



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 033 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 16 novembre 2010

—
Président

M. Merv Tweed

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

Le mardi 16 novembre 2010

• (1150)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Je déclare la séance ouverte.

Nous ne sommes plus à huis clos. Nous entamons la 33^e séance du comité.

Nous avons une motion de M. Guimond.

Monsieur Guimond, allez-y, je vous prie.

[Français]

M. Michel Guimond (Montmorency—Charlevoix—Haute-Côte-Nord, BQ): Merci, monsieur le président.

Je vais tâcher d'être bref, car je n'ai pas l'intention de prolonger indûment les discussions. La motion est quand même claire, elle parle d'elle-même. De plus, j'ai eu l'occasion de m'entretenir avec la plupart des collègues autour de cette table de la question du bruit lié aux activités des aéroports en milieu urbain. D'ailleurs, plusieurs de mes collègues ont abordé le sujet en premier, car en effet, cela pose problème.

Chaque année, un certain nombre de citoyens et citoyennes font des représentations. Ils se disent incommodés et affirment que leur quiétude est affectée. On sait aujourd'hui que la qualité de vie est une chose de plus en plus importante et que les aéroports ne sont pas toujours en zone agricole ou isolée. Les municipalités ont des politiques qui ont pour but de minimiser l'étalement urbain et d'augmenter la densité des villes afin de mieux rentabiliser leurs budgets municipaux. De plus en plus de nos compatriotes viennent s'établir ou sont établis depuis plusieurs années près d'aéroports. Leur quiétude est affectée par les nombreux atterrissages et décollages.

Dans certaines régions, les petits avions de tourisme et les petits avions personnels font augmenter le nombre de décollages et d'atterrissages dans une journée. Il s'agit d'un hobby ou d'une pratique de plus en plus courante. Étant donné qu'il y a de plus en plus de petits avions privés, il y a nécessairement de plus en plus d'écoles de pilotage. Les transporteurs aériens ont des responsabilités. Les aéroports veulent aussi rentabiliser leurs opérations. En 1995, on a procédé à la cession des aéroports à des corporations suprarégionales. Divers groupes d'intérêt, les gouvernements provinciaux et municipaux, les usagers, etc., sont représentés au sein des conseils d'administration.

On a vécu la même chose. J'ai siégé au Comité permanent des transports de 1993 à 1997. On a vécu la cession des aéroports par le gouvernement du Canada ainsi que la cession des ports. Cela fait en sorte que cette motion devrait être adoptée par les collègues membres du comité, d'autant plus que c'est un problème qui se vit partout au Canada. Il faudrait possiblement se déplacer, aller rencontrer les personnes concernées en région, tenir des audiences

en dehors de la tour d'ivoire à Ottawa, aller sur le terrain et être en mesure de constater nous-mêmes l'ampleur du problème du bruit.

On conviendra qu'on n'est pas très indisposé par le bruit des avions dans cette salle. Je doute que certains aient entendu de tels bruits, car vous savez qu'il y a un périmètre de sécurité en ce qui a trait aux vols au-dessus de la Colline du Parlement. Ce serait une bonne idée de tenir quelques réunions en région afin d'étudier ce problème. C'est ce que je voulais mentionner.

Comme vous, j'ai participé aux discussions. La réunion est maintenant publique. On commence aujourd'hui par la présence du ministre de la Sécurité publique. Un certain nombre de témoins veulent donner leur opinion sur le projet de loi C-42. Je ne sais pas quelle pourrait être l'approche.

• (1155)

D'autres comités l'ont déjà fait: on a divisé le comité en deux, en respectant le quorum et la répartition qui prévaut lors d'un gouvernement minoritaire. On peut peut-être aussi tenir des audiences sur le projet de loi C-42, en même temps qu'on pourrait tenir des audiences sur le bruit.

Si ça continue, compte tenu du nombre de témoins qu'on recevra pour le projet de loi C-42, il faudra envisager de siéger la nuit de Noël, le soir du 24 décembre ou le matin du 1^{er} janvier. Ce n'est pas mon intention.

Selon moi, on devrait entreprendre, dans peu de temps, des discussions sur ce problème sérieux qu'est le bruit causé par les activités des aéroports en milieu urbain.

Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Guimond.

Monsieur McCallum.

L'hon. John McCallum (Markham—Unionville, Lib.): Merci.

J'aimerais proposer un amendement qui, je l'espère, sera considéré comme étant favorable pour élargir un peu la portée du rapport. La motion se lirait donc comme suit: Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, que le comité étudie

— et voici la nouvelle partie — le cadre réglementaire des aéroports au Canada, en accordant une attention particulière notamment aux conséquences du bruit causé par les activités des aéroports situés dans les milieux urbains, et qu'il fasse rapport à la Chambre de ses observations et recommandations.

Le but de cet amendement est d'élargir la portée de notre étude car, bien que le bruit soit un problème important sur lequel il faut se pencher, à mon avis, il y a d'autres problèmes liés à la capacité du gouvernement fédéral de réglementer les aéroports.

C'est donc ce que je propose comme amendement.

Le président: Monsieur Guimond.

[Français]

M. Michel Guimond: Malheureusement, mon adjoint était en train de me parler de ma liste de témoins pour le projet de loi C-42, que je viens de remettre à la greffière. Je n'ai donc pas entendu.

[Traduction]

L'hon. John McCallum: Dois-je le répéter?

Le président: Je pense que oui.

L'hon. John McCallum: L'amendement consiste à ajouter les mots suivants: « le cadre réglementaire des aéroports au Canada, en accordant une attention particulière notamment aux conséquences du bruit ».

Par conséquent, l'amendement vise à ce que le comité étudie le cadre réglementaire des aéroports en accordant une attention particulière notamment aux conséquences du bruit.

[Français]

M. Michel Guimond: À quel endroit l'ajoutez-vous ? Comment cela sera-t-il introduit dans votre version?

[Traduction]

L'hon. John McCallum: Je pourrais le lire au complet.

M. Michel Guimond: S'il vous plaît.

L'hon. John McCallum: Mon amendement se lit comme suit:

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, que le comité étudie le cadre réglementaire des aéroports au Canada, en accordant une attention particulière notamment aux conséquences du bruit causé par les activités des aéroports situés dans les milieux urbains, et qu'il fasse rapport à la Chambre de ses observations et recommandations.

[Français]

M. Michel Guimond: Je cède la parole à Mme Mourani.

[Traduction]

Le président: D'accord, nous allons donc entendre Mme Mourani.

[Français]

Mme Maria Mourani (Ahuntsic, BQ): Monsieur le président, j'aimerais poser une question à mon collègue.

J'aimerais savoir ce qu'il veut dire par « cadre réglementaire ».

[Traduction]

Le président: Monsieur McCallum.

L'hon. John McCallum: On m'a dit qu'à l'heure actuelle, le gouvernement fédéral était très limité dans sa capacité de réglementer les aéroports et c'est pourquoi, à mon avis, en essayant de trouver une solution réglementaire qui s'applique au problème du bruit, ce serait une bonne idée de se pencher de façon plus générale sur le cadre réglementaire du gouvernement fédéral ou ses capacités de réglementer les aéroports actuellement, parce que nous pourrions relever d'autres problèmes que le bruit qui démontrent une capacité limitée de la part du gouvernement fédéral de réglementer les aéroports.

Le président: C'est au tour de M. Dhaliwal, suivi de M. Guimond.

M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.): Merci, monsieur le président.

J'aimerais remercier messieurs Guimond et McCallum d'avoir présenté respectivement cette motion et cet amendement favorable. Je suis d'accord avec M. McCallum, parce que quand nous avons voyagé, Marlene Jennings a eu l'occasion de venir dans ma circonscription de Newton—Delta-Nord, et en fait...

• (1200)

Le président: M. Watson invoque le Règlement.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): L'amendement de M. McCallum a-t-il été considéré comme étant favorable? Étant donné qu'on en a fait référence, je voulais simplement m'assurer que...

Le président: Monsieur Guimond, je dois d'abord vous demander si vous jugez qu'il s'agit d'un amendement favorable.

[Français]

M. Michel Guimond: Non. Il faudra retravailler cette motion. Je tiens aux mots « les conséquences du bruit causé ». Si on considère le cadre réglementaire, cela risque de faire dévier le débat. Dans ses commentaires, M. McCallum a mentionné que le cadre réglementaire pourrait porter sur autre chose que du bruit. Je trouve que cela aurait pour effet de diluer cette question. Je ne trouve pas qu'il s'agit d'un amendement favorable.

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean, vous avez invoqué le Règlement.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Monsieur le président, honnêtement, je n'ai en général aucun problème avec la motion de M. Guimond, mais je constate que le ministre est arrivé, et je sais que son temps est extrêmement précieux. Par conséquent, si nous pouvions revenir sur la motion à la fin de la réunion, dans un esprit de collaboration, je n'y verrais aucun inconvénient.

Je pense que nous devrions profiter pleinement du temps que nous consacrer le ministre.

Le président: Êtes-vous d'accord?

Dans ce cas, nous pourrions céder la parole au ministre, puis consacrer les cinq dernières minutes de la séance à cette motion?

Monsieur Guimond, acceptez-vous qu'on y revienne à la fin de la séance?

Merci.

M. Brian Jean: Et Sukh, vous pouvez utiliser autant de cinq minutes que vous le souhaitez.

M. Sukh Dhaliwal: D'accord, merci.

Le président: Très bien. Cela dit, nous allons passer à la deuxième partie de notre séance.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté le mardi, 26 octobre 2010, nous sommes ici pour discuter du projet de loi C-42, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

Nous accueillons aujourd'hui l'honorable Vic Toews, ministre de la Sécurité publique. J'aimerais d'abord que le ministre nous présente les personnes qui l'accompagnent et je l'inviterais ensuite à faire sa déclaration.

Allez-y, je vous prie.

L'hon. Vic Toews (ministre de la Sécurité publique): Merci, monsieur le président.

Je suis accompagné du directeur, Amérique du Nord, et de la sous-ministre adjointe du Secteur des politiques stratégiques, tous deux de Sécurité publique Canada; et de la directrice générale de la sûreté aérienne à Transports Canada.

Monsieur le président, puis-je commencer à faire ma déclaration?

Le président: Allez-y.

L'hon. Vic Toews: Tout d'abord, permettez-moi de remercier le comité de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui. Je suis heureux de pouvoir vous aider dans vos délibérations sur le projet de loi C-42, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

Avant de vous présenter le projet de loi, j'aimerais prendre quelques instants pour le mettre brièvement en contexte. Les membres du comité se souviendront que peu après les tragiques événements du 11 septembre 2001, le gouvernement des États-Unis a rapidement mis en place de nombreuses mesures de sécurité, tout comme le Canada. L'une de ces mesures réclamait l'accroissement de la capacité des transporteurs aériens canadiens de collaborer avec leurs partenaires internationaux, en particulier les États-Unis, en prenant des mesures destinées à décourager et à mieux identifier les terroristes.

En particulier, le gouvernement libéral alors au pouvoir a présenté le projet de loi C-44 qui modifiait l'article 4.83 de la Loi sur l'aéronautique. Cette modification était destinée à permettre aux transporteurs aériens du Canada de fournir aux États-Unis les renseignements concernant les passagers et les membres d'équipage pour tous les vols à destination des États-Unis. C'est ce qu'elle a fait, et le projet de loi a reçu la sanction royale le 18 décembre 2001, moins d'un mois après avoir été présenté à la Chambre. Autrement dit, la mesure législative que nous examinons aujourd'hui permettra d'appliquer les mêmes règles pour n'importe quel vol canadien qui passe au-dessus de la zone continentale des États-Unis à destination du Mexique ou des Caraïbes.

Outre les considérations générales de sécurité, les raisons justifiant l'adoption de ce projet de loi sont à peu près les mêmes qu'en 2001. Comme le ministre des Transports de l'époque, M. Collenette, l'a mentionné lors des audiences du comité:

Tout État souverain, que ce soit les États-Unis, la Grande-Bretagne ou un autre pays, a le droit de savoir qui sont les personnes qui viennent sur son territoire, que ce soit par voie terrestre, maritime ou aérienne.

Il a également indiqué:

En vertu de notre Loi sur l'aéronautique, les transporteurs sont tenus de se conformer aux lois du pays qu'ils survolent.

Il s'agit là d'une mesure conforme au droit international qui reconnaît le droit de tout pays, y compris le Canada, d'appliquer une réglementation à l'égard des transporteurs aériens étrangers qui franchissent son espace aérien.

À la suite des événements du 11 septembre et du rapport subséquent de la commission du 11 septembre, les États-Unis ont adopté en 2004 l'Intelligence Reform and Terrorism Prevention Act, qui exige, entre autres, que le gouvernement reprenne la responsabilité de vérifier la liste nominative des passagers provenant des transporteurs aériens à partir des listes de personnes interdites de vol et de personnes à surveiller aux États-Unis.

En 2008, les États-Unis ont publié la version définitive du programme Secure Flight qui explique clairement de quelle façon ils entendent appliquer la loi. La version définitive du programme

Secure Flight expose les étapes que devront respecter les transporteurs aériens intérieurs et internationaux lors de vols en direction, à partir, à l'intérieur ou au-dessus du territoire des États-Unis.

La version définitive stipule que les compagnies aériennes doivent fournir à la Transportation Security Administration avant les départs, le nom complet, la date de naissance et le sexe de chacun des passagers qui montent à bord de tous les vols atterrissant aux États-Unis ou traversant l'espace aérien du pays, et ce, qu'il s'agisse de vols intérieurs ou internationaux. En vertu de la version définitive, la TSA a pris la responsabilité de vérifier les listes nominatives de passagers à partir des listes de personnes à surveiller ou des listes de personnes interdites de vol, afin que les individus qui présentent une menace pour la sécurité ne puissent perpétrer d'éventuels actes de terrorisme.

Les États-Unis mettent en oeuvre la version définitive du programme de façon progressive. Les vols intérieurs et la plupart des vols au départ ou à destination des États-Unis fournissent déjà l'information exigée par le programme Secure Flight. Les États-Unis espèrent appliquer le programme d'ici la fin de l'année aux vols qui traversent leur espace aérien continental.

Les membres du comité se souviendront que notre gouvernement s'est engagé à collaborer avec les partenaires internationaux en vue d'accroître la sécurité aérienne, tant au Canada que partout dans le monde.

• (1205)

En décembre dernier, le monde entier a de nouveau été confronté à la menace terroriste qui plane sur les passagers aériens. Un homme se trouvant sur le vol 253 de la compagnie Northwest en direction de Détroit a tenté de déclencher un dispositif explosif. Nous savons que l'avion a volé longtemps au-dessus du territoire canadien.

La menace pour notre pays est réelle. En conséquence, il nous faut absolument rester vigilants et poursuivre notre collaboration avec nos partenaires afin de garantir la sécurité de la population canadienne. C'est ce que fait notre gouvernement. Au cours des 12 derniers mois, nous avons activement collaboré avec les États-Unis et d'autres partenaires internationaux en vue de renforcer notre capacité collective de traiter les menaces visant l'aviation.

Lors de l'assemblée générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale qui s'est déroulée en septembre dernier, les États ont convenu d'adopter des mesures plus solides en matière de sûreté aérienne. Outre le Programme de protection des passagers, qui a été présenté en 2007 pour empêcher les personnes qui constituent une menace immédiate pour la sûreté aérienne de monter à bord, durant les semaines qui ont suivi la tentative d'attentat terroriste du 25 décembre 2009, le gouvernement du Canada a pris des mesures additionnelles pour renforcer la sûreté aérienne.

Ces mesures comprennent notamment l'achat de dispositifs de détection des traces d'explosifs et de scanners corporels; l'intention de concevoir un programme d'observation du comportement des passagers; et un financement de 1,5 milliard de dollars sur cinq ans pour aider l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien à accroître la sûreté de notre réseau de transport aérien et à protéger les passagers.

Nous avons également annoncé notre intention d'appliquer des modifications aux règlements canadiens sur la sûreté aérienne pour nous assurer que les aéroports canadiens disposent des systèmes de sûreté les plus sécuritaires et les plus efficaces possible. Par contre, les menaces sont toujours présentes et évoluent.

Le 29 octobre 2010, des explosifs ont été trouvés à bord d'avions cargos au départ du Yémen. Le Canada a réagi rapidement. L'entrée au Canada est désormais interdite à tous les avions cargo en partance du Yémen ou qui transitent par ce pays.

De plus, nous sommes en bonne position pour renforcer davantage à l'avenir nos mesures de sécurité concernant le fret aérien. Notre gouvernement a engagé un investissement de 95,7 millions de dollars qui s'échelonne sur cinq ans pour accroître la sûreté du fret aérien dans les aéroports canadiens; ce programme s'appuie sur l'initiative dévoilée par le premier ministre Stephen Harper en juin 2006 relativement au fret aérien.

Ce sont toutes de considérables initiatives. Elles contribueront grandement à appuyer la lutte contre le terrorisme et à protéger la population canadienne, des dossiers dont notre gouvernement a fait sa priorité depuis l'élection de 2006.

Toutefois, bien que ces initiatives soient importantes, notre gouvernement, comme celui des États-Unis, est aussi très conscient de la nécessité de protéger la vie privée et les droits individuels. Durant l'élaboration du programme Secure Flight, nous avons rappelé aux États-Unis que nos pays avaient réussi à accroître sensiblement la sécurité des deux côtés de la frontière ainsi que dans l'espace aérien nord-américain que nous partageons conformément à nos exigences légales respectives et à notre intérêt mutuel de protéger la vie privée et les droits des passagers.

Nous avons formellement soulevé avec eux un grand nombre de questions lorsqu'ils mettaient au point la version définitive en vue d'en orienter la forme finale. Nous avons souligné l'importance d'engager tous les efforts possibles en vertu du programme Secure Flight pour éviter les erreurs d'identification, lesquelles non seulement perturbent la vie personnelle et professionnelle des voyageurs visés, mais peuvent aussi ternir leur réputation.

Nous avons fait observer que les questions de transparence et de recours sont aussi très importantes pour tout programme d'identification des passagers. Nous avons mentionné que les renseignements sur les passagers ne devraient être contrôlés qu'à partir des listes employées pour assurer la sécurité aérienne. Nous avons également exprimé des préoccupations relativement aux périodes de rétention des données.

Les États-Unis demeurent convaincus que le programme Secure Flight permettra d'accroître la sécurité des vols commerciaux intérieurs et internationaux grâce à l'utilisation d'un meilleur jumelage de listes de surveillance, à la facilitation des services aériens aux passagers légitimes et à la protection des droits individuels au moyen de mécanismes tels qu'un plan de protection de la vie privée détaillé et l'annonce du lancement du Travel Redress Inquiry Program ou TRIP, un programme d'enquête et de réparation à l'intention des voyageurs.

• (1210)

Notre gouvernement a exercé des pressions afin d'obtenir une exemption de la part du programme Secure Flight relativement aux vols intérieurs canadiens et il l'a obtenue. Cette exemption s'applique aux vols circulant d'une ville canadienne à l'autre en empruntant l'espace aérien des États-Unis. Il s'agit d'une question importante puisque, de manière régulière, certains de nos vols intérieurs circuleront principalement dans l'espace aérien des États-Unis.

Dans un monde idéal, des initiatives comme le Programme de protection des passagers ou le programme Secure Flight ne seraient pas nécessaires. Mais la réalité de nos jours, c'est que chaque gouvernement peut prendre les mesures nécessaires pour protéger sa population contre la menace terroriste et qu'il les prendra. En

conséquence, nous devons travailler de concert pour assurer la facilitation de la circulation légitime des personnes entre nos frontières respectives, tout en prenant les mesures appropriées pour relever notre sécurité conjointe. C'est ce que fera le projet de loi C-42, tout en garantissant aux voyageurs canadiens qu'ils peuvent continuer de se déplacer en avion vers des destinations internationales de la façon la plus facile et la plus économique possible.

Merci.

Monsieur le président, je serai heureux de répondre à toutes les questions du comité.

L'président: Merci, monsieur le ministre.

Monsieur McCallum, je vous avertis vous, ainsi que les autres membres du comité, que nous disposons de peu de temps. Veuillez donc tirer le meilleur parti possible des sept minutes dont vous disposez.

L'hon. John McCallum: Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre de votre présence.

D'après ce que j'ai compris, les États-Unis sont prêts à exempter des pays, y compris le Canada, s'ils peuvent mettre en place un système comparable au leur. Avez-vous envisagé cette possibilité? Cela porterait beaucoup moins atteinte à la vie privée. Pourquoi ne pas imiter les États-Unis, en évitant ainsi tous ces inconvénients?

L'hon. Vic Toews: Je laisse à mes collaborateurs le soin de répondre à cette question, mais, d'après ce que j'ai compris, le Canada, bien sûr, ne communique pas les renseignements aux autorités américaines: ce sont les transporteurs aériens qui le font.

Pour recevoir les renseignements des passagers venant au Canada ou qui à partir du Canada survoleraient les États-Unis... il faudrait un organisme tout à fait nouveau. D'après ce que j'ai compris, cela coûterait dans les environs de 150 millions de dollars en sus des coûts imposés par le système américain. Cela représente donc un coût important.

Je ne sais pas si mes collaborateurs pourront vous donner d'autres détails sur ces coûts.

• (1215)

Mme Kristina Namiesniowski (sous-ministre adjointe, Secteur des politiques stratégiques, ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile): Je pourrais peut-être simplement ajouter qu'il n'y a pas que les coûts. Il y aurait aussi les attentes des États-Unis à l'égard du Canada, si nous devons mettre sur pied un programme comparable. Nous avons eu des discussions initiales avec le gouvernement des États-Unis, qui s'attend à ce que, au moins, le Canada emploie la liste américaine d'interdiction de vol, ce que nous estimons très difficile d'un point de vue juridique.

Je pense que l'autre facteur est le temps que nous prendrait la mise sur pied d'un programme comparable. Il a fallu un certain nombre d'années au gouvernement des États-Unis pour élaborer le programme Secure Flight — de cinq à sept ans, au bas mot — et, compte tenu du choix du moment pour la mise en oeuvre du programme, le Canada aurait manqué de temps pour l'élaborer, s'il avait voulu.

L'hon. John McCallum: J'aurais pensé qu'il aurait été moins pernicieux pour le Canada d'utiliser la liste américaine plutôt que de laisser les États-Unis le faire, parce que nous ne sommes pas tout à fait sûrs de ce que les Américains feront des renseignements.

Je pourrais ensuite demander si la loi américaine sur la protection de la vie privée est contraignante à l'égard d'un Canadien survolant les États-Unis.

L'hon. Vic Toews: Mes collaborateurs pourront étoffer mes commentaires, mais, d'après ce que j'ai compris, pour la liste actuelle, les mécanismes de protection juridique en place sont les mêmes que ceux qui concernaient la liste que votre gouvernement a communiquée aux Américains, en 2001-2002, avec les renseignements en question. Ils accordent donc la même protection que celle que vous aviez alors réclamée.

L'hon. John McCallum: Ce n'était pas ma question. Nous élargissons maintenant la règle, pour l'appliquer aux vols au-dessus des États-Unis, alors qu'elle s'appliquait aux vols à destination des États-Unis. Ma question est: la loi américaine sur la protection de la vie privée est-elle contraignante pour un Canadien survolant les États-Unis?

L'hon. Vic Toews: Je peux dire que les règles concernant la protection des renseignements personnels qui sont en vigueur aujourd'hui s'appliquent également aux passagers aériens qui atterrissent dans telle ville aux États-Unis et à ceux qui survolent l'espace aérien de ce pays. Les mécanismes de protection sont identiques.

L'hon. John McCallum: Je me demande si l'un de vos collaborateurs ne pourrait pas nous...

Je ne veux pas utiliser trop de temps, mais tout ce dont j'ai besoin, c'est d'un oui ou d'un non. La loi américaine sur la protection de la vie privée est-elle contraignante pour un Canadien survolant les États-Unis? Oui ou non?

Mme Kristina Namiesniowski: Je pense, monsieur le président, que nous pouvons dire, pour répondre à cette question, que la version finale de la règle s'appliquant au programme américain Secure Flight précise les dispositions en matière de protection des renseignements personnels que le gouvernement des États-Unis prend en considération pour déterminer comment il entend traiter l'information que les transporteurs aériens lui communiquent.

La règle précise que l'information sert à assurer la sûreté de l'aviation et la sécurité nationale.

L'hon. John McCallum: Très bien. D'après ce que j'ai compris, la réponse à ma question est non — nous devrions nous donner des assurances, mais les États-Unis ne sont pas juridiquement tenus de traiter les Canadiens comme les Américains en vertu de leur loi sur la protection de la vie privée.

Monsieur le ministre a parlé du temps qu'il faudrait pour mettre sur pied un système canadien, mais cela soulève une autre question. Le Canada a eu amplement le temps d'agir dans ce dossier. Vous êtes au courant depuis longtemps. Le projet de loi tient en un seul paragraphe. Alors, pourquoi avoir attendu au 17 juin — dernière journée de séance avant la pause de l'été — pour déposer le projet de loi? Tentiez-vous de forcer l'opposition à l'adopter sans examen convenable?

Si le délai est la fin de l'année, vous ne nous avez certes pas beaucoup donné de temps. Je ne vois pas pourquoi vous n'auriez pas pu déposer ce projet de loi de nombreux mois plus tôt.

L'hon. Vic Toews: La règle finale a été publiée en 2008. C'est à ce moment que nous avons connu les modalités prévues d'application de la loi par les Américains, les règles qu'ils appliqueraient.

À ce moment, nous avons continué de négocier avec eux, en cherchant à obtenir des exemptions. En fait, ils nous ont accordé une exemption très importante, particulièrement pour le Sud de l'Ontario: sur une grande partie de nombreux vols partant de Toronto, par exemple, vers d'autres destinations au Canada, les passagers franchiraient l'espace aérien des États-Unis; les négociations ont

amené les Américains à nous dispenser de nous conformer à la règle finale.

Les négociations se sont poursuivies presque jusqu'au dernier moment. À tel point que nous estimions ne pas pouvoir arracher d'autres exemptions. Nous avons également appris, de façon on ne peut plus claire, que la loi était censée entrer en vigueur à la fin de l'année civile. Il importait donc beaucoup pour nous — arrivés au bout des négociations et ayant arraché les meilleures concessions possibles dans les circonstances — de déposer le projet de loi.

Comme les modifications touchant la protection des renseignements personnels et, en gros, les renseignements communiqués étaient ce que votre gouvernement avait négocié il y a quelques années, nous avons estimé que le moment était choisi pour déposer le projet de loi.

• (1220)

Le président: Je dois vous interrompre ici.

Monsieur Guimond, vous disposez de sept minutes.

[Français]

M. Michel Guimond: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je vous remercie de témoigner devant nous. On sait que les listes d'interdiction de vol canadiennes et américaines ont des limites. Elles comportent des erreurs et, dans certains cas, des erreurs très importantes. On sait qu'aux États-Unis, le sénateur Ted Kennedy, qui n'avait pas la réputation d'être un terroriste, s'est vu refuser l'embarquement parce que son nom figurait sur la liste d'interdiction de vol aux États-Unis. On sait aussi que le nom d'une petite fille de six ans s'est déjà trouvé sur cette liste. Quelle garantie peut-on avoir que les listes sont fiables?

Pour éviter que votre réponse soit trop longue, je vais poursuivre tout de suite avec ma deuxième question. Comment peut-on être assurés que les Américains ne feront pas un usage inapproprié des renseignements personnels obtenus? Vous, à titre de ministre canadien, comment pouvez-vous être assuré que le département d'État ou le ministère de la Sécurité intérieure des États-Unis n'en fera pas un usage inapproprié? Quelle est la garantie?

À la page 18 de la version française de vos notes d'allocation, on peut lire: « Nous avons également exprimé des préoccupations relativement aux périodes de rétention des données. » Combien de temps les Américains vont-ils garder ces informations? Si vous avez exprimé des préoccupations, est-ce parce que vous avez été informé qu'ils allaient les garder trop longtemps? Pendant combien de temps les Américains garderont-ils les informations?

[Traduction]

L'hon. Vic Toews: Je sais d'abord, en ce qui concerne la deuxième question, que, d'après la loi américaine, le programme Secure Flight vise exclusivement à assurer la sûreté de l'aviation et la protection contre le terrorisme. D'après ce que j'ai compris de cette loi, il serait illégal d'utiliser les renseignements obtenus à toute autre fin.

Ensuite, on détruira dans les sept jours les renseignements sur les passagers dont on confirme l'absence de liens avec le terrorisme. On les détruira au bout de ce temps s'il n'y a pas de lien confirmé.

Expressément pour répondre au problème que vous avez soulevé et nous aussi, dans notre rôle de gouvernement, parce que nous voulions un mécanisme de recours pour tous ceux dont le nom figurerait par erreur sur la liste, le ministère de la Sécurité intérieure des États-Unis a créé le programme TRIP, dont j'ai parlé plus tôt. C'était pour procurer à ces personnes, peu importe leur nationalité, de l'aide et une solution aux difficultés qu'elles auraient éprouvées en cours de route vers les États-Unis ou sur leur territoire.

Un motif de préoccupation, bien sûr, est la question du français, parce que ce n'est pas un programme canadien. Les Américains n'offrent pas ce programme en français — c'est leur programme et non le nôtre. Le gouvernement américain recommande aux Canadiens qui préfèrent utiliser cette langue officielle de contacter l'ambassade ou le consulat des États-Unis pour obtenir de l'aide en français.

• (1225)

[Français]

M. Michel Guimond: Quelles informations personnelles seront transmises aux Américains? Quel type d'information va être transmis?

[Traduction]

L'hon. Vic Toews: Si je comprends bien, ce sera le nom, la date de naissance et le sexe de l'individu qui sont obligatoires.

[Français]

M. Michel Guimond: On parle d'un numéro de révision et d'autres informations contenues dans le passeport. On parle d'informations sur les itinéraires. Est-ce exact?

[Traduction]

L'hon. Vic Toews: D'après ce que j'ai compris, si les transporteurs aériens possèdent les renseignements que vous avez spécifiquement mentionnés, ils les communiqueront au gouvernement.

[Français]

M. Michel Guimond: Habituellement, on n'exige pas nécessairement le passeport, comme preuve d'identité avec photo, pour monter à bord.

J'ai une autre question. On est tellement conscient que...

[Traduction]

L'hon. Vic Toews: Je suis désolé, je n'ai pas bien saisi. Est-ce que vous vouliez que je fasse un commentaire?

[Français]

M. Michel Guimond: Non, je faisais une réflexion personnelle.

Monsieur le ministre, vous avez donné des exemples d'actes terroristes au décollage ou à l'atterrissage. Au décollage, cela se comprend. On demande que les renseignements sur les passagers soient soumis pour tout vol qui survole le territoire américain, donc qui n'arrête pas nécessairement aux États-Unis. Prenons l'exemple d'un vol canadien — ce pourrait être de Montréal à Cuba — qui devra survoler le territoire américain. Auparavant, c'était simplement lors de l'escale. Cela se concevait parce que physiquement on était en territoire américain. Aujourd'hui, le vol Montréal-Cuba survole le territoire américain à 33 000 pieds.

[Traduction]

L'hon. Vic Toews: Oui, nous avons soulevé tous ces sujets de préoccupation auprès du gouvernement américain, et la loi est très claire à ce sujet. On nous a accordé cette petite exception — très importante — pour les vols partant d'une ville canadienne, comme

Montréal vers Toronto; s'ils franchissent l'espace aérien des États-Unis, on n'exigera pas ces renseignements. C'est l'exception que les Américains ont faite. Mais pour tous les autres vols, par exemple, à partir d'une ville canadienne vers une destination étrangère, qui traversent l'espace aérien des États-Unis, les Américains ont le droit souverain d'exiger ces renseignements. Peu importe que nous soyons d'accord ou pas. Si nous voulons survoler leur espace aérien, leurs exigences s'appliqueront à la fin de l'année.

Nous avons fait de notre mieux pour trouver des exceptions. La seule que nous avons pu leur arracher concernait les vols entre deux villes canadiennes qui traversent l'espace aérien des États-Unis.

Le président: Merci, monsieur Guimond.

Monsieur Bevington.

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

Merci, monsieur le ministre, de votre présence au comité des transports.

Vos propos soulèvent un certain nombre de questions. Dans votre exposé, vous dites que trois renseignements sont exigés, mais, d'après les documents d'information que nous avons reçus, le programme Secure Flight est en fait beaucoup plus exigeant, puisqu'il demande notamment les numéros de contrôle des réservations, les numéros d'ordre des enregistrements, les indicateurs de modification des données sur les passagers — beaucoup de renseignements.

De même, en vertu de la Patriot Act, dès qu'on lui communique des renseignements sur un passager, le gouvernement américain a le droit d'accéder aux nombreux dossiers conservés par les transporteurs aériens, la plupart ayant leur siège aux États-Unis. Vous dites que les renseignements sur les passagers ne devraient pas être comparés à d'autres listes. Quelle garantie a-t-on des États-Unis?

En vertu de leur Patriot Act, les autorités américaines sont autorisées à consulter de nombreuses autres sources de renseignements sur toute personne entrant aux États-Unis. Elles détiennent ce pouvoir. La Patriot Act a préséance sur leur loi sur la protection de la vie privée.

Comment protéger la vie privée des Canadiens quand les États-Unis utilisent une loi comme la Patriot Act pour accéder à tout autre type de renseignements qu'ils veulent obtenir sur les passagers canadiens?

• (1230)

L'hon. Vic Toews: Eh bien, n'étant pas spécialiste du droit américain, je peux seulement dire ce que la loi exigera de nous à la fin de l'année. Elle exigera le nom, la date de naissance, le sexe et d'autres renseignements, s'ils sont disponibles.

Comme je l'ai mentionné dans ma réponse précédente, à M. Guimond, je crois, le programme Secure Flight est, d'après la loi américaine, conçu pour un objectif précis, assurer la sûreté de l'aviation et combattre le terrorisme. C'est la loi américaine, et les autorités américaines devront l'appliquer conformément à son texte.

Il y a une solution de rechange, qui est de contourner l'espace aérien des États-Unis. Cela causerait vraiment d'immenses difficultés à la plupart des transporteurs si, pour utiliser l'exemple de M. Guimond, nous voulions aller de Montréal à Cuba ou, encore, de Winnipeg à Puerto Vallarta.

M. Dennis Bevington: D'accord, c'est un problème, mais les Américains survolent le territoire canadien des centaines de fois chaque jour.

L'hon. Vic Toews: Oui.

M. Dennis Bevington: Leur demandons-nous des renseignements sur ces vols?

L'hon. Vic Toews: Eh bien...

M. Dennis Bevington: En sommes-nous rendus là? Au fond, je veux un oui ou un non.

Mme Kristina Namiesniowski: En ce moment, aucune disposition semblable pour ce genre de vols n'est en vigueur au Canada.

M. Dennis Bevington: D'accord.

Bon, je suis vraiment curieux au sujet de l'évaluation des menaces. Les États-Unis ont autorisé nos vols intérieurs à survoler leur espace aérien, ce qui se produira des centaines de fois chaque jour en différents endroits partout au pays. Les passagers n'auront aucun passeport. Leur attestation de sécurité sera d'un niveau inférieur à celle des passagers des vols internationaux allant du Canada au Mexique ou n'importe où ailleurs.

Où est la logique? En vertu de quelle logique les passagers des vols intérieurs posent-ils un risque moindre pour les États-Unis, en quelque sorte, que les passagers des vols traversant leur espace aérien?

Voilà sûrement tout un défi lancé à la logique quelle qu'elle soit.

L'hon. Vic Toews: Eh bien, d'accord, si vous cherchez à nous obliger également à fournir...

M. Dennis Bevington: Ce n'est pas cela du tout que je préconise.

L'hon. Vic Toews: Eh bien alors, n'allons pas plus loin.

M. Dennis Bevington: En fait, je m'interroge sur l'évaluation des menaces? Est-ce que Sécurité publique Canada a effectivement déterminé à quel degré d'évaluation de la menace on peut parvenir par ce processus avec ce genre de renseignements?

Au cours des 10 dernières années, on a découvert 19 terroristes dans les avions. Au moyen des renseignements communiqués grâce à ce processus, y a-t-il moyen de faire le profilage des terroristes? Notre travail, ici, trouve-t-il une suite logique ou sommes-nous simplement devant un autre réflexe primaire à la sûreté de l'aviation qui nous coûtera cher, sans assurer davantage la sécurité des passagers aériens?

L'hon. Vic Toews: Monsieur Bevington, ce sont tous des sujets dont nous avons discuté, toutes des questions que nous avons soulevées. Nous soutenons que nous voulons un système de transport efficace et sûr. Nous avons fait part de ces arguments et d'autres arguments aux Américains. Ils ont finalement produit la règle finale, qui sera en vigueur à la fin de l'année.

M. Dennis Bevington: Au lieu d'arguments, nous avons peut-être besoin de servir la même médecine aux avions qui survolent notre espace avec des passagers américains, pour que les Américains comprennent ce qu'ils font à nos passagers.

•(1235)

L'hon. Vic Toews: Si c'est ce que vous voulez, je vous incite à déposer un projet de loi en chambre, à cette fin. Bien honnêtement...

M. Dennis Bevington: Vous êtes prêt à céder sur les droits des Canadiens plutôt que de vous porter à leur défense. Est-ce que vous êtes en train de dire?

L'hon. Vic Toews: Ce n'est pas parce que nous serions contraints de faire quelque chose qui me déplaît que nous devrions imposer quelque chose de semblable au Canada. Mon intention est de travailler en étroite collaboration avec les Américains, de nous occuper des questions légitimes de sécurité et d'intérêts commerciaux. Je veux que les frontières entre les États-Unis et le Canada soient ouvertes. Je veux que les échanges se poursuivent. Je veux que les habitants de ma circonscription aient des emplois et qu'en hiver, ils puissent quitter le Manitoba pour aller à Puerto Vallarta.

Comme vous venez des Territoires du Nord-Ouest, vous savez ce que c'est que d'avoir froid pendant plusieurs mois de l'année.

M. Dennis Bevington: Bien sûr, mais je suis aussi très préoccupé de savoir où cela va nous mener; je veux parler d'ententes que pourraient conclure les États-Unis avec d'autres pays.

Savons-nous si cette information, une fois qu'elle sera aux mains des Américains, pourrait être transmise aux autorités de pays tiers? Y a-t-il une garantie quelconque que les renseignements concernant des Canadiens...? Est-ce que les États-Unis vont comparer les noms des passagers canadiens figurant sur ces listes ou transmis au département américain de la Sécurité intérieure avec les données contenues dans les systèmes d'information internationaux d'autres pays? Est-ce que les Canadiens seront exposés à des risques dans d'autres pays?

L'hon. Vic Toews: Tout ce que je peux vous dire, à ce stade-ci, c'est que les Américains appliquent leurs lois sur la protection des renseignements personnels aux informations qu'ils ont compilées de cette manière; que ces informations sont recueillies dans le but de protéger la sécurité aérienne et de combattre le terrorisme; que leur utilisation est soumise à des restrictions; et que les mesures de protection des renseignements personnels existantes sont en place depuis que l'ancien gouvernement a commencé à divulguer ces informations aux Américains, soit depuis 2002.

Pour ce qui est de la protection des renseignements personnels, rien n'a changé. La seule différence, avec cette mesure législative, c'est que désormais, au lieu de fournir ces informations uniquement pour les avions qui atterrissent sur le sol américain, il faudrait les donner toutes les fois qu'un avion traversera l'espace aérien des États-Unis.

Donc, on appliquera les mêmes mesures de protection. On fournira les mêmes informations. La seule différence, c'est que l'avion n'atterrira pas dans un aéroport américain, mais dans un autre pays. C'est tout ce qui change.

Le président: Merci.

Madame Brown.

Mme Lois Brown (Newmarket—Aurora, PCC): Je vous remercie, monsieur le président. Je vais partager mon temps avec M. Jean.

Monsieur le ministre, je crois que nous tous sommes préoccupés par les transports aériens et la sécurité. Venant moi-même d'une circonscription située juste au nord de Toronto, je sais que plusieurs de mes concitoyens se rendent régulièrement à Buffalo pour prendre l'avion aux États-Unis.

Ma question est la suivante: si nous n'appliquons pas ces règles, quelles seront les conséquences pour nos propres compagnies aériennes? Savons-nous ce qui arrivera aux appareils d'Air Canada ou d'Air Transat qui décolleront de Toronto, par exemple?

L'hon. Vic Toews: Actuellement, les habitants de votre circonscription qui voyagent entre Toronto et Buffalo fournissent déjà cette information. Mais à l'avenir, les avions qui partiront de Toronto... les compagnies aériennes dont les passagers décolleront de Toronto pour se rendre dans un pays tiers, que ce soit Cuba, le Mexique ou un autre pays, devront fournir cette l'information, à condition que l'avion pénètre dans l'espace aérien américain.

Nous ne donnerons donc pas aux autorités américaines des informations très différentes à cause de cette loi. La seule différence, c'est que désormais, l'avion n'aura pas à atterrir nécessairement sur le sol américain pour que nous soyons tenus de fournir cette information.

Nous pouvons discuter de la pertinence de le faire ou pas. Nous avons réussi à obtenir une exemption très importante, à mon avis, pour les Canadiens qui voyagent entre Toronto et Winnipeg, par exemple, et qui traversent l'espace aérien américain. Dans leur cas, cette information ne sera pas requise.

M. Bevington pourrait proposer que cette exemption s'applique aussi à ses concitoyens; ce serait logique. Très franchement, je pense qu'il y a de bonnes raisons de leur concéder cette exemption; nous sommes d'ailleurs très contents que le gouvernement des États-Unis nous l'ait accordée. Je pense que cela aidera beaucoup notre industrie du transport.

● (1240)

Mme Lois Brown: Si c'est le cas, pourquoi s'y opposer, alors?

L'hon. Vic Toews: Eh bien, il faut admettre que le fait de devoir fournir des renseignements personnels à un gouvernement étranger est toujours une source d'inquiétudes, tout comme l'est celui de devoir fournir des renseignements personnels supplémentaires dans d'autres circonstances. Je crois donc qu'il est légitime que ce comité examine la question, de la même façon que vous l'avez fait. Est-ce qu'on s'occupe des questions de protection des renseignements personnels? Est-ce qu'on sait clairement pourquoi ces renseignements sont recueillis et dans quelles circonstances on doit les fournir?

Ce sont là des questions que le comité peut légitimement se poser. Nous, au gouvernement, les avons déjà toutes posées aux Américains, et nous en sommes arrivés à la conclusion que nous avons obtenu les concessions qu'il était possible d'avoir. Maintenant, les Américains nous disent, comme la fin de l'année approche et que le règlement final va prendre effet, que si nous ne nous conformons pas aux exigences, nos appareils ne pourront pas survoler leur territoire.

Voilà donc le compromis auquel nous sommes arrivés. Mais nous pourrions dire que nous allons contourner les États-Unis pour nous rendre au Mexique. Pouvez-vous imaginer l'impact que cela aurait sur le prix des billets d'avion, sur l'économie et tout le reste? Nous devons donc peser le pour et le contre. Nous n'avons pas de contrôle là-dessus. Nous avons fait preuve de diligence. Nous avons travaillé fort, mais nous avons été mis face à cet ultimatum, et c'est la raison pour laquelle nous avons déposé ce projet de loi.

Le président: Je vais devoir vous interrompre une minute, car M. Bevington souhaite invoquer le Règlement.

M. Dennis Bevington: Merci, monsieur le président.

Avec tout le respect que je dois au ministre, je n'ai jamais dit cela et j'ai très clairement expliqué ma position à ce sujet. J'aimerais que les témoins ne déforment pas nos propos. C'est déjà assez difficile comme ça de s'occuper de questions aussi complexes.

Le président: Merci.

Ce n'est pas un rappel au Règlement, mais une remarque fort opportune.

L'hon. Vic Toews: Effectivement.

Le président: Monsieur Jean, vous disposez de trois minutes.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

Pour commencer, je voudrais féliciter le ministre pour l'excellent travail de négociation qu'il a fait avec les États-Unis dans le but d'obtenir cette exemption. Je pense que c'est très bien que vous l'ayez fait, et pour faire suite à l'intervention de M. Bevington, je dirais que cela prouve bien que vous avez fait du très bon travail, tout comme votre ministère.

Ma première question est plutôt un commentaire. J'ai eu l'occasion de rencontrer des représentants d'Air Canada et de WestJet, il y a quelques semaines, et ils m'ont dit que si ce n'était pas appliqué, il risquait d'y avoir une augmentation d'environ 40 à 50 p. 100 du prix des billets d'avion pour les Canadiens voulant se rendre au Mexique ou ailleurs dans le Sud. Je sais très bien combien coûtent les billets d'avion, et je crois que la plupart des Canadiens reconnaîtront qu'il s'agit de quelque chose d'absolument nécessaire et qu'il faut régler le dossier avant la fin de l'année.

Je tiens donc à vous féliciter pour cela aussi; je trouve que c'est très important, particulièrement à la lumière de la situation à Plattsburgh, dans l'État de New York, avec Air Canada, ainsi qu'à Montréal et à Vancouver, dans la circonscription de M. Dhaliwal. Beaucoup de gens traversent la frontière en voiture pour aller acheter des billets meilleur marché aux États-Unis. Les représentants d'Air Canada et de WestJet m'ont dit que si la loi n'est pas appliquée, il y aura une très forte accélération de la tendance, ce qui aura de véritables répercussions négatives sur notre économie et causera bien sûr des désagréments aux Canadiens.

Je comprends également, et corrigez-moi si je me trompe, que nous allons fournir moins d'informations que ce qui figure actuellement sur nos passeports. Est-ce juste? La loi dit précisément qu'en plus des renseignements concernant la compagnie aérienne, on n'aura qu'à fournir le nom, la date de naissance et le sexe des voyageurs. Ce qui est moins que les informations figurant actuellement sur nos passeports, n'est-ce pas?

L'hon. Vic Toews: Je vais laisser la représentante du ministère vous expliquer de quoi il retourne. Elle connaît ce domaine mieux que moi.

Mme Kristina Namiesniowski: Monsieur le président, l'information à fournir obligatoirement est le nom, la date de naissance et le sexe des voyageurs. Toutefois, si les compagnies aériennes possèdent des renseignements que les voyageurs leur ont fournis concernant leur passeport, leur numéro de passeport, leur itinéraire ou d'autres données qu'on a déjà mentionnées au comité, je crois, elles devront aussi les transmettre.

M. Brian Jean: D'accord.

Je précise que les modifications proposées concernent une mesure législative de 2002, appliquée en 2004 par l'ancien gouvernement libéral, à laquelle on a ajouté 18 mots tout au plus. Est-ce que je me trompe?

•(1245)

L'hon. Vic Toews: Comme j'ai tenté de bien l'expliquer, nous ne changeons rien dans les mesures de protection des renseignements personnels mises en place par l'ancien gouvernement libéral. Les mesures de protection des renseignements personnels négociées avec les Américains et les assurances obtenues ne changent pas. La seule différence, c'est que nous devons désormais fournir des renseignements concernant les personnes qui traversent l'espace aérien américain. C'est une question de souveraineté pour les Américains. C'est leur espace aérien. C'est la raison pour laquelle nous devons fournir ces renseignements, comme leur loi l'exige, d'ici la fin de l'année.

Le président: Merci.

Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal: Merci, monsieur le président.

Merci aussi au ministre et à ses collaborateurs. Soyez les bienvenus.

Monsieur le ministre, est-ce que votre gouvernement a consulté la commissaire à la protection de la vie privée avant de soumettre cette mesure législative?

L'hon. Vic Toews: Oui, nous l'avons fait. Nous en avons discuté longuement avec la commissaire à la protection de la vie privée. Je pense qu'elle a exprimé certaines réserves, mais qu'au bout du compte, elle a reconnu qu'il s'agit d'une loi américaine et non d'une loi canadienne.

Un des représentants du ministère pourra peut-être vous donner des détails sur la teneur de ces conversations.

Mme Kristina Namiesniowski: Oui, monsieur le président, nous avons eu des discussions avec les représentants du Bureau de la commissaire à la protection de la vie privée en avril. Transports Canada et le ministère de la Sécurité publique ont pris part à ces échanges. Nous avons parlé des efforts que le Canada avait déployés pour tenter d'obtenir les exemptions qu'on nous a accordées en vertu du programme Secure Flight, et de nos échanges avec le gouvernement américain au sujet de nos inquiétudes relatives à la protection des renseignements personnels.

M. Sukh Dhaliwal: Merci.

Monsieur le ministre, vous avez dit que vous aviez obtenu une exemption, dans le cadre du programme américain Secure Flight, pour les vols entre deux destinations canadiennes. Quand avez-vous obtenu cette exemption, et est-elle appliquée par Air Canada et WestJet? Récemment, je suis tombé sur quelqu'un, à Montréal, qui se plaignait que cela n'avait pas encore été appliqué.

L'hon. Vic Toews: Il faut se rappeler que le programme américain Secure Flight n'est pas encore en vigueur. Il le sera à la fin de l'année. J'ignore à quoi faisait allusion cette personne, mais peut-être parlait-elle des vols en partance de Montréal, disons, et à destination d'une ville américaine. Au moment où l'on se parle, les compagnies aériennes ne sont pas tenues de fournir ces informations lorsqu'elles ne font que survoler le territoire américain. Mais lorsque le règlement définitif entrera en vigueur, à la fin de cette année ou au début de la prochaine... je ne connais pas la date exacte, je tiens à ce que ce soit clair, mais c'est ce que la secrétaire américaine à la Sécurité intérieure m'a confirmé.

C'est donc tout ce que je peux vous dire là-dessus. Peut-être que cette personne a mal compris quelque chose.

M. Sukh Dhaliwal: D'accord.

Changeons de sujet. Le Parlement européen a demandé à la Commission de renégocier avec les États-Unis le partage des informations pour les avions de passagers qui survolent le territoire américain, parce qu'il n'y a pas suffisamment de garanties quant à la protection des renseignements personnels. Est-ce que l'Union européenne obtiendra davantage de mesures de protection des renseignements personnels que le Canada est censé en obtenir?

L'hon. Vic Toews: À ma connaissance, les Européens n'ont rien obtenu que nous n'ayons pas déjà. En fait, nous avons obtenu l'exemption pour les vols entre deux villes canadiennes.

La loi comme telle, le règlement final, est une loi américaine. Je ne vois vraiment pas comment le gouvernement, l'administration, la Maison blanche ou qui que ce soit d'autre pourrait accorder davantage d'exemptions.

Peut-être que des représentants du ministère voudront répondre.

Mme Kristina Namiesniowski: Monsieur le président, autant que je sache, le règlement s'applique de la même manière à tous les pays dont les avions survolent le territoire américain. Les seuls pays qui ont obtenu l'exemption pour des vols intérieurs qui pourraient passer par les États-Unis sont le Canada et le Mexique.

Le président: Je dois mettre un terme à cette discussion. Malheureusement, le ministre doit nous quitter, car il est appelé ailleurs.

Nous allons garder le livre ouvert, et si nous avons d'autres questions, nous vous inviterons de nouveau.

Merci.

L'hon. Vic Toews: Merci beaucoup.

Le président: Nous allons prendre deux minutes pour faire une pause et permettre aux témoins de se retirer. Nous reprendrons ensuite la discussion avec M. Guimond là où nous l'avions laissée.

•(1245)

(Pause)

•(1250)

Le président: Très bien. Reprenons.

Lorsque nous avons interrompu la discussion, nous parlions d'un amendement amical. On me dit qu'il y en a peut-être un sur la table.

Monsieur McCallum.

L'hon. John McCallum: Je crois que c'est vraiment un amendement amical — après avoir consulté mes collègues — qui se compose de deux parties.

La dernière partie de la motion dit: « en fasse rapport à la Chambre de ses observations et recommandations ». Nous voudrions le changer pour dire: « en fasse rapport à la Chambre de ses observations et recommandations, y compris les recommandations concernant une réponse réglementaire appropriée ».

La deuxième partie de l'amendement, que j'ai en français, dit, après: « les conséquences du bruit causé par les activités des aéroports situés dans les milieux urbains », ceci: « ainsi que toute autre problématique liée à la qualité de vie de la population ».

Le président: Monsieur Guimond.

[Français]

M. Michel Guimond: Ça me convient

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je recommande une approche semblable. Je n'ai rien contre la tenue d'une étude sur le bruit. Seulement, je pense que les études s'accumulent, mais rien n'a été fait concrètement. C'est ce qui me préoccupe.

Je préférerais que l'on se concentre sur une chose. Si c'est sur le bruit que nous voulons nous pencher, attelons-nous à la tâche et terminons ce que nous avons commencé. Et au besoin, on en fera rapport à la Chambre.

Je dis bien « au besoin », et c'est le but de mon intervention. Le comité a déjà étudié la question. Je sais qu'au Québec, par exemple, le bruit des petits avions cause quelques problèmes. Si je ne m'abuse, c'est le cas à Turtle Bay et ailleurs.

Je recommande toutefois quelque chose d'un peu différent. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'émettre un avis de motion et de le mettre aux voix. Je suis tout à fait disposé à prendre part à une séance supplémentaire, à un autre moment, pour étudier la question du bruit et demander d'abord au ministère où nous en sommes aujourd'hui avec la réglementation et ce que nous pouvons faire à cet égard. Ce que j'ai compris, après avoir étudié la question, c'est qu'il n'y a pas grand-chose que nous puissions faire, à part formuler des recommandations aux autorités aéroportuaires afin de restreindre les heures de service et des choses du genre.

Mais avant cela, nous devrions jeter un oeil sur ce qui se passe dans l'industrie aérienne au Canada. J'ai une copie du rapport « Les impacts économiques des transporteurs membres du Conseil national des lignes aériennes du Canada ». J'ai demandé d'en avoir une copie en français, mais il n'y en avait pas. Je ne peux donc pas soumettre le document maintenant, mais je vais encore tenter d'obtenir la version française.

Les lignes aériennes contribuent de façon considérable à l'économie du Canada. Vu la fragilité de l'industrie, c'est le moins qu'on puisse dire (surtout Air Canada, si on se fie à son bilan), je ne suis pas persuadé que ce serait une bonne chose de lui imposer des restrictions.

Ce que nous devrions faire et ce que je propose — et même si je ne pense pas que ce soit nécessaire, je suis prêt à appuyer une motion —, c'est d'étudier la question du bruit produit par les aéroports; prendre une journée et inviter les représentants du ministère à venir répondre à ces questions: Que pouvons-nous faire? Quelle est la situation actuelle?

Puis, si nous devons continuer dans cette voie... Et je pense personnellement que ce ne sera pas nécessaire, à moins qu'on veuille en faire un exercice politique et que l'on convoque des préfets et les maires de certaines villes, entre autres, alors c'est ce que ce sera: un exercice politique. Mais si notre but est de changer les règlements ou de changer l'autorité législative pour remédier au problème, je pense que nous devons entrevoir une étude beaucoup plus importante.

Je recommande de tenir une séance supplémentaire, d'inviter les représentants du ministère et de parler du problème de bruit. Et si le jour suivant M. McCallum veut étudier quelque chose d'autre en lien avec la réglementation, ou voir si la réglementation et la législation ont une portée suffisamment vaste, c'est ce que nous ferons.

Si c'est ce qu'il faut faire, penchons-nous sur la question du bruit et tâchons de savoir quelle est la situation au Canada. Quand nous le saurons, si vous souhaitez tenir quatre ou cinq séances et des réunions supplémentaires, je suis prêt à siéger jusqu'à minuit tous les soirs la semaine prochaine, si c'est ce que vous voulez. Mais ne noyons pas cette étude avec les six à huit autres qui sont devant nous, en plus des autres lois qui vont suivre. On risquerait de la laisser en plan et rien ne serait fait pour remédier à la situation.

● (1255)

Le président: Monsieur McCallum.

L'hon. John McCallum: Je serais toujours en faveur d'adopter cette motion, car ce que propose M. Jean n'est pas tellement différent. Si on devait entreprendre cette étude, je présume que les représentants du ministère seraient nos premiers témoins. Le comité est toujours maître de sa destinée, et s'il juge qu'il ne vaut pas la peine de poursuivre l'étude après avoir entendu les représentants du ministère, il pourra y mettre fin.

Je ne pense donc pas que l'adoption de cette motion va à l'encontre de ce que propose M. Jean.

Le président: Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal: Merci, monsieur le président.

Comme M. Jean l'a mentionné, les études s'accumulent. Ce n'est pas qu'au Québec que la situation est problématique. Je peux vous dire que d'où je viens, en Colombie-Britannique, les gens de Surrey, de Delta et de Richmond sont confrontés aux mêmes problèmes en fait de qualité de vie.

M. Guimond a dit que le comité devrait se déplacer, aller voir ces personnes pour avoir la rétroaction de la population à l'égard de ces études dont parle M. Jean, comme nous l'avons fait dans les années précédentes.

J'ai eu la chance, comme je l'ai indiqué plus tôt, de recevoir Mme Marlene Jennings dans ma circonscription de Newton—North Delta, et elle a pu rencontrer différents intervenants. Elle a rencontré des conseillers municipaux, des maires et différentes autorités, et nous avons constaté ceci: le public n'a pas de voix au chapitre. Et les rôles de NAV CANADA, de Transports Canada et des autorités aéroportuaires locales sont très flous. Il n'y a pas de délimitation claire des responsabilités entre les différents ministères.

C'est pour cette raison qu'il est très important de faire cette étude, parce que c'est une question de santé. Et on ne parle pas seulement des vols en plein jour. Il y a en fait des vols de fret la nuit où j'habite, c'est-à-dire dans la vallée du Bas-Fraser, en Colombie-Britannique. C'est un problème de taille.

Merci.

Le président: Madame Mourani.

[Français]

Mme Maria Mourani: Merci, monsieur le président.

Je voudrais vraiment encourager tous mes collègues à prendre au sérieux cette motion et à voter en sa faveur. La situation qui prévaut dans certaines régions du Québec, ou même ailleurs au Canada, est très sérieuse. Je dirais qu'il en va de même pour certaines villes du Québec, ou même ailleurs au Canada. Je parle du Québec parce que c'est ce que je connais le mieux.

Dans ma circonscription, la question du bruit est un problème majeur depuis plusieurs années. Cependant, il est important de souligner tous les autres effets sur la vie quotidienne des gens. Il s'agit du bruit, mais il y a aussi l'environnement.

Certains citoyens me parlent de poussière et de résidus. Certains disent même qu'ils auraient eu des résidus de liquide, mais il faudrait vérifier tout cela. Une étude nous permettrait d'avoir une idée juste non seulement de la situation, mais aussi de son impact sur les populations.

Il ne faudrait pas oublier une chose. On peut appeler les gens du ministère ou d'ADM, par exemple, qui pourraient venir nous parler de décibels, de bruit, mais ils nous donneraient un portrait « administratif » du problème. Je pense que mon collègue M. Guimond a raison lorsqu'il dit qu'il faut aller rencontrer ces populations et leur parler. Il faut aussi parler aux représentants de ces personnes pour voir concrètement, dans le quotidien, ce qui se passe, afin de savoir s'il pourrait y avoir un impact sur la santé publique, par exemple, ou sur l'environnement.

Des experts pourraient sûrement nous parler de cela, qu'il s'agisse d'experts en santé publique ou d'experts en environnement. Ils pourraient nous brosser un tableau juste de la situation pour qu'on puisse aboutir à un rapport comportant des recommandations intéressantes, ce qui nous permettrait soit de régler la situation soit de trouver des façons de le faire.

En fait, dans mon comté, les gens en ont jusque-là des bruits des avions, mais aussi de tout ce que cela implique. On parle du bruit des avions: c'en est au point où on ne peut plus manger sur sa terrasse durant l'été. Cela peut paraître simpliste, mais cela fait partie du quotidien des gens. Certains ne peuvent pas dormir la nuit parce qu'un avion les réveille chaque fois, à un moment donné, tous les jours. Ce genre de choses peut rendre dingue.

Je vous invite donc à commencer le plus rapidement possible ce genre d'étude et, comme l'a dit mon collègue, à aller dans le milieu pour rencontrer les gens. Personnellement, ça me fera grand plaisir de vous accueillir dans ma circonscription et de vous faire rencontrer beaucoup de personnes qui sont de mauvaise humeur, ou de bonne humeur, selon les jours. Ils pourront vous dire ce qu'ils pensent de ce qui se passe dans leur quotidien.

Je vous invite dans mon comté et je vous offre de réunir une centaine de personnes d'Ahuntsic et même de Cartierville pour que vous les rencontriez. Ils vont vous parler tout simplement.

● (1300)

[Traduction]

Le président: Merci.

J'ai encore quelques personnes sur la liste d'intervenants. Je vais donc lever la séance aujourd'hui et nous reprendrons cette conversation pendant les quinze dernières minutes de la prochaine séance. Cela vous va?

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>