaie pas de trouver des excuses pour l'ACSTA. Je dis simplement que les aéroports sont des endroits complexes, et les seuls qui ont une vue complète sont les aéroports eux-mêmes, parce qu'ils examinent l'ensemble de la situation. L'ACSTA s'occupe d'un aspect et l'USCBP, d'un autre. Les lignes aériennes s'occupent d'un autre aspect.

Je ne sais pas si cela répond à votre question.

**L'hon. Joseph Volpe:** Oui, mais malheureusement, j'avais déjà entendu M. Bohan. J'imagine que j'exprime la même frustration que tous ceux qui m'ont reconnu ce matin voulaient me transmettre. Je leur ai dit que j'allais participer au comité, et vous voici, alors j'ai voulu remplir une partie de mes responsabilités.

Je ne crois pas que la population soit convaincue, et je ne le suis pas non plus, parce que vous parlez de paradigme de gestion qui doit sûrement être amélioré. Je sais que ce n'est pas votre responsabilité ni celle des aéroports qui sont vos clients. Mais l'ACSTA s'occupe de l'inspection; elle ne dépasse pas les frontières de l'aéroport. Alors il y a quelque chose dans la structure de la gestion qui pose problème.

Il ne me reste qu'une minute, mais si vous me le permettez, j'aimerais passer à Mme Des Rosiers, parce que ce que vous avez dit est lié à une chose qu'elle a dite plus tôt, à savoir que certaines de ces augmentations subites — pour utiliser votre expression — peuvent être causées par des gens qui ont l'ambition de résoudre un problème ailleurs.

Il y a quelques semaines, on a appris que le mouvement Khalistan au Canada menaçait certains députés. On peut imaginer que si l'ACSTA est sérieuse, il y a peut-être eu une augmentation subite des problèmes, surtout avec tous les décollages et atterrissages.

Une situation semblable s'est produite il n'y a pas si longtemps, en 2006, alors que le SCRS, la GRC et des fonctionnaires inspectaient environ 14 000 personnes qui quittaient la zone de combat dans le Sud du Liban. Il y avait seulement 11 000 résidents permanents inscrits, mais 4 000 personnes qui n'étaient ni des résidents permanents inscrits ni des citoyens canadiens se sont retrouvés dans les avions et les bateaux revenant au Canada. Une personne rationnelle se demanderait quel type de précontrôle y a-t-il eu si ces 3 000 personnes non inscrites se sont retrouvées dans un environnement canadien, tout en sachant que cela pourrait exacerber un problème ailleurs?

Je ne sais pas, madame Des Rosiers. Je sais ce que le gouvernement dira continuellement: « Vous présentez de bons arguments, mais la sécurité a priorité sur les droits de la personne, le droit à la vie privée et tout système que vous voulez mettre en place. » C'est ce qu'il dira.

• (0930)

**M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.):** [Note de la rédaction: *inaudible*]... il n'y a aucun Khalistanais qui a menacé le trafic aérien ou la sécurité aérienne au Canada, autant que je le sache, et je suis certain que le député est d'accord.

**Le président:** Je vais vous demander d'être très brève.

**Mme Nathalie Des Rosiers:** Eh bien, tout simplement, ce n'est pas le bon calcul de penser que c'est un jeu à somme nulle, que si l'on augmente la sécurité, on diminue les droits de la personne, et que c'est correct. Il faut une amélioration. C'est ce que je voulais dire pour terminer. Et je vais vous lire ma dernière phrase: Pour assurer la sécurité, il faut un engagement ferme envers l'équité et le respect des droits de la personne.

Cela fait partie du message d'une démocratie, qu'il y a des choses qu'on ne peut pas faire et qu'on ne devrait pas faire, parce que l'on a déjà perdu si on réduit les droits de la personne à zéro. Il y a des niveaux qu'il ne faut pas atteindre et, d'après nous, vous devez garder ces questions à l'esprit constamment.

**Le président:** Merci.

Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ):** Merci, monsieur le président.

Merci, messieurs dames.

Ma première question sera pour vous, messieurs les représentants du Conseil des aéroports du Canada. Vous me semblez bien timides par rapport... Je reprends ce que vous nous dites à la page 3 de votre document, concernant les événements du 25 décembre: « La mise en oeuvre de mesures dans un secteur a eu des conséquences imprévues dans un autre secteur, simplement parce que l'exploitant n'a pas été en mesure de coordonner les diverses activités. » C'est l'ACSTA, l'Agence canadienne de sécurité dans les transports, qui n'a pas fait son travail, c'est ça?

**M. Normand Boivin:** Je ne pense pas que l'ACSTA n'a pas fait son travail. Je pense que les mesures imposées avec un minimum de préavis n'ont pas permis une bonne coordination, une bonne chaîne de commandes, pour utiliser les bonnes méthodes afin d'atteindre les objectifs que le gouvernement du Canada nous a donnés.

Malgré le fait qu'il y ait cinq ou six agences différentes qui s'occupent de la sécurité, chacun part de son côté, pense avoir le bon plan et revient appliquer en quelques heures les mesures imposées. Le manque de coordination, le manque d'échanges entre les objectifs à atteindre au sein d'une même organisation, dans un aéroport donné, est ce qui a fait que le 26 décembre, on a eu les résultats qu'on a eus. Remarquez ce qui a été fait dans les aéroports dès le 26 décembre: des rencontres ont été tenues pour alléger la situation le plus possible. Rappelons-nous qu'à Toronto et à Montréal, particulièrement, des files d'attente de cinq ou six heures pour passer à la douane américaine ont été ramenées à environ une heure en moins de trois jours. À partir du moment où il y a coordination, où il y a un rassemblement d'informations qui nous permettent d'atteindre l'objectif visé par toutes les parties en cause, on arrive à de meilleurs résultats.

• (0935)

**M. Mario Laframboise:** Je suis bien d'accord, monsieur Boivin. Cependant, le problème est que le gouvernement verse des centaines de millions de dollars à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. J'ai de la difficulté à comprendre que les responsables n'aient jamais imaginé un scénario où ils devraient fouiller les bagages un par un. Ils sont payés pour prévoir cela.

Donc, vous me dites qu'il n'y a jamais eu de négociation ou de discussion auparavant. Jamais personne ne vous a dit qu'un jour, on serait peut-être obligés de fouiller chacun des bagages à main. Personne n'a communiqué avec vous ou n'a discuté de cela, avant le 25 décembre. C'est cela?

**M. Normand Boivin:** Essentiellement, il y a eu un manque de planification quant aux options possibles ou quant aux risques de menaces qui pouvaient survenir.

**M. Mario Laframboise:** Évidemment, cela nous a été confirmé par les compagnies aériennes qui ont dit ne pas participer à ces débats, elles non plus. Quand vous vous êtes tous mis à travailler ensemble, vous avez réussi à éviter cela. Le problème est que, quand j'ai interpellé le président de l'ACSTA, il m'a dit que c'était comme cela partout dans les aéroports du monde. Ensuite, on s'est fait dire en comité qu'au Canada, on avait connu les délais les plus longs sur la planète. Les cinq heures que vous avez mentionné représentaient le délai le plus long sur la planète.

Oui?

[Traduction]

**M. Toby Lennox (vice-président chargé des affaires générales et des communications, Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, Conseil des aéroports du Canada):** Je voulais dire deux choses à ce sujet. La raison pour laquelle les files étaient les plus longues au Canada, c'est que Toronto et Montréal sont les deux plus importants points d'entrée aux États-Unis. En fait, chaque jour, Toronto est entre le cinquième et le septième plus important point d'entrée aux États-Unis. Alors s'il y a des retards, il y en aura à Toronto.

Cependant, ce que nous disons, c'est que nous allons faire un examen de la sécurité nationale, et si tout ce que nous ferons, c'est de renforcer le contrôle au préembarquement, pour ensuite essayer de régler les autres problèmes — monsieur Volpe, vous avez absolument raison —, il faut se demander de quelle façon on le fera et jusqu'où on ira. Le ferons-nous pour avoir un système qui respecte les libertés civiles et qui va du trottoir jusqu'au siège d'avion?

Parce que si tout ce que l'on fait, c'est d'améliorer une seule file, on ne réglera jamais les problèmes de service à la clientèle et, conséquemment, il y aura de temps en temps d'autres problèmes qui retarderont tout le monde et décourageront les gens de prendre l'avion. Et vous ne profitez même pas de la géographie de l'aéroport, qui vous permettra de mettre en place différentes interdictions à différents moments.

Le problème à l'heure actuelle — et c'est ce que l'on a appris d'autres pays —, c'est qu'il n'y a pas un seul point de coordination qui surveillera comment cela s'applique du trottoir au siège d'avion, parce que tout est passé d'une organisation à une autre. Le résultat concret en a été quatre files d'attente distinctes et incroyablement longues le 26 décembre.

Cependant, songez à ce résultat concret comme étant la manifestation que la responsabilité est transmise à quelqu'un d'autre chaque fois. Nous ne disons pas que l'ACSTA a raison ou qu'elle a tort; nous disons qu'il faut examiner ce que l'on veut mettre en place et ensuite demander à une agence de s'en occuper, plutôt que de faire l'inverse.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Une partie de ce que vous dites est vraie. Il faut regarder comment on pourrait faire les interventions d'une meilleure façon. C'est Transports Canada qui aurait dû coordonner cela mais, inévitablement, en confiant différentes responsabilités à des agences indépendantes, chacun a sa responsabilité. Vous, les administrations aéroportuaires, êtes responsables d'une partie de la sécurité. L'Agence canadienne de la sécurité a une autre part de responsabilité.

Quand on raconte cela aux représentants d'Israël, ça leur semble bien drôle, ils se « bidonnent », parce qu'ils ont une seule organisation qui contrôle tout dans l'aéroport alors que nous avons quatre ou cinq organisations responsables chacune de son petit secteur de sécurité, ce qui fait en sorte qu'il y a de très longues files d'attente.

Ma deuxième question s'adresse à Mme Des Rosiers. Inévitablement, quand on évalue la façon d'assurer la sécurité, le meilleur moyen est le profilage. C'est ce qui ressort de tous les témoignages qu'on a entendus. Tout à l'heure, je relisais le témoignage de Mme Lynch, lorsqu'elle a comparu. Elle n'est pas contre le profilage de comportement. Le profilage de comportement, c'est ce qui est utilisé par Israël. On nous dit que la seule façon de découvrir des terroristes qui transportent des explosifs, ce n'est pas à l'aide d'un scanner, mais bien de chiens. Ce sont eux qui font le mieux ce travail dans le monde entier. Donc, cela veut dire nécessairement qu'il doit y avoir, dans l'aéroport, des maîtres-chiens avec leurs bêtes capables de découvrir quelqu'un qui aurait des explosifs. Les gens d'Israël nous disent qu'ils ne veulent pas de scanners parce qu'ils n'y croient pas. Donc, ce sont deux mondes différents. Nous utilisons les scanners corporels tandis qu'eux n'y croient pas.

Il faut essayer de trouver un équilibre et s'assurer que tous les intervenants sont assis à la même table pour trouver un responsable. L'ACSTA nous a dit qu'elle n'était pas responsable. Vous nous dites que c'est l'ACSTA qui n'a pas fait son travail correctement. Finalement, on ne saura jamais qui est responsable de quoi. À mon avis, le problème, c'est qu'on verse des centaines de millions de dollars à l'ACSTA pour qu'elle s'occupe d'une partie de la sécurité et que c'est surtout elle qui est responsable du délai d'attente, ce qui nuit à votre industrie. S'il se produisait une nouvelle alerte qui entraînerait une attente de cinq heures, vous allez perdre des clients qui vont aller ailleurs.

Notre problème à Montréal, monsieur Boivin, c'est qu'ils vont aux États-Unis afin de prendre l'avion à Plattsburgh.

• (0940)

**M. Normand Boivin:** Il en va de même pour les usagers de Toronto qui se rendent à Buffalo et pour ceux de Vancouver qui vont à Bellingham. Il y a même des gens de North Bay qui vont faire quatre heures de voiture pour aller prendre l'avion au sud de la frontière, sachant que les périodes d'attente ici sont considérables.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Bevington.

**M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD):** Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins qui sont ici aujourd'hui. J'ai bien aimé vos exposés.

De nombreuses questions ont été soulevées.

Madame Des Rosiers, vous avez parlé de quatre différents segments. Je crois que c'était très bien expliqué.

En ce qui concerne les renseignements, bien sûr, les deux incidents dont vous avez parlé — Air India et le 25 décembre — étaient en quelque sorte le résultat de l'échec des services de renseignement, parce qu'ils utilisaient des gens pour obtenir plus d'informations. Ils n'ont pas agi avant.

Alors dans ces deux cas, les services de renseignement sont un peu coupables de ne pas avoir alerté les autorités qu'une personne dangereuse allait embarquer sur un vol. N'est-ce pas le cas?

**Mme Nathalie Des Rosiers:** Aucun système n'est parfait. D'après nous, les renseignements continuent d'être... si cela est fondé sur des éléments de preuve et si c'est bien fait, je crois que cela devrait continuer et continuera de faire partie du système parce que la sécurité dans les aéroports ne constitue pas le seul problème de sécurité pour le pays. Ce que je veux dire, c'est que l'attentat à Times Square aurait été aussi horrible qu'un attentat contre une file d'attente s'il y a trop... Il serait plus facile pour un terroriste de se faire passer pour un touriste qui attend d'être contrôlé s'il y a beaucoup de gens.

Ce que je dis à propos du profilage, c'est que le coût en matière de libertés civiles doit être comptabilisé et faire partie de l'équation. Si l'on utilise l'un de ces modèles, il y a des coûts. Il faut les évaluer en fonction de leurs répercussions sur les libertés civiles. Si le profilage est la solution, il faut s'assurer d'examiner si cela devient du profilage racial et prévoir une indemnisation pour ce coût.

Tout comme nous voyons des échecs de ce système de sécurité, d'un point de vue positif et négatif, où de nombreuses personnes ont été...

**M. Dennis Bevington:** Mais ne convenez-vous pas qu'il est difficile, en l'absence de menace, de juger de l'incidence sur les libertés civiles?

• (0945)

**Mme Nathalie Des Rosiers:** C'est vrai.

**M. Dennis Bevington:** C'est pourquoi l'évaluation des menaces est également importante. Des preuves montrent clairement que des cockpits renforcés écartent l'évaluation des menaces en ce qui concerne le port d'armes à feu et de couteaux dans les avions.

Ne croyez-vous pas également que, lorsqu'on examine les questions relatives aux libertés civiles, il faut tenir compte des scanners corporels qui permettraient clairement de détecter des couteaux en céramique? Il s'agit là de leur principale fonction, selon ce qui nous a été dit, mais ces appareils ne peuvent pas détecter les explosifs dans les cavités corporelles, et ils pourraient difficilement détecter les explosifs cachés dans les vêtements. Il s'agit donc d'une violation des libertés civiles. Ce processus est vraiment inefficace et ne saurait remplacer l'évaluation des menaces.

Ne croyez-vous donc pas qu'il faudrait utiliser tous ces outils de façon harmonieuse?

**Mme Nathalie Des Rosiers:** Oui. Je crois que nos libertés civiles et notre régime démocratique reposent sur le concept de proportionnalité. Celui-ci exige d'évaluer les coûts au chapitre des libertés individuelles.

Je veux simplement dire que, si on fait une évaluation des coûts de tous les modèles, il ne faut pas oublier de calculer le coût en matière de libertés individuelles. Selon moi, c'est un point très important.

**M. Howard Bohan:** Vous soulevez une idée importante. L'essence même d'un système échelonné doit nous amener à faire une évaluation des menaces et des risques dans chaque secteur ou chaque activité, et à élaborer un programme national qui puisse être utilisé dans les aéroports de petite, moyenne et grande tailles.

À Thunder Bay ou à Saskatoon, la menace n'est tout simplement pas la même qu'à Toronto ou à Montréal. Lors du contrôle au préembarquement, selon qu'il s'agisse d'un vol intérieur, international ou transfrontalier, chacun devrait s'adapter au niveau de menace, non seulement pour le secteur en question, mais aussi pour la journée en question. Nous sommes convaincus que la prévisibilité est une faiblesse et...

**M. Dennis Bevington:** Prenons l'exemple de l'aéroport Pearson. À l'heure actuelle, tous les passagers sont traités selon le même niveau de sécurité.

**M. Howard Bohan:** Notre processus de sécurité transfrontalière respecte la réglementation américaine et canadienne. Dans le cas des vols intérieurs et internationaux, le processus respecte la réglementation canadienne.

**M. Dennis Bevington:** Quel pourcentage des voyageurs se rendent aux États-Unis?

**M. Howard Bohan:** De 30 à 35 p. 100.

**M. Dennis Bevington:** Serait-il possible de les faire passer par des dispositifs de sécurité distincts?

**M. Howard Bohan:** C'est déjà le cas. Ces voyageurs passent par des secteurs différents.

**M. Dennis Bevington:** Mais sont-ils traités de la même façon?

**M. Howard Bohan:** Non. C'est un peu comme un code national du bâtiment par rapport à un code provincial du bâtiment.

Dans le cas des vols transfrontaliers, nous respectons les normes les plus élevées des deux pays. Si le système canadien exige de procéder à des fouilles secondaires aléatoires sur 25 p. 100 des passagers, ce qui est en fait le cas, 25 p. 100 des passagers qui se rendent aux États-Unis feront l'objet d'une fouille secondaire. Si le système américain prévoit qu'il faut enlever les chaussures et les vérifier séparément, les passagers doivent enlever leurs chaussures et

les faire inspecter séparément. Nous atteignons les normes les plus élevées. Nous respectons les exigences des États-Unis et du Canada en matière de sécurité.

Le traitement des passagers qui se rendent à Regina ou à Montréal doit cependant se faire en fonction des normes canadiennes, et non pas des normes américaines.

**Le président:** Merci, monsieur Bevington.

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leur présence.

On a souvent dit, au cours des dernières années, que tout système de sécurité est aussi fort que le plus faible de ses éléments. Tout le système dépend de l'élément le plus faible, et c'est vrai pour un aéroport à Yellowknife ou un autre à Toronto. C'est pourquoi il faut faire preuve de vigilance dans tous les cas...

Je suis d'accord avec Mme Des Rosiers. Je suis désolé de la qualité de mon français. Vos commentaires ont été très intéressants, et vous avez soulevé des préoccupations que partage le gouvernement. Cependant, je n'approuve pas nécessairement votre analyse selon laquelle les programmes de protection des passagers et pour les voyageurs dignes de confiance sont contraires à la Charte. Même s'ils l'étaient, je crois qu'il s'agirait d'une atteinte raisonnable à la Charte et à la Constitution, étant donné la menace actuelle.

Puisque je souscris en grande partie à ce que vous dites, j'aimerais me concentrer sur nos autres témoins. Vous représentez 200 aéroports canadiens, et 95 p. 100 des passagers de vols intérieurs... Les aéroports de partout au pays apportent une contribution remarquable à notre économie et à notre PIB. Nous sommes les premiers à le reconnaître.

Mais j'aimerais aujourd'hui réfléchir à ce que deviendrait la productivité du pays si nous pouvions accroître l'efficacité du système de 1 p. 100, ou même de 10 p. 100, tout en maintenant le même niveau de sécurité et de vigilance. C'est sur cette question que j'aimerais mettre l'accent pour les prochaines minutes. J'aimerais qu'on l'aborde ensemble en laissant de côté les idées préconçues.

Tout d'abord, sachez que nous terminerons bientôt notre étude et que nous aimerions formuler des recommandations pratiques. Vous pouvez nous faire part de vos suggestions sur les personnes que nous devrions écouter, comme des spécialistes des files d'attente — je crois que nous en recevons un bientôt —, mais aussi sur les mesures que nous pourrions facilement mettre en oeuvre pour rendre notre système plus productif et plus efficace. J'aimerais recevoir vos commentaires à ce sujet.

Cela dit, j'aimerais préciser — je ne me lance jamais dans de longs discours, du moins habituellement — qu'en Israël, 50 p. 100 des habitants détiennent un laissez-passer destiné aux voyageurs dignes de confiance. C'est ce que des témoins nous ont dit. Chez nous, le pourcentage est bien plus bas, et la mise en place d'un programme tel que celui pour les voyageurs dignes de confiance serait un bon moyen, pour le Canada et les États-Unis, de faire des progrès.

J'aimerais donc que vous trois me fassiez part des mesures facilement applicables que nous pourrions recommander au gouvernement. Ces mesures pourraient être mises en oeuvre dans un proche avenir et elles rendraient notre système plus productif et plus efficace, tout en renforçant grandement notre économie.

• (0950)

**M. Toby Lennox:** Nous avons analysé l'incidence des événements du 25 décembre. Il s'avère que cette incidence a été particulièrement forte non pas sur des grandes îles comme Montréal et Toronto, mais sur des petites villes du nord-est, comme Allenton, ou Madison, au Wisconsin, où le commerce transfrontalier est très important. Étant donné les retards et les désagréments, les gens ont décidé de ne pas voyager. Cela a enlevé beaucoup de force au moteur économique.

Vous avez donc raison. En plus des questions de sécurité, il faut aussi examiner l'aspect du service à la clientèle. Le projet d'un programme pour les voyageurs dignes de confiance est très prometteur.

C'est plutôt l'idée d'appliquer des mesures faciles ou rapides qui suscitent des préoccupations chez moi. Ce dont nous parlons en fait, c'est du défi imposant que les Israéliens ont dû relever, lequel consiste à ne pas atteindre l'équilibre entre le service à la clientèle et la sécurité, mais à exceller sur les deux fronts.

Dans son exposé, Mme Des Rosiers a parlé de quatre niveaux. Nous croyons qu'il faut porter attention aux quatre niveaux en même temps, et non pas seulement à l'un ou l'autre d'entre eux. Déterminer si un scanner corporel est efficace ou non, là n'est pas la question. Oui, cet outil est toujours efficace, mais il l'est encore plus quand il est combiné à tout un éventail d'autres mesures. Par conséquent, je crois que ce que nous demandons, c'est qu'on examine de façon approfondie, dynamique et détaillée l'ensemble du système.

On peut certes opter pour la facilité, mais...

**M. Brian Jean:** Monsieur Lennox, je ne veux pas vous interrompre, mais j'ai sept minutes, ce qui veut dire que le président me donnera probablement six minutes et dix secondes. Si vous le permettez, j'aimerais entendre ce que les autres ont à dire sur cette question.

**M. Howard Bohan:** Le système israélien a fait l'objet de nombreuses discussions. J'ai eu la chance de faire une visite détaillée de l'aéroport Ben-Gourion ainsi que des postes frontaliers d'Israël, qu'ils soient terrestres ou maritimes. L'autout principal du système israélien, ce n'est pas qu'on utilise telle ou telle technologie ou procédure — et je rejoins Toby sur ce point —, mais qu'on intègre les aspects du service à la clientèle et de la sécurité.

Le chef de la sécurité à l'aéroport Ben-Gourion a insisté sur le fait qu'une enquête de l'ASQ sur les aéroports de taille moyenne avait désigné Ben-Gourion comme étant le deuxième aéroport du monde au chapitre de la qualité du service à la clientèle. Le chef de la sécurité m'a dit que, pour le personnel de l'aéroport, sécurité égale service à la clientèle. Nous proposons que le Canada adopte la même vision.

**M. Brian Jean:** Toronto se classe-t-il au premier rang ou...?

**M. Howard Bohan:** Toronto fait partie des derniers dans le premier quartile de la catégorie des gros aéroports.

Nous préconisons de suivre le modèle israélien: pour les grands aéroports à risque élevé, un système holistique, dirigé par les aéroports et applicable d'un aéroport à l'autre. Mais nous devons reconnaître que les petits aéroports n'ont tout simplement pas les ressources pour mettre en place un tel système. Pour eux, il n'est d'ailleurs pas nécessairement utile de le faire. Combien y a-t-il d'employés à l'aéroport de Saskatoon? Vingt-cinq? C'est un monde complètement différent.

Nous prônons la mise en place d'un système échelonné, dans lequel des aéroports tels que ceux de Montréal, de Toronto et de

Vancouver appliqueront un système de sécurité très complet et fondé sur le risque, et dans lequel les petits aéroports appliquent le système qui convient. Tous répondent aux normes qui sont établies et sur lesquelles repose l'évaluation des risques.

• (0955)

**M. Brian Jean:** Monsieur Normand.

**M. Normand Boivin:** En ce qui a trait au programme pour les voyageurs dignes de confiance, les risques dans les petits aéroports sont non seulement différents, mais il peut arriver qu'un agent de l'ACSTA doive procéder à une fouille sur son père, qui travaille sur l'aire de trafic. Le niveau de confiance varie d'un aéroport à l'autre, et le système doit être échelonné pour pouvoir s'adapter à l'aéroport. Pour cette raison, par souci de productivité, on ne fait pas les choses de la même façon dans les grands aéroports et dans les petits aéroports.

J'ai travaillé à Whitehorse pendant un certain temps. Je connaissais tous les employés de l'aéroport.

J'ai aussi été en Israël. Je n'ai jamais subi de fouille parce que j'accompagnais le chef de la sécurité. On me faisait confiance, et c'est pourquoi on m'a épargné cette procédure.

Ce que nous disons, c'est que, à l'heure actuelle, que vous preniez l'avion à destination de Whitehorse ou de Toronto, vous passez par exactement le même processus, même si le risque n'est pas le même. La mesure facilement applicable ou le gain de productivité consiste donc à se demander à qui on fait confiance et comment on accède à cette information. Pour le moment, le système ne permet pas à un employé à Whitehorse de dire: « Je pense que je peux faire confiance à cet homme — c'est mon père. »

**Le président:** Merci.

Monsieur Dhaliwal, vous avez deux minutes.

**M. Sukh Dhaliwal:** Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse à Mme Des Rosiers.

Le pire attentat terroriste de l'histoire du Canada est celui d'Air India. Tout comme la plupart des membres de la communauté sikh et de nos dirigeants, j'ai déploré le fait que les familles des victimes n'avaient pas encore pu mettre un point final à cette histoire. Lorsque vous voyez... J'ai lu quelques ouvrages sur cette affaire: *Open Secrets*, de M.K. Dhar, *Nest of Spies*, d'un ex-agent du SCRS, et *Soft Target*.

Les auteurs de ces livres pointent du doigt les gouvernements étrangers qui ont des espions dans des communautés au Canada et qui ternissent l'image de ces communautés en raison de gestes commis par une personne, qu'il s'agisse d'un attentat perpétré contre un député ou de la catastrophe d'Air India.

En ce qui concerne le profilage racial, je dois dire que ma circonscription est très diversifiée. On y trouve des Canadiens honnêtes qui proviennent de tous les horizons et qui y vivent en paix. Est-ce que le fait que des gouvernements étrangers interviennent dans des communautés, qu'ils ternissent l'image de ces communautés et qu'ils contribuent ainsi à ce que le profilage racial touche tous les membres de ces communautés suscite des préoccupations chez vous?

**Mme Nathalie Des Rosiers:** Je crois que le profilage racial compte plusieurs inconvénients. D'abord, il entraîne de nombreux faux négatifs. Autrement dit, il cible bien des gens qui n'ont absolument rien à voir avec les terroristes. Donc, il n'est pas efficace.

Ensuite, il nous rappelle l'un des éléments les plus détestables de toute société, c'est-à-dire la discrimination raciale. Une telle discrimination est tout à fait inacceptable, et il faut reconnaître que cette mesure comporte un aspect déplaisant. Ce n'est pas le message qu'il faut envoyer aux passagers, aux travailleurs et à la société. C'est ce que je peux vous dire d'entrée de jeu. Cette mesure est inefficace et elle n'est pas digne de la démocratie.

• (1000)

**Le président:** Merci.

Nous devons en rester là.

Je remercie les invités de leur présence. Nous avons bien pris note de vos conseils. Merci beaucoup.

Nous ferons maintenant une pause d'une minute pour permettre aux nouveaux témoins de s'installer.

• (1000)

(Pause)

• (1005)

**Le président:** Merci.

Je vous souhaite de nouveau la bienvenue.

Nous accueillons maintenant Chantal Bernier et Carman Baggaley, du Commissariat à la protection de la vie privée du Canada.

Bienvenue. Vous connaissez déjà la marche à suivre. Nous vous écoutons.

[Français]

**Mme Chantal Bernier (commissaire adjointe à la protection de la vie privée, Commissariat à la protection de la vie privée du Canada):** Merci, monsieur le président.

Mon nom est Chantal Bernier. Je suis la commissaire adjointe à la protection de la vie privée, responsable de la Loi sur la protection des renseignements personnels. Je suis accompagnée aujourd'hui de Carman Baggaley, analyste principal à notre bureau, qui a une longue expérience du sujet en cause.

Aujourd'hui, je veux aborder la question de la sécurité aérienne et partager avec vous notre démarche face à cette question.

[Traduction]

Ce que j'aimerais donc faire, c'est de parler de respect de la vie privée dans le contexte de la sécurité aérienne, de vous expliquer notre approche, et de vous dire comment cette approche s'applique précisément au Programme de protection des passagers et au programme Secure Flight. Même si je ne compte pas parler des scanners corporels, je serai heureuse de répondre à vos questions à ce sujet.

Je commencerai par cette prémisse: la sécurité et la protection de la vie privée n'ont pas à être opposées. En fait, elles doivent s'intégrer. Elles vont même jusqu'à converger: la protection de la vie privée impose que la collecte d'information personnelle soit minimale. Parallèlement, cependant, l'efficacité de la sécurité repose seulement sur la collecte d'information pertinente.

L'intégration de la protection de la vie privée et de la sécurité s'articule autour de la Charte canadienne des droits et libertés, de la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques, ainsi que du droit jurisprudentiel qui les interprète. Elle peut se résumer aux quatre principes suivants.

Premièrement, le droit à la vie privée est un droit fondamental qui ne peut être enfreint sans que l'on puisse faire la preuve que cela est nécessaire pour protéger l'intérêt public. Il s'ensuit, deuxièmement,

que la collecte de renseignements personnels ne doit se faire que lorsque le besoin est manifeste, et qu'une telle collecte doit être proportionnelle à ce besoin. Troisièmement, ce besoin doit être continuellement réévalué en vérifiant si la collecte est réellement efficace et nécessaire aux fins déterminées. Quatrièmement, il faut aussi démontrer qu'il n'y a pas d'autres options moins envahissantes pouvant répondre à ce besoin.

Lorsque la collecte et l'usage de renseignements personnels sont justifiés en vertu des lois qui régissent les droits de la personne, la protection du droit à la vie privée se réalise par une gestion stricte de cette information selon des règles de protection des données personnelles. C'est sous cet angle que nous avons vérifié le Programme de protection des passagers, ce dont je parlerai maintenant.

[Français]

Le Programme de protection des passagers a fait l'objet de l'attention du commissariat dès sa création. Plus récemment, à l'automne 2009, nous avons effectué une vérification du programme et de sa liste de personnes précisées, mieux connue sous le nom de « liste des personnes interdites de vol ».

Notre vérification visait à savoir si Transports Canada prend généralement des mesures adéquates pour protéger les renseignements personnels dont il est responsable. Notre vérification a permis de constater que ces mesures étaient généralement adéquates. Toutefois, nous avons formulé des recommandations afin d'améliorer les mesures de protection des renseignements personnels du programme. En particulier, nous avons recommandé que le fonctionnaire de Transports Canada, responsable de l'ajout ou du retrait de noms à la liste, dispose de suffisamment de renseignements avant de prendre cette décision.

Deuxièmement, nous avons recommandé que Transports Canada renforce les mesures de sécurité liées aux technologies de l'information qui visent à protéger la liste.

Troisièmement, nous avons recommandé que Transports Canada améliore ses activités de surveillance des transports aériens, afin de s'assurer qu'il protège les renseignements figurant sur la liste. Toutes ces recommandations ont été mises en vigueur ou sont en voie de l'être. Toutefois, nous demeurons préoccupés par le fait qu'il est difficile de s'assurer que les transporteurs aériens étrangers ne communiquent pas les renseignements de la liste à leur gouvernement ou à des tiers. Lorsque nous analysons les mesures de sécurité, cette optique nous permet de garantir que le droit à la vie privée est respecté et que les besoins en matière de sécurité sont également pris en compte.

• (1010)

[Traduction]

Passons maintenant au programme Secure Flight. Semble-t-il que ce programme américain pourrait s'appliquer aux vols qui ne font qu'emprunter l'espace aérien des États-Unis. Comme il s'agit d'un programme du gouvernement américain, il ne relève pas de notre mandat. Toutefois, nous en avons examiné attentivement la teneur, notamment l'évaluation des facteurs relatifs à la vie privée élaborée par le département de la Sécurité intérieure des États-Unis, parce qu'il aura des répercussions sur les voyageurs canadiens dès qu'il sera entièrement déployé.

Du point de vue du Canada, l'aspect le plus controversé du programme Secure Flight réside dans son application aux vols vers le Canada ou hors du pays qui empruntent l'espace aérien des États-Unis. Cela signifie, par exemple, que les autorités américaines pourront empêcher l'embarquement d'une personne au Canada à destination du Mexique.

Nous ne remettons pas en question l'autorité du gouvernement américain de mettre en oeuvre un tel programme; la loi internationale est claire que la souveraineté d'un État comprend son espace aérien, mais nous devons comprendre les incidences de ce droit sur les voyageurs canadiens.

Permettez-moi de souligner certains aspects importants du programme. D'abord, les transporteurs aériens seront tenus de fournir au département de la Sécurité intérieure non seulement des informations élémentaires permettant d'identifier une personne, comme le nom, la date de naissance et le sexe, mais également, si elles sont disponibles, des informations relatives au passeport et à l'itinéraire. Puisque ces renseignements seront toujours disponibles pour les vols internationaux partant du Canada et empruntant l'espace aérien des États-Unis, ils seront toujours fournis.

Bien que l'évaluation des facteurs relatifs à la vie privée du département de la Sécurité intérieure demeure nébuleuse à ce sujet, nous comprenons que l'information recueillie peut être divulguée et utilisée à d'autres fins que celle de la sécurité aérienne, par exemple, pour l'application de la loi et de l'immigration.

Il faut aussi souligner que le département de la Sécurité intérieure conservera cette information pendant sept jours après la fin du voyage, même pour les personnes dont le nom ne figure pas sur la liste des personnes interdites de vol. Cette période sera de sept ans pour les personnes dont le nom pourrait correspondre à un nom sur la liste et de 99 ans pour les personnes dont le nom figure effectivement sur la liste. Un mécanisme de recours existe pour résoudre de faux positifs, mais le processus prendra de 50 à 60 jours en moyenne, ce qui équivaut à l'annulation du voyage.

Le programme Secure Flight et le programme canadien comportent une différence importante: la responsabilité du filtrage des passagers en fonction de la liste des personnes interdites de vol passera de la compagnie aérienne, comme c'est le cas actuellement, au département de la Sécurité intérieure. Ce changement soulève des questions tant sur la protection des renseignements personnels que sur les risques qui y sont associés.

Il vise à améliorer la précision et, par conséquent, à réduire le nombre de faux positifs — par exemple, un nom semblable, mais la mauvaise personne. Il vise aussi à dissiper les inquiétudes sur l'utilisation des renseignements à des fins non légitimes ou la divulgation de la liste par les transporteurs. Comme je l'ai indiqué, il s'agit d'une préoccupation que nous avons soulevée dans notre vérification du PPA.

D'autre part, cela signifie que le département de la Sécurité intérieure recueillera des renseignements personnels sur les voyageurs canadiens. Cette mesure n'est pas sans risque. Nous comprenons que le gouvernement fédéral a tenté de faire exclure du programme Secure Flight tous les appareils de transporteurs canadiens qui survolent le territoire américain.

Malheureusement, il n'a pas réussi, sauf pour les vols entre deux villes canadiennes. Nous croyons comprendre également que le gouvernement du Canada, par le truchement d'une note diplomatique, a déclaré que la protection des renseignements personnels des Canadiens est une préoccupation vitale pour ce qui est du programme Secure Flight.

Nous incitons fortement le gouvernement du Canada à poursuivre les négociations avec les autorités américaines afin de minimiser l'impact de ce programme et à prendre les mesures suivantes. J'aimerais formuler six recommandations précises.

D'abord, le gouvernement du Canada devrait négocier une collecte minimale de renseignements personnels servant seulement à identifier correctement une personne et à éviter les faux positifs.

• (1015)

Deuxièmement, on devrait remettre en question les périodes de rétention des renseignements de sept jours pour les personnes dont le nom ne figure pas sur la liste d'interdiction, et de sept ans pour les personnes dont le nom pourrait correspondre à un nom sur la liste afin que les États-Unis respectent leur engagement de ne recueillir des renseignements personnels que pour des raisons de sécurité aérienne.

Troisièmement, il faudrait négocier des mécanismes de recours solides et accessibles pour les Canadiens afin de minimiser l'impact des faux positifs.

Quatrièmement, on devrait mettre en oeuvre des mesures visant à appuyer les Canadiens qui se prévalent du recours du département de la sécurité intérieure.

Cinquièmement, il y a lieu d'informer les Canadiens sur la portée exacte des renseignements personnels qui seront recueillis par le département de la Sécurité intérieure à leur sujet en vertu du programme Secure Flight.

Enfin, il faudrait clarifier la loi canadienne sur les conditions de divulgation de renseignements personnels au département de la Sécurité intérieure par les compagnies aériennes afin de permettre un débat public et d'obtenir une certitude juridique.

[Français]

En conclusion, monsieur le président, j'aimerais insister sur un élément que j'ai soulevé précédemment, soit l'importance d'intégrer le respect de la vie privée aux mesures de sécurité aérienne. Si nous pouvons y parvenir, nous améliorerons autant la sécurité que la protection de la vie privée.

Je serai heureuse de répondre à vos questions. Merci.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

Monsieur Volpe.

[Français]

**L'hon. Joseph Volpe:** Madame Bernier et monsieur Baggaley, je vous remercie de votre présentation. J'ai déjà eu le plaisir d'entendre cette présentation ou une présentation similaire.

Ce qui me trouble toujours, c'est le rapport entre le gouvernement canadien et le gouvernement américain. Comme vous l'avez déjà indiqué, il y a le problème de la géographie. Nous sommes obligés de coopérer avec les Américains, car on utilise un droit qui leur appartient, à savoir le droit de survoler leur territoire.

[Traduction]

Mais les problèmes que nous éprouvons toujours, il me semble... Et je ne veux pas critiquer le gouvernement à ce sujet, parce qu'il est nécessaire que nos gouvernements tiennent des négociations sur les vols qui empruntent l'espace américain, étant donné qu'au moins la moitié de tous les vols au Canada partent du Sud de l'Ontario, notamment de l'aéroport international Pearson. Nous ne pouvons pas échapper au fait qu'environ la moitié des vols doivent emprunter l'espace aérien américain, même s'ils ne sont pas à destination des États-Unis. C'est pourquoi il est important de négocier.

J'aimerais connaître votre point de vue sur le programme Secure Flight, compte tenu surtout du fait que les Américains, en appliquant simplement la Patriot Act, peuvent faire fi de notre Loi sur la protection des renseignements personnels et de toutes les mesures que vous préconisez. En raison de la Patriot Act, les Américains peuvent ne tenir aucun compte de tout ce que vous et votre collègue, Mme Des Rosiers, dites concernant les droits de la personne.

On peut très bien dire qu'il faut intégrer les préoccupations sur la sécurité à l'industrie aérienne ou, comme l'on dit des représentants des autorités aéroportuaires qui ont témoigné avant vous, qu'on doit intégrer la sécurité au service à la clientèle.

Mais si les Américains sont déterminés à appliquer la Patriot Act, peu importe ce que le Canada leur dira, que proposez-vous de faire?

• (1020)

**Mme Chantal Bernier:** Nous partageons vos craintes. C'est exactement pour cette raison que nous traitons cet enjeu en priorité. En fait, nous allons jusqu'à analyser l'évaluation des incidences sur la vie privée qui a été exécutée par nos collègues américains. C'est exactement pour cette raison que nous avons tenu à voir dans quelle mesure le gouvernement du Canada pouvait mettre de l'avant les valeurs canadiennes et nos craintes concernant la protection de la vie privée.

Les six recommandations que je vous ai présentées sont de portée très limitée, mais elles sont limitées par le droit international. La limite que nous devons respecter, c'est celle qu'impose la souveraineté des États-Unis sur leur espace aérien.

Ce que nous incitons vivement le gouvernement du Canada à faire, c'est que, dans ses rapports avec l'administration américaine, il doit veiller à protéger la vie privée des Canadiens en fonction des valeurs et du droit canadien. Nous estimons que les six recommandations présentées ce matin pourraient être utiles à cet égard.

**L'hon. Joseph Volpe:** Madame Bernier, j'ai dû défendre ce même argument, il y a quelque temps, lorsque j'ai eu le privilège de faire partie du gouvernement. À ce moment-là, les Américains... je ne veux pas dire qu'ils avaient sombré dans la paranoïa, semblaient ne vouloir écouter personne. Je ne sais pas si les choses se sont améliorées depuis. En effet, le règne de la peur et de la paranoïa est devenu très profitable.

Ceci étant dit, j'ai vu, sur des cartes, les itinéraires des vols empruntés par des compagnies aériennes du Canada et d'ailleurs qui tentent de pénétrer le marché lucratif du bassin des Grands Lacs. Oublions pour l'instant les autres régions, même si cela s'applique à elles aussi. La grande majorité des compagnies évitent de passer par le pôle Nord pour ensuite redescendre et profiter de la rotation et de la forme de la Terre. Certaines passent par le nord-est des États-Unis ou pénètrent directement dans l'espace aérien américain. Pour elles, il ne pourrait en être autrement.

Je suppose que les États-Unis sont déterminés à profiter de cette situation pour devenir les contrôleurs du XXI<sup>e</sup> siècle, un rôle qui, autrefois, était joué par le gardien de la forteresse qui exigeait aux voyageurs de payer des droits pour traverser une rivière. Et qu'en est-il aujourd'hui? Du point de vue de la sécurité intérieure des États-Unis, le concept des droits de la personne et des droits de la protection des renseignements personnels ne pèse pas lourd face à une industrie qui rapporte chaque année 80 milliards de dollars et qu'on veut développer davantage.

**Mme Chantal Bernier:** Vous avez mis le doigt sur le problème dès le départ. Outre le droit international, la géographie ne nous est pas favorable. Le fait est que, pour les voyages internationaux entre le Canada et, disons, l'Amérique du Sud, le seul choix logique consiste à survoler les États-Unis et, nécessairement, à respecter la loi américaine. C'est pourquoi nous voulons faire valoir aux Américains le besoin de protéger les droits des Canadiens dans ces circonstances.

**L'hon. Joseph Volpe:** Mais lorsqu'un résident canadien, disons de Toronto, se rend en voiture à Buffalo pour y prendre l'avion, les renseignements demandés par la compagnie aérienne se limitent exactement à ce que vous dites. Ces renseignements ne sont alors ni utilisés ni conservés.

Désolé de vous avoir coupé la parole. Mais si on conserve des renseignements sur une personne pendant 99 ans, on suppose que cette personne sera une menace jusqu'à ce qu'elle ait 120 ans, au moins. Quiconque est le moindrement sensé a du mal à comprendre comment on peut juger qu'une personne représente une telle menace. Mais c'est ce que dit leur loi, la Patriot Act, et ils appliquent cette loi à tout le monde.

Qu'en est-il au juste de l'effet que cette loi aura sur l'aéroport Pearson, mais aussi sur celui de Montréal, dans une certaine mesure, et probablement également sur celui de Vancouver? Après tout, les Canadiens qui vivent dans ces trois villes peuvent choisir de se rendre à l'aéroport américain le plus près lorsqu'ils voyagent. Avons-nous tort de penser que la transaction commerciale a ici prépondérance sur les questions du respect de la vie privée?

• (1025)

**Mme Chantal Bernier:** Selon ce que je comprends des objectifs visés par les Américains — et j'ai parlé avec des collègues américains pour comprendre la logique derrière, par exemple, les taux de rétention —, c'est que les exigences sont fondées sur une menace très précise qui est inhérente au transport aérien mais pas aux postes frontaliers terrestres.

Par ailleurs, les Américains font valoir — je dis bien qu'ils font valoir — qu'on a fixé certaines périodes de rétention de façon à simplifier la vie des voyageurs. Par exemple, la période de sept ans établie pour les concordances potentielles fera en sorte, selon eux, qu'un voyageur qui porte un nom semblable à celui d'une personne inscrite à la liste n'ait pas à subir des désagréments chaque fois qu'il voyage.

Nous sommes cependant d'avis qu'il existe une marge de manoeuvre, et nous croyons que le gouvernement du Canada devrait veiller à faire valoir ses propres conditions afin de défendre les valeurs relatives à la protection des renseignements personnels des Canadiens.

**Le président:** Merci.

Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Merci, monsieur le président. Merci, madame Bernier.

Je vous ai écouté et j'ai lu votre document. Je vais commencer par le Programme de protection des passagers. Vous dites des choses très importantes à ce sujet. Vous nous dites, après avoir analysé le programme: « Toutefois, nous demeurons préoccupés par le fait qu'il est difficile de s'assurer que les transporteurs étrangers ne communiquent pas les renseignements de la liste à leur gouvernement ou à des tiers. » C'est grave. Je veux bien mesurer la portée de la gravité, parce que quand vous nous parlez des Américains, vous nous dites aussi qu'il faudrait « informer les Canadiens et les Canadiennes de la portée exacte des renseignements personnels ». Mais vous ne nous demandez pas d'aviser les Canadiens et Canadiennes du fait que des renseignements pourraient être confiés à des tiers.

Est-ce parce que vous n'avez pas l'information? En lisant cela, je me dis que jamais plus je ne ferai affaire avec une compagnie autre qu'une compagnie canadienne. Elles sont nombreuses à offrir des billets, alors faisons affaire avec des entreprises canadiennes. On va au moins s'assurer que les renseignements qu'on donne ne seront pas transmis à des tiers. Avez-vous fait l'analyse, ou êtes-vous en train de la faire? Essayez de m'expliquer.

**Mme Chantal Bernier:** C'est une constatation, c'est-à-dire qu'en analysant le programme, nous avons évidemment examiné, entre autres choses, l'exercice de supervision que faisait Transports Canada auprès des transporteurs aériens qui ont la liste. Nous constatons, et c'est un fait neutre, qu'il est difficile d'exercer une supervision totale des compagnies aériennes étrangères, qui relèvent donc d'autres États.

Est-ce qu'on a quelque indication que ce soit qu'il y a eu des fuites? Ce n'est pas l'origine de notre recommandation. L'origine de notre recommandation est simplement le fait qu'une compagnie aérienne étrangère est un ressortissant, un sujet de droit étranger, et c'est toujours plus difficile d'exercer une supervision canadienne d'un ressortissant, que ce soit une compagnie ou un individu étranger. C'est la difficulté que nous avons cernée.

• (1030)

**M. Mario Laframboise:** Si vous lanciez cette opération, les compagnies étrangères, si elles voulaient faire affaire avec nous, nous rassureraient. Comprenez-vous? Dès la minute où vous diriez officiellement qu'on n'est pas certains, et que vous diriez aux Canadiens d'utiliser le moins possible des compagnies étrangères parce qu'on ne sait pas où les renseignements qui les concernent vont aboutir, ce serait un message fort. Et si ces compagnies voulaient nous rassurer, elles nous diraient ce qu'elles font avec les renseignements. Dans le moment, elles ne le disent pas. Ce que vous analysez de façon neutre, c'est qu'elles ne peuvent pas vous confirmer que les renseignements ne seront pas transmis à leur propre gouvernement ou à des tiers.

**Mme Chantal Bernier:** L'assurance que nous avons reçue, en toute justice, il faut le dire, c'est que Transports Canada exerce en effet cette supervision. Le ministère a accepté notre recommandation à cet égard, et d'après les dernières mises à jour que nous avons reçues, Transports Canada est en train de mettre en oeuvre un renforcement de la supervision qui était déjà établie, mais qui, évidemment, à la suite de nos recommandations, va être encore augmentée. C'est l'assurance que nous recevons: Transports Canada prend ses responsabilités à cet égard.

Cependant, nous constatons, et c'est un fait, que lorsqu'on parle de compagnies étrangères, il y a un élément d'incertitude qui s'ajoute.

**M. Mario Laframboise:** Parfait. Je reviens à l'analyse que vous avez faite du *Secure Flight* américain. Évidemment, outre le fait qu'on peut négocier avec eux — et c'est ce que vous recommandez au gouvernement —, les Américains sont maîtres chez eux. Or s'ils ne nous entendent pas, il va falloir s'en satisfaire. C'est un peu ça?

**Mme Chantal Bernier:** En effet, la marge de manoeuvre est très étroite. C'est un exercice de souveraineté américaine. Comme je le disais tout à l'heure, c'est un exercice de négociation qui a des limites.

**M. Mario Laframboise:** Parfait.

Ma dernière question porte sur les scanners corporels, que vous n'avez pas mentionnés. Plus tôt, un témoin nous disait que les scanners corporels devraient être approuvés par votre commissariat, évidemment.

Est-ce que vous en avez fait l'analyse? J'ai vu des documents que vous nous avez fait parvenir. Est-ce qu'ils passent le test?

**Mme Chantal Bernier:** D'abord, on a commencé en 2008 à travailler sur les scanners corporels avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien lorsqu'elle a lancé le projet-pilote à Kelowna. En 2009, ses responsables nous ont soumis une évaluation des facteurs relatifs à la vie privée lorsqu'il y a eu la première intention d'autoriser l'utilisation des scanners au Canada. Nous avons fait une analyse extrêmement profonde quant à la nécessité et la proportionnalité, l'efficacité et les options de rechange. Nous avons reçu de l'administration et de Transports Canada des réponses très convaincantes. Ils avaient fait une analyse du risque sérieuse, probante. Ils avaient également produit l'assurance que les scanners resteraient optionnels, absolument facultatifs, qu'une discrétion totale était garantie. Donc, l'agent qui voit le passager passer au scanner ne voit pas l'image du passager dans le scanner. Il n'y a aucune corrélation entre l'image et l'identité. C'est donc parfaitement anonyme. L'agent ne peut pas apporter, dans la chambre à distance où il voit l'image, quelque technologie de transmission que ce soit et, évidemment, l'autre option est le fait que le passager peut choisir de ne pas passer au scanner.

Cela étant dit, bien que nous soyons satisfaits de la collaboration que nous avons reçue et des protections à la vie privée qui ont été mises en place, nous considérons que c'est un dossier à suivre. Nous avons l'intention de continuer à le suivre pour nous assurer qu'en effet, il y a un rapport de proportionnalité entre ces mesures de sécurité et la protection de la vie privée.

**M. Mario Laframboise:** Merci.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

Monsieur Bevington.

**M. Dennis Bevington:** Merci.

Madame Bernier, bienvenue. Je suis heureux de pouvoir vous entendre, vous et votre collègue, M. Baggaley.

J'ai une question concernant le programme de protection des passagers. Je suis curieux de savoir dans quelle mesure les passagers savent qu'ils font partie du programme.

**Mme Chantal Bernier:** Ils le sont dans une très faible mesure, très faible...

**M. Dennis Bevington:** Donc, vous...

**Mme Chantal Bernier:** Il s'agit d'information très secrète. Bien sûr...

• (1035)

**M. Dennis Bevington:** Ne croyez-vous pas que le fait qu'on ne soit pas informé de l'inscription de son nom sur la liste constitue une violation du droit à la protection des renseignements personnels?

**Mme Chantal Bernier:** Nous croyons que les autorités nationales en matière de sécurité ont des raisons impérieuses de tenir cette information secrète.

**M. Dennis Bevington:** Pourquoi est-ce le cas?

**Mme Chantal Bernier:** Parce que si on informe à l'avance une personne qu'elle est suspecte et que son nom doit être inscrit sur la liste, on risque de compromettre certaines mesures de protection de la sécurité nationale.

**M. Dennis Bevington:** Je ne crois pas qu'il s'agit d'une raison impérieuse, mais passons.

Et qu'en est-il du processus d'appel?

**Mme Chantal Bernier:** Il existe un mécanisme de recours. N'importe qui peut faire appel au Bureau de réexamen. À la mise en place du programme, notre bureau avait demandé publiquement l'établissement d'un mécanisme de recours plus fort. En fait, mon collègue, Carman Baggaley, était là à l'époque.

Carman, pourriez-vous parler un peu plus de ce que nous avions demandé?

**M. Carman Baggaley (conseiller en politiques stratégiques, Commissariat à la protection de la vie privée du Canada):** Oui, certainement.

À la mise en oeuvre du programme de protection des passagers, tous les commissaires à la protection de la vie privée du Canada, y compris les commissaires provinciaux, avaient adopté une résolution dans laquelle ils exprimaient des craintes concernant le programme.

Un programme de recours fondé sur la loi faisait partie des mesures que nous avions demandées. Nulle part dans la loi et dans les règlements n'est-il question du Bureau de réexamen. On ne le mentionne que dans les énoncés qui accompagnent les règlements. C'est pourquoi nous avons demandé la mise en oeuvre d'un programme de recours auquel la loi faisait clairement référence.

**M. Dennis Bevington:** Mais cette mesure ne fait pas partie des recommandations que vous nous avez présentées aujourd'hui.

**Mme Chantal Bernier:** Non. Au cours de la vérification, nous voulions surtout déterminer si Transports Canada protégeait les données adéquatement. C'est sur quoi portait la vérification.

**M. Dennis Bevington:** Je crois savoir que les Israéliens, dans le cadre de leur programme pour les voyageurs dignes de confiance, ont créé un numéro sans frais que n'importe qui peut appeler pour savoir si son nom figure sur la liste... ou si on ne peut pas faire partie du programme. Croyez-vous qu'il serait important d'établir des processus permettant aux personnes faisant partie des programmes de protection des passagers d'obtenir facilement des renseignements les concernant? Une telle mesure fait-elle partie de vos recommandations?

**Mme Chantal Bernier:** C'est absolument essentiel, et c'est pourquoi nous en avons fait la recommandation.

**M. Dennis Bevington:** D'accord.

**Mme Chantal Bernier:** En fait, deux de mes recommandations...

**M. Dennis Bevington:** Le temps file, et je dois passer à autre chose.

**Mme Chantal Bernier:** Parfait. Oui, vous avez tout à fait raison.

**M. Dennis Bevington:** En ce qui a trait au programme Secure Flight, je prends parfois connaissance, en tant que député, de personnes qui tentent de traverser la frontière. L'autre jour, on m'a signalé le cas d'un homme et de sa famille qui ne pouvaient pas traverser la frontière en raison de la politique de tolérance zéro et d'une infraction mineure en matière de drogue, que l'homme en question avait commise pendant sa jeunesse.

À l'heure actuelle, nous transmettons aux autorités américaines — nous devons transmettre — l'information concernant les actes criminels commis par des Canadiens. Cette information fera-t-elle partie du programme Secure Flight? Les Américains utiliseront-ils cette information dans le cas des voyageurs canadiens qui survolent les États-Unis?

**Mme Chantal Bernier:** Dans le cadre de son évaluation des effets sur la protection de la vie privée, le département de la Sécurité intérieure a produit une liste de ce qui sera transmis, et cette information n'en fait pas partie. Il s'agit plutôt du nom, de la date de naissance, du sexe, du numéro de document...

**M. Dennis Bevington:** Mais cette information est déjà disponible. Dans tous les postes frontaliers, les agents douaniers peuvent y accéder. Dans ce cas, pourquoi ne fait-elle pas partie de la liste?

**Mme Chantal Bernier:** Parce que le programme pour la sûreté des vols vise strictement la sécurité aérienne. Par conséquent, tout ce qu'ils demandent, c'est l'information qu'ils estiment être pertinente. Comme je l'ai dit, il s'agit de l'identification en plus de l'itinéraire et du numéro de passeport...

**M. Dennis Bevington:** Alors, vous estimez qu'ils ne demanderont pas davantage d'information, c'est-à-dire pas plus que l'information dont ils disposent déjà.

**Mme Chantal Bernier:** Non, je ne dirais pas cela. Techniquement, le programme Secure Flight exige que l'on transmette des données précises. Ces données ne comprennent pas, par exemple, l'information sur les casiers judiciaires, mais cela ne signifie pas que les autorités américaines ne feront pas une vérification...

• (1040)

**M. Dennis Bevington:** Ils ont déjà tout ça.

**Mme Chantal Bernier:** Exactement. Je vous dis tout simplement ce qu'exige le programme Secure Flight.

**M. Dennis Bevington:** Il me reste une minute.

Pour ce qui est des scanners corporels, vous avez dit qu'on vous avait transmis une évaluation de la menace sur la façon dont les scanners corporels allaient permettre de traiter ce genre de menace. Il s'agissait d'un rapport exhaustif. Est-ce que notre comité pourrait en prendre connaissance?

**Mme Chantal Bernier:** Non, ce n'est pas exactement... Je me suis peut-être mal exprimée. Ce que j'ai dit c'est que nous avons mis Transports Canada ainsi que l'ACSTA au défi de nous dire pourquoi ils estiment que c'était nécessaire. Ils nous ont présenté de quelle façon ils en sont venus à cette conclusion, c'est-à-dire sur quelle information ils se sont fondés, etc.

**M. Dennis Bevington:** Est-ce qu'on peut accéder à cette présentation?

**Mme Chantal Bernier:** Il s'agissait d'un exposé oral, mais...

**M. Dennis Bevington:** Alors, il n'existe aucun document pour justifier la très grande importance accordée aux scanners corporels?

**Mme Chantal Bernier:** Vous pouvez toujours leur poser la question. Il se peut qu'ils aient rédigé des documents à cet égard.

**M. Dennis Bevington:** Mais vous n'avez pas jugé bon de faire une évaluation ou d'exiger un document vous présentant des analyses statistiques ou quelque chose du genre portant sur l'évaluation de la menace relativement à la protection des renseignements personnels?

**Mme Chantal Bernier:** Nous leur avons demandé de nous montrer comment ils en étaient venus à cette conclusion. Nous nous retrouvons dans une situation particulière où nous ne pouvons pas les critiquer après coup même si nous devons exiger qu'ils nous rendent des comptes. Nous leur avons demandé de montrer qu'ils ont fait preuve de diligence raisonnable et qu'ils se sont assurés que la mesure qu'ils mettent de l'avant est en fait fondée sur une analyse de la menace solide et réelle. C'est ce qu'ils ont fait.

Ils nous ont expliqué qu'ils ont des renseignements de sécurité fondés, crédibles et valables, à savoir que la menace la plus importante est un explosif non métallique transporté par un passager. C'était le 6 octobre 2009. Nos bureaux ont travaillé de concert à mon niveau et à celui de la commissaire. Nous avons également des renseignements précis à ce sujet. Par conséquent, nous en sommes arrivés à la conclusion qu'ils avaient fait preuve de diligence raisonnable.

**Le président:** Merci.

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Monsieur le président, je vais partager mon temps avec Mme Brown.

D'abord, merci d'être venus aujourd'hui.

J'aimerais que vous sachiez qu'il y a un autre groupe de personnes dont je fais partie. Je viens du Nord de l'Alberta, de sorte que je suis peut-être un peu différent des autres Canadiens. Mais, lorsque j'examine le programme de protection des passagers et le programme pour les voyageurs dignes de confiance, je remarque que de part et d'autre, on travaille à partir des extrémités pour aller vers le milieu. Je ne veux pas parler du programme de protection des passagers, mais plutôt du programme pour les voyageurs dignes de confiance.

Lorsque je parle d'autres groupes de personnes, je m'appuie sur les nombreux voyages que j'ai faits. Je suis membre du programme « Super Élite » d'Air Canada. Je prends constamment des avions à destination et en provenance de Fort McMurray. J'ai voyagé partout dans le monde. J'aime voyager. Je suis tout à fait prêt à permettre au gouvernement des États-Unis ou à n'importe quel autre gouvernement démocratique d'avoir accès à toute l'information qu'ils désirent tant et aussi longtemps qu'on ne me fait pas faire la queue. Tel est mon point de vue.

Je ne veux pas faire la queue. J'en ai marre des files d'attente. On me fait attendre constamment. Je n'ai pas à le faire pour me rendre ici. Je n'ai pas à passer à la sécurité pour accéder à cette pièce-ci, en dépit de la présence de tous les ministres du Cabinet et de tous les députés, mais je dois attendre à Ottawa pendant une demi-heure et quelques fois pendant une heure, comme nous l'a dit notre ami M. Volpe, à l'aéroport Lester B. Pearson. C'est beaucoup de temps.

J'aimerais parler brièvement des privilèges et des droits ou des privilèges, parce qu'en fait, nous n'avons pas le droit de voler. Nous avons des droits en vertu de la Charte, mais le droit de voler n'en est pas un, si je puis m'exprimer ainsi. Je suis avocat de formation, de sorte que je comprends que la Cour suprême ait déclaré que les automobilistes ne disposent pas du droit de conduire. Conduire, c'est

un privilège, et c'est pourquoi on vous donne un permis et que ce permis peut être révoqué selon le bon vouloir de l'État.

Il en va de même avec les transports aériens. Et il en va de même dans les aéroports. Il n'existe pas de droit concernant l'utilisation des aéroports comme il n'y a pas de droit vous permettant de voler, et dans le même ordre d'idées, il n'y a pas de droit vous permettant d'entrer dans l'espace aérien américain. On accorde aux Canadiens le privilège de passer dans l'espace aérien américain, comme c'est un privilège pour nous de pouvoir conduire un véhicule.

De mon point de vue, vous pouvez prendre des renseignements à mon sujet et les conserver aussi longtemps que vous voulez, 100 ans si vous le désirez, parce qu'au terme de cette période, je serai mort. Peu m'importe, du moment qu'il ne s'agit pas d'un numéro de VISA ou de mon adresse de courrier électronique, parce que je ne veux pas qu'on entre en communication avec moi. Prenez l'information que vous voulez, mais laissez-moi passer.

Qu'en dites-vous?

**Mme Chantal Bernier:** Ce que nous disons, c'est que si un programme comme celui-là nous était présenté, nous ferions tout à fait la même chose, par exemple, en ce qui a trait aux scanners corporels. Nous exigerions une évaluation de l'incidence sur la vie privée; nous voudrions avoir une explication complète de la raison pour laquelle on a besoin d'adopter pareille mesure, savoir pourquoi elle serait utile et comment on respecterait la vie privée. Nous l'examinerions de la même façon. Ce genre de programme nécessiterait, en fait, une évaluation de l'incidence sur le respect de la vie privée, tout comme l'utilisation de scanners corporels l'a exigée, par exemple...

**M. Brian Jean:** Je n'en doute pas. Mais si vous me le permettez, madame Bernier, je dois vous dire que ça m'est complètement égal.

**Mme Chantal Bernier:** ... et nous examinerions le programme.

**M. Brian Jean:** Pour être franc, cela m'importe peu, tant que je n'ai pas à faire la queue.

**Mme Chantal Bernier:** Eh bien, c'est bien sûr un facteur dont nous tiendrions compte; je veux parler du consentement, parce que ce que vous dites relève du consentement. Par exemple, il y a le programme NEXUS qui vous permet d'acquiescer des droits et de donner votre consentement pour le transfert de renseignements privés en échange d'un privilège, comme vous dites, qui vous autorise à passer plus vite. Cela limiterait certainement l'atteinte à la vie privée.

Toutefois, je pense que si un programme semblable était mis en oeuvre, il devrait faire l'objet d'une étude d'impact sur le respect de la vie privée en vertu de la politique du Secrétariat du Conseil du Trésor.

• (1045)

**M. Brian Jean:** Bien sûr.

J'aimerais dire deux mots au sujet des scanners corporels, si vous me le permettez. J'ai pratiqué le droit criminel à Fort McMurray pendant 11 ans, et je n'ai jamais vu quelque chose portant autant atteinte à la vie privée qu'une fouille corporelle. Je trouve cela répugnant. Je pense que personne ne devrait avoir le droit de les autoriser, à moins que la sécurité ne soit vraiment menacée. Ainsi, selon moi, ces scanners corporels constituent un grand pas en avant pour les droits de la personne et la sûreté personnelle. Honnêtement, je pense qu'il s'agit d'une bonne chose. Cela étant dit...

Madame Brown.

**Mme Lois Brown (Newmarket—Aurora, PCC):** Merci.

Monsieur le président, j'aimerais revenir sur des observations formulées plus tôt par M. Volpe au sujet de la période pendant laquelle les renseignements sont conservés. Mon arrière-grand-mère a vécu jusqu'à 104 ans et sa soeur jusqu'à 110 ans. Par conséquent, je crois que l'on vit vieux dans ma famille. Je pourrais me faire frapper par un autobus de la Chambre des communes cet après-midi, mais les renseignements à mon sujet seront conservés encore longtemps.

**L'hon Joseph Volpe:** Voilà un autre argument en faveur de l'élimination...

**M. Brian Jean:** Joe se placerait délibérément devant l'autobus.

**Des voix:** Oh, oh!

**Mme Lois Brown:** Madame Bernier, je vous remercie d'avoir parlé du programme pour les voyageurs dignes de confiance. Si vous le permettez, j'aimerais en discuter davantage.

Toutes les discussions que nous avons eues avec les différents témoins au sujet de la sécurité aéroportuaire ont fait ressortir le besoin d'élaborer un processus uniforme. C'est non seulement très important pour le sentiment de bien-être chez les passagers, mais aussi pour la productivité du Canada. Nous devons tenir compte de tous ces facteurs.

Ma question porte sur les situations où les renseignements pourraient tomber entre les mains de personnes malveillantes, dans les cas où les passagers ont déjà affiché des renseignements personnels sur des tribunes comme Twitter et Facebook. Vous aviez d'ailleurs parlé de menaces technologiques.

Lorsque j'ai transmis en toute connaissance de cause mes renseignements à NEXUS et que j'ai présenté une demande, je n'avais pas l'impression que c'était intrusif. D'après vous, quels renseignements serait-il convenable de demander? Voulez-vous formuler des observations à cet égard? Quels conseils donneriez-vous au gouvernement sur le type de renseignements colligés et la façon de les obtenir?

**Mme Chantal Bernier:** Nous ne demandons que les renseignements strictement nécessaires à réaliser les objectifs du programme. C'est là notre cadre. Nous ne recueillons aucun renseignement qui ne soit effectivement nécessaire à l'atteinte de ces objectifs.

Une fois les renseignements obtenus, il faut s'assurer qu'ils sont stockés de façon sûre, c'est-à-dire assurer une protection des données. C'est là notre position lorsque nous examinons, par exemple, le programme pour les voyageurs dignes de confiance.

**Mme Lois Brown:** Nous cherchons à accroître la participation au programme NEXUS parce que cela va rendre le programme plus rentable. Les gens choisissent de faire partie de ce programme. Les passagers choisissent de transmettre leurs renseignements personnels au gouvernement, et le gouvernement s'est engagé à offrir le niveau de sécurité nécessaire pour s'assurer que l'information ne fait pas l'objet de fuites.

Comment se fait-il que le programme NEXUS ait été montré du doigt alors qu'il n'y a aucune façon de vérifier que les renseignements proviendraient d'autres sources? Nous savons qu'il y a différentes façons de faire du hameçonnage sur Internet pour mettre la main sur des renseignements personnels. Dans quelle mesure en avez-vous tenu compte?

**Mme Chantal Bernier:** Notre bureau effectue des vérifications, comme nous l'avons fait pour le Programme de protection des passagers, précisément pour cette raison. Comme je l'ai dit plus tôt, nous exigeons d'abord et avant tout une justification avant qu'il n'y ait atteinte à la vie privée. Nous allons demander si les

renseignements sont nécessaires et s'ils permettent d'atteindre les objectifs.

Une fois les renseignements obtenus, nous allons chercher à déterminer si le gouvernement en garantit absolument la protection. Nous savons tous que le gouvernement est le plus grand détenteur de renseignements personnels et le détenteur de renseignements personnels les plus délicats qui soient. Par conséquent, on ne saurait tolérer de fuite. Voilà pourquoi nous menons des vérifications, pour examiner fréquemment la façon dont l'infrastructure technologique protège les renseignements personnels.

**Le président:** Merci.

Monsieur Dhaliwal, vous avez la parole.

**M. Sukh Dhaliwal:** Merci, monsieur le président. Je vais partager mon temps avec M. Volpe.

Madame Bernier, monsieur Baggaley, merci.

Je suis moi-même détenteur d'une carte NEXUS. Même si elle est délivrée par les autorités américaines, elle est également accessible au citoyen canadien comme moi. Est-ce que vous appuyez un programme de type NEXUS pour accélérer le contrôle de sécurité pour les grands voyageurs?

● (1050)

**Mme Chantal Bernier:** Tout d'abord, il incomberait aux responsables de la sécurité aérienne de concevoir un programme. Ils nous présenteraient une évaluation des facteurs relatifs à la vie privée, soit une analyse de la façon dont leur programme établit un juste équilibre entre la protection de la vie privée et la sécurité. Notre travail consisterait à examiner l'évaluation des facteurs relatifs à la vie privée et à formuler des recommandations au besoin.

**M. Sukh Dhaliwal:** Ce programme est déjà en place à l'aéroport international d'Ottawa. Une affiche indique que si vous êtes un détenteur de carte NEXUS, vous devez faire la queue à un certain endroit, même si cela prend plus de temps que dans les queues ordinaires.

**Mme Chantal Bernier:** Oui, mais je crois comprendre que... Eh bien, peut-être que M. Baggaley peut intervenir sur ce point. Je croyais que vous parliez du nouveau programme...

**M. Carman Baggaley:** Oui, mais il faut clairement comprendre que la carte NEXUS vous permet d'accélérer les formalités de douanes et d'immigration lorsque vous revenez au Canada ou arrivez aux États-Unis.

**M. Sukh Dhaliwal:** Non, c'est différent. Si vous vous rendez à l'aéroport d'Ottawa aujourd'hui, vous verrez une queue et une affiche qui indique que si vous êtes un détenteur de carte NEXUS, vous devez faire la queue pour subir un contrôle de sécurité, même si cette queue est deux fois plus lente que les autres.

**M. Carman Baggaley:** C'est parce qu'à l'aéroport d'Ottawa, les États-Unis ont mis en place une zone de contrôle préalable. C'est en fait une exception, car dans ce cas-ci c'est le programme pour les voyageurs dignes de confiance qui permet aux passagers d'accélérer les formalités de douanes et d'immigration.

Pour ce qui est d'appuyer ou non un programme pour les voyageurs dignes de confiance qui permettrait d'accélérer les contrôles de sécurité pour les vols d'Ottawa à Toronto, nous ne pouvons nous prononcer. Si ce type de programme devait être créé, comme Mme Bernier l'a indiqué, nous étudierions les mesures en place pour réduire la collecte de renseignements et pour nous assurer qu'ils sont bien protégés.

**M. Sukh Dhaliwal:** Je vais céder la parole à M. Volpe après avoir posé une brève question.

N'êtes-vous pas préoccupée par les programmes de sécurité de type israélien?

**Mme Chantal Bernier:** Tout d'abord, on nous a déjà dit que si ce type de programme devait être mis en oeuvre au Canada, il devrait faire l'objet d'une évaluation des facteurs relatifs à la vie privée. Par conséquent, nous devrions étudier dans quelle mesure il respecte le droit canadien en matière de protection de la vie privée.

**L'hon. Joseph Volpe:** Merci.

Madame Bernier, vous n'auriez probablement pas de problème avec le gouvernement. Quelques représentants du gouvernement nous ont dit dans leurs témoignages que la sécurité primait sur les questions de protection des renseignements personnels. C'est étonnant, parce qu'on se serait attendu, compte tenu de l'idéologie des députés d'en face, que le gouvernement aurait plutôt cherché à renforcer la protection des droits individuels.

D'ailleurs, lorsque le gouvernement met en place un programme de protection des passagers — je vois que vous en faites mention dans vos recommandations —, il omet d'établir un mécanisme permettant de retirer des noms de la liste d'interdiction de vol. Vous mettez l'accent sur l'agent chargé d'ajouter des noms sur la liste et d'en enlever, mais en réalité, seul le ministre des Transports peut retirer un nom de la liste. De plus, il n'a pas à demander la permission à qui que ce soit du département de la Sécurité intérieure pour retirer un nom de la liste, parce qu'il ne peut pas le faire.

Je ne vois pas quel type d'évaluation des facteurs relatifs à la vie privée vous pourriez effectuer s'ils en venaient à décider d'employer un système de type israélien, qui consiste à savoir exactement tous les détails sur tous les passagers qui passent par l'aéroport Ben Gurion. C'est réalisable, car la taille de la population d'Israël est inférieure à celle de Toronto et de ses banlieues. Par appel nominal, on arrive à déterminer qui peut monter ou non à bord.

**Mme Chantal Bernier:** Nous ne pouvons examiner que les évaluations des facteurs relatifs à la vie privée visant les mesures prises par le gouvernement canadien. Dans le cadre du programme Secure Flight, nous allons même plus loin, car même si cela va au-delà de notre mandat, nous estimons que les droits des Canadiens sont en jeu, alors par conséquent le Canada doit faire tout en son pouvoir pour atténuer les répercussions.

Or, vous aviez raison de dire que nous n'avons pas la capacité d'examiner les évaluations des facteurs relatifs à vie privée concernant les mesures adoptées par un autre pays. Nous avons lu et analysé les évaluations des facteurs relatifs à la vie privée fournies par le département de la Sécurité intérieure, mais c'était simplement pour bien comprendre l'étendue des répercussions sur les Canadiens. Malheureusement, nous n'avons pas le pouvoir d'apporter des changements à cet égard.

•(1055)

**Le président:** Merci.

Monsieur Gaudet, vous avez la parole.

[Français]

**M. Roger Gaudet (Montcalm, BQ):** Merci, monsieur le président.

Vous n'aimerez peut-être pas ma question, mais je vais la poser quand même.

Le commissariat est-il proactif ou réactif?

Je sais que vous avez fait des vérifications l'automne 2009.

**Mme Chantal Bernier:** Je vous dirais qu'on agit ou qu'on réagit selon la fonction qu'on doit exercer. En ce qui a trait aux vérifications, nous sommes proactifs. C'est nous qui décidons de faire une vérification selon le risque que nous avons cerné. Alors, on a décidé par nous-mêmes de faire une vérification du Programme de protection des passagers parce que nous considérons que cela comportait des risques pour la vie privée.

**M. Roger Gaudet:** Pour quelle raison n'avez-vous pas discuté du Programme de protection des passagers avec l'ACSTA, avec Transports Canada? Vous n'êtes donc pas proactifs. Vous l'êtes lorsque vient le temps de faire une évaluation de vérification.

**Mme Chantal Bernier:** Je dois vous dire que je n'y étais pas lorsque le Programme de protection des passagers a été institué, mais j'y étais quand le système de scanner corporel a été approuvé. En fait, nous nous sommes assis avec eux et nous avons eu des discussions. Nous avons pour document notre évaluation des facteurs relatifs à la vie privée. D'ailleurs, si vous êtes intéressé, notre lettre de réponse est postée sur notre site Web. Vous pourriez voir vraiment comment cela s'est déroulé.

Toutefois, il est très clair que ce n'est pas nous qui sommes à l'origine du Programme de protection des passagers. Nous n'en avons pas la responsabilité. Notre responsabilité, c'est de nous assurer, lorsque le programme est conçu, qu'il respecte les droits à la vie privée. Alors, en ce sens, nous recevons le projet de programme. Nous recevons l'évaluation que le ministère a faite relativement à la vie privée et nous faisons nos recommandations pour demander que les droits fondamentaux à la vie privée soient respectés. Donc, nous ne faisons que des recommandations.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

Je suis désolé, mais c'est tout le temps dont nous disposons.

Je remercie nos témoins d'être venus aujourd'hui. Nous espérons pouvoir continuer de vous consulter à l'avenir.

Je rappelle aux membres du comité que jeudi, nous allons examiner le projet de loi C-442, Loi visant à ériger le Monument national de l'Holocauste, alors je vous invite à transmettre vos amendements ou préoccupations à Bonnie.

Monsieur Jean, allez-y.

**M. Brian Jean:** Une petite remarque en passant: d'après la façon dont M. Volpe s'est exprimé, j'en suis venu à me demander s'il connaissait tout le monde dans le Grand Toronto?

**Des voix:** Oh, oh!

**Le président:** Merci.

La séance est levée.







**POSTE  MAIL**

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

**Poste-lettre**

**Lettermail**

**1782711  
Ottawa**

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :  
Les Éditions et Services de dépôt  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5*

*If undelivered, return COVER ONLY to:  
Publishing and Depository Services  
Public Works and Government Services Canada  
Ottawa, Ontario K1A 0S5*

Publié en conformité de l'autorité  
du Président de la Chambre des communes

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

---

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5  
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943  
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757  
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca  
<http://publications.gc.ca>

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

Published under the authority of the Speaker of  
the House of Commons

### SPEAKER'S PERMISSION

---

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

---

Additional copies may be obtained from: Publishing and Depository Services  
Public Works and Government Services Canada  
Ottawa, Ontario K1A 0S5  
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943  
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757  
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca  
<http://publications.gc.ca>

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>