



Chambre des communes  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 034 • 3<sup>e</sup> SESSION • 40<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le jeudi 18 novembre 2010**

**Président**

M. Merv Tweed



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

Le jeudi 18 novembre 2010

•(1105)

[Traduction]

**Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)):** Bonjour à tous. Bienvenue à la 34<sup>e</sup> séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Vous constaterez que l'avis a été modifié. À la fin de la dernière séance, le débat et les discussions portaient sur une motion présentée par M. Guimond. J'espère que vous avez tous la motion modifiée devant vous. Je ne sais pas s'il est nécessaire de la présenter de nouveau, mais je vous demanderais d'en prendre connaissance et j'aimerais m'assurer que vous êtes prêts à exprimer votre position ou que vous vous sentez à l'aise de le faire.

Je vais laisser place à d'autres interventions sur la motion amendée.

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC):** Je viens de prendre connaissance de la nouvelle motion. Premièrement, je ne suis pas nécessairement en faveur de l'adoption de la motion de toute façon. Toutefois, si nous allons étudier les conséquences du bruit causé par les activités des aéroports situés dans les milieux urbains ainsi que toute autre problématique liée à la qualité de la vie de la population, s'agit-il des problématiques liées à la qualité de vie de la population en ce qui a trait aux aéroports seulement ou est-ce que cela touche aussi la dépression, la criminalité et toutes les autres choses présentes? Ce n'est pas assez précis. Premièrement, pourquoi ne pourrions-nous pas simplement étudier le bruit causé par les activités des aéroports — si tel est le problème — et déterminer quels sont les autres éléments connexes? Si c'est le bruit causé par les activités des aéroports et d'autres problèmes qui sont soulevés, penchons-nous sur cela.

Mais, bien franchement, j'ai déjà donné à M. Guimond mon accord pour que nous examinions ces questions, à condition que nous puissions tenir des séances supplémentaires. Tant que l'ensemble des séances tenues au chapitre du bruit causé par les activités des aéroports ont lieu en marge des séances habituelles du comité, je n'y vois pas d'inconvénient. Honnêtement, je crois que nous allons constater — comme je l'ai déjà mentionné — que ce problème particulier a été examiné et examiné et que le ministère finira par nous dire qu'il n'y a vraiment pas grand-chose à faire, à moins de vouloir fermer les aéroports et démolir carrément l'économie canadienne.

J'ai eu l'occasion de trouver les versions française et anglaise du document intitulé *Les impacts économiques des transporteurs membres du Conseil national des lignes aériennes du Canada*, et je crois qu'il a été joint aux documents. J'invite donc tous les membres à le lire avant d'effectuer un examen sur le bruit ou sur tout autre élément connexe, parce qu'ils constateront que les activités des aéroports ont une incidence très importante sur le Canada. Ces derniers se trouvent actuellement dans une position très délicate face

à l'économie. Je crois donc que nous devrions garder cela à l'esprit pour l'examen de tous les problèmes.

Certes, je recommanderais à ce point-ci de modifier la motion de façon à ce qu'elle prévoie effectivement que nous allons nous pencher sur des éléments liés aux aéroports, aux transporteurs aériens, aux voies aériennes ou aux aéronefs, ce qui n'est pas clair — du moins dans la version anglaise. Alors, des représentants du ministère viennent nous rencontrer, écoutons-les et écoutons ce qu'ils ont à dire à ce sujet, puis prenons une décision à ce moment-là. Il faudrait peut-être leur poser la question suivante: est-ce le bruit ou les blocs de glace jaunes qui se détachent? De quels problèmes se plaignent les gens? Comme nous avons l'Office des transports du Canada qui s'occupe de la réception de plaintes, pourquoi n'inviterions-nous pas pour la première fois des représentants de l'office à comparaître avec ceux du ministère pour discuter des problèmes de bruit ou de toute autre plainte reçue et pour déterminer les mesures à prendre?

Comme je l'ai dit à M. Guimond, s'il veut examiner ces problèmes, je n'y vois pas d'inconvénient. Tant que nous le faisons à l'occasion de séances supplémentaires, nous accepterons.

[Français]

**Le président:** Monsieur Guimond, vous avez la parole.

**M. Michel Guimond (Montmorency—Charlevoix—Haute-Côte-Nord, BQ):** Je suis prêt à retirer les mots « ainsi que toute autre problématique liée à la qualité de vie de la population » afin d'obtenir l'assentiment du comité. Mon objectif premier était de traiter de la question du bruit. Si cette formulation obtient l'assentiment du comité, je peux la laisser aussi. Cependant, je ne déchirerai pas ma chemise, d'autant plus qu'elle est neuve, pour la question d'inclure les mots « toute autre problématique ».

Je suis d'accord avec M. Jean. Je n'ai pas d'objection à ce qu'on ajoute, à la fin de la proposition, les mots suivants: « que le comité fasse rapport au plus tard le 15 décembre et tienne des assemblées supplémentaires ». Il s'agira de trouver un moyen d'arrimer nos agendas respectifs. On pourrait entreprendre l'étude tout de suite. Si vous voulez qu'on établisse une date butoir, ça peut être le 15 décembre. Le comité peut aussi entamer immédiatement ses travaux sur la question, sans mentionner la date butoir du 15 décembre. Je suis flexible.

Je veux que l'on trouve le moyen de l'étudier. Il faut tenir compte de la liste des témoins qui s'exprimeront au sujet du projet de loi C-42. J'ai parlé avec d'autres collègues qui ont aussi des préoccupations. On tient deux réunions par semaine, et il faudra faire l'étude article par article de ce projet de loi. Alors, on n'aura pas le choix de tenir des assemblées additionnelles. Je suis bien de cet avis.

•(1110)

[Traduction]

**Le président:** Je laisse la parole à M. Dhaliwal, puis je passerai à M. Jean.

**M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.):** Je vous remercie, monsieur le président, de me donner l'occasion de prendre la parole.

Monsieur le président, comme M. Jean l'a mentionné, c'est la fermeture des aéroports ou l'étude du bruit. Je ne crois pas qu'il y ait de matière à débat. Le problème... Si M. Jean était récemment allé dans mon coin du pays, s'il s'était rendu à Richmond, à Surrey et à Delta et dans ces municipalités locales pour entendre ce que les gens avaient à dire, il changerait d'avis. L'approche « qui n'est pas avec moi est contre moi » ne fonctionnera pas parce que nous devons intégrer l'avis du public dans les activités que nous menons à titre de représentants élus lorsqu'il est question de la qualité de vie. M. Jean a soulevé ce point. La qualité de vie qui fera l'objet de notre examen est associée aux facteurs de bruit que nous constatons. De fait, nous n'irons pas au-delà des effets du bruit causé par les activités aériennes ou par les activités des aéroports. C'est exactement cela que je veux étudier.

Je peux vous dire que c'est un problème majeur, surtout pour les municipalités qui se trouvent à proximité des aéroports. Je ne crois pas que nous devrions abandonner cette étude. Soit nous la faisons maintenant, soit nous la faisons au retour des Fêtes, en janvier; nous n'avons pas à nous dépêcher pour qu'elle soit nécessairement terminée d'ici le 15 décembre. Nous sommes pris par autres choses. J'aimerais que cela soit terminé à notre retour, en janvier.

Mes collègues seront probablement du même avis.

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Je suis d'accord avec M. Dhaliwal sur un certain nombre de points.

Monsieur Guimond, j'ai examiné la motion et je propose un changement qui serait beaucoup plus sensé. Je vais lire tout le paragraphe:

Que, conformément à l'article 108(2) du Règlement, le comité étudie les conséquences du bruit causé par les activités des aéroports situés dans les milieux urbains ainsi que toute autre problématique liée à la qualité de vie de la population, et qu'il fasse rapport à la Chambre de ses observations et recommandations, notamment celles qui portent sur une solution réglementaire appropriée.

À vos yeux, est-ce que cela est acceptable? J'ai simplement déplacé des mots, mais je crois que la motion est plus sensée et qu'elle est beaucoup plus claire et précise — du moins en anglais.

Si elle vous convient, je ne vois aucun inconvénient à ce qu'elle soit adoptée, et je suis prêt à consentir à n'importe quelle date que vous choisirez, monsieur Guimond, tant que la séance a lieu en marge du cours normal de nos activités.

**Le président:** Monsieur Guimond.

[Français]

**M. Michel Guimond:** Sauf erreur, M. Jean a parlé de conséquences négatives. Est-ce exact? Avez-vous utilisé le terme « négatives »?

Je ne voudrais pas qu'on parte à la chasse aux aéroports. Je veux bien que le bruit soit réglementé et qu'il y ait de la réglementation appropriée, comme le veut l'amendement de M. McCallum, qui porte sur des changements réglementaires relativement à la gestion du bruit. Toutefois, je ne veux pas parler uniquement des conséquences négatives des aéroports. Je ne voudrais pas que l'on ait l'impression

qu'on voudrait fermer les aéroports. Il faut voir un aéroport comme un instrument de développement économique. Plusieurs compagnies viennent s'établir dans les régions où il y a des aéroports. Je n'aime pas l'expression « conséquences négatives. »

•(1115)

[Traduction]

**Le président:** Merci.

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Enlevons simplement dans la version anglaise le mot « negative », et ne laissons que « and other issues ».

Monsieur Guimond, honnêtement, je préfère que l'examen porte uniquement sur le bruit. Je crois que ce serait préférable. Si nous voulons nous pencher sur d'autres choses, nous pouvons modifier la motion. Il n'est pas nécessaire d'adopter une motion à cette fin. Je proposerais donc d'enlever simplement « and other negative issues », — que j'ai ajouté entre « noise » et « caused by airport operations in urban areas linked to the quality of life » —, mais d'enlever aussi « as well as other problematic ». Cela n'a aucun sens en anglais. C'est simplement parce qu'en anglais, cela n'a aucun sens.

Monsieur Guimond, honnêtement, je suis prêt à fixer, aujourd'hui même, la date de la séance — nous pouvons examiner le problème ce soir ou la semaine prochaine, n'importe quel soir de la semaine. Pour ma part, je suis prêt à le faire à n'importe quel moment.

[Français]

**M. Michel Guimond:** Ça ne pose pas problème. Je n'ai pas déposé la motion pour faire plaisir à mon grand-père décédé il y a 50 ans. Il y a un problème.

Monsieur Jean, renseignez-vous sur moi. J'ai été whip pendant 10 ans, et j'entrais ici à 6 h 45 tous les matins et je sortais à 20 heures tous les soirs. Ne pensez pas que vous me punissez en ajoutant des rencontres supplémentaires. C'est assez ennuyant ici, à Ottawa; il n'y a pratiquement que cela à faire. Pour ma part, je suis prêt à tenir des réunions jour et nuit. Je ne sais pas si vous pensez me punir. Non, je suis bien prêt. Il n'y a que cet après-midi que ce n'est pas possible, parce que je prendrai l'avion à 16 h 15. Je ne serai pas disponible ce soir, mais dimanche matin, après la messe, il n'y a pas de problème.

[Traduction]

**M. Brian Jean:** Nous espérons être en mesure de nous réunir ultérieurement.

**Le président:** Je vais prendre un risque calculé, car j'ai l'impression qu'il y a un consensus sur le sous-amendement de la motion: est-ce que quelqu'un propose la mise aux voix?

De plus, je vous demanderai de confier l'organisation à la présidence — à la lumière des directives des membres du comité — en ce qui concerne la tenue des séances à venir.

**M. Sukh Dhaliwal:** Nous devons fixer l'échéance au 13 décembre.

**Le président:** Je ne compte pas fixer pas d'échéance, mais je vais...

Je parlerai aux responsables de vos bureaux respectifs avant de fixer les dates. Toutefois, je commencerai à établir un calendrier dès la semaine prochaine, selon les renseignements fournis par vos bureaux, parce qu'il serait malheureux de tenir une réunion où des membres sont absents.

Allez-y, monsieur Byrne.

**L'hon. Gerry Byrne (Humber—St. Barbe—Baie Verte, Lib.):** Un petit mot, monsieur le président, sur un problème qui a été cerné dans certains aéroports et dans certaines localités et régions. Cela ne semble pas être une situation totalement universelle. Est-ce que la liste des témoins se limitera aux localités — déterminées au préalable — susceptibles d'avoir des problèmes de bruit, ou est-ce que la liste sera élargie aux fins d'inclusion? Selon moi, il faudrait cibler les localités où, selon un examen préliminaire, il y a des problèmes possibles liés au bruit, plutôt que...

**Le président:** En tant que président, je reçois beaucoup de lettres concernant ce problème particulier, et je les fais suivre par l'entremise de la greffière. Je crois que nous pouvons déterminer très précisément où ces problèmes se manifestent. Je mettrai d'abord l'accent sur cela jusqu'à ce que j'obtienne d'autres directives.

Monsieur Byrne.

**L'hon. Gerry Byrne:** Monsieur Guimond, cela permet en fait au comité de cibler les régions et les localités qui font état d'un problème. Je crois savoir qu'en Colombie-Britannique et au Québec en particulier, c'est un problème très grave. Le problème est moins grave ailleurs au pays. Si nous menions une étude à grande échelle et invitations des témoins du Manitoba et de la Saskatchewan et d'ailleurs, cela ralentirait et alourdirait le travail du comité et empêcherait les témoins de localités gravement touchées d'être entendus. Cela dit, vous recevrez beaucoup de représentants de localités qui n'ont pas nécessairement fait part de préoccupations auparavant. En tant que président, vous devez veiller à ce que la liste des témoins continue à cibler ces localités.

**Le président:** Tout à fait.

• (1120)

**L'hon. Gerry Byrne:** Merci.

**Le président:** Je vais demander la mise aux voix.

(La motion modifiée est adoptée. [Voir le *Procès-verbal*])

**Le président:** Monsieur McCallum, faites-vous un rappel au Règlement?

**L'hon. John McCallum (Markham—Unionville, Lib.):** Je ne suis pas sûr que ce soit un rappel au Règlement. C'est un point que je veux soulever.

C'est une autre question, mais elle est liée à nos activités. Je commence à être un peu préoccupé par l'échéance, à savoir quand nous allons nous entretenir avec des représentants municipaux. Nous pourrions tenir une séance à cet égard avec des témoins le mercredi 1<sup>er</sup> décembre.

**Le président:** Allez-y, monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** À quelle heure cela aurait-il lieu?

**L'hon. John McCallum:** Peut-être de 15 h 30 à 17 h 30. Je ne suis pas difficile en ce qui concerne l'heure, mais je crois que nous devons prendre des mesures à cet effet parce que le temps file. Je propose un mercredi pour la tenue d'une séance supplémentaire, ce qui serait raisonnable.

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Combien y-a-t-il eu de séances à ce sujet jusqu'à maintenant — trois ou quatre?

**Le président:** Avant notre retour, je crois qu'il y en a eu quatre et, trois depuis.

**M. Brian Jean:** Alors, nous avons donc déjà tenu sept séances sur cette question. Nous pourrions peut-être confier la question au comité directeur et en discuter là, parce que je ne suis pas sûr quels

témoins vous convoqueriez et quels renseignements supplémentaires ils pourraient nous fournir. Est-ce que vous proposez une sorte de suivi? Qui recommandez-vous comme témoins? Nous avons tenu sept séances. Combien en avons-nous chaque année? Combien de séances du comité tenons-nous habituellement chaque année?

**Le président:** Je crois que je vais peut-être tenir une séance avec le sous-comité au début de la semaine prochaine pour régler cela. Nous avons des invités aujourd'hui, et je crois que nous pouvons réunir le sous-comité et prendre les arrangements appropriés.

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Je viens de demander à M. McCallum de nous donner une idée des personnes qu'il voudrait appeler à témoigner pour que nous puissions savoir où nous allons parce que je croyais que nous avions déjà épuisé ce sujet.

**Le président:** D'accord. Sur ce, je prie nos invités de se joindre à nous. Nous allons prendre une pause de deux minutes pendant qu'ils se mettent à leur aise, puis nous passerons au prochain point à l'ordre du jour.

• \_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_  
•

**Le président:** Merci et, encore une fois, bienvenue, après cette courte pause.

À titre d'information, le deuxième point à l'ordre du jour, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 26 octobre 2010, est le projet de loi C-42, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

En passant, j'avise les membres du comité que la séance est enregistrée sur vidéo.

Nous avons parmi nous aujourd'hui Jennifer Stoddart, commissaire à la protection de la vie privée, du Commissariat à la protection de la vie privée du Canada.

Bienvenue, et veuillez commencer.

**Mme Jennifer Stoddart (commissaire à la protection de la vie privée, Commissariat à la protection de la vie privée du Canada):** Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis très heureuse de témoigner devant vous aujourd'hui sur une question importante, à savoir l'utilisation de renseignements personnels à des fins de sûreté aérienne.

Je suis accompagnée de deux personnes qui possèdent une expertise très pertinente. À ma droite, Carman Baggaley, conseiller principal en politiques qui travaille depuis longtemps dans ce domaine. À ma gauche, Me Daniel Caron, conseiller juridique en la matière. Je suis également accompagnée de deux autres personnes qui possèdent une certaine expertise dans le domaine.

Mesdames et messieurs, le projet de loi C-42 peut sembler simple en apparence. Le projet est certainement court. Il ne contient que deux articles et n'a qu'un seul objectif: modifier la Loi sur l'aéronautique pour permettre à l'exploitant d'un aéronef qui doit survoler un État étranger de fournir à l'État en question certains renseignements personnels sur les passagers à bord, lorsqu'il est tenu de le faire en vertu des lois de cet État.

La sûreté aérienne a toujours été importante, mais pour des raisons que nous comprenons tous, elle est devenue une priorité pour le Canada et des pays de partout dans le monde.

Depuis les attentats terroristes de 2001 et d'autres incidents subséquents liés au transport aérien, nous avons été témoins au Canada de la mise en œuvre de nombreuses mesures de sûreté aérienne, notamment la Loi sur la sécurité publique, le programme d'information préalable sur les voyageurs et du dossier passager — connu sous le nom de programme IPV/DP —, et le Programme de protection des passagers, couramment appelé la liste canadienne de personnes interdites de vol.

Toutes ces mesures ont soulevé des préoccupations en matière de protection de la vie privée. Elles ont conduit à la création de bases de données gouvernementales volumineuses, à l'utilisation de listes secrètes de personnes interdites de vol, à un examen plus approfondi des voyageurs et des employés des aéroports ainsi qu'à un plus grand partage de l'information avec les gouvernements étrangers.

Cependant, le projet de loi dont vous êtes saisis — le projet de loi C-42 — diffère de ces mesures, puisqu'il n'entraînera ni la mise en place de nouveaux programmes nationaux relatifs à la sûreté aérienne, ni la collecte de renseignements personnels supplémentaires par les organismes gouvernementaux canadiens. Il permettra plutôt aux autorités américaines ou autres de recueillir des renseignements personnels sur les passagers à destination et en provenance du Canada qui survolent l'espace aérien américain. Cette mesure permettra aussi aux autorités américaines d'interdire à certaines personnes de se rendre au Canada ou d'en revenir à bord d'un aéronef.

Le projet de loi C-42 soulève d'importantes questions ayant trait à la souveraineté. Nous ne remettons pas en question le pouvoir du gouvernement américain de mettre en œuvre son programme Secure Flight. Le droit international établit clairement que la souveraineté d'un État s'étend à son espace aérien. Toutefois, le gouvernement canadien a le devoir de protéger les droits civils et le droit à la vie privée de ses citoyens. Par conséquent, il est important que nous comprenions de quelle façon le programme Secure Flight pourrait avoir une incidence sur les voyageurs canadiens.

•(1125)

[Français]

Avant de formuler des commentaires au sujet de ce programme, j'aimerais rappeler au comité que l'on vient tout juste d'effectuer une étude exhaustive sur la sûreté aérienne au Canada. Un volume entier a été consacré à ce sujet dans l'enquête du commissaire Major relative aux mesures d'investigation prises à la suite de l'attentat à la bombe perpétré contre le vol 182 d'Air India.

L'enquête établissait les deux recommandations générales suivantes, que j'estime pertinentes en matière de sûreté aérienne. Le choix des mesures et des technologies à utiliser pour le contrôle des passagers devrait être fonction de l'incidence sur les droits individuels, y compris les droits à la vie privée et les droits garantis par la Charte canadienne des droits et libertés. Compte tenu de l'importance de la règle voulant qu'il n'y ait « pas d'embarquement sans fouille » et de l'incidence potentielle des mesures de sûreté sur les droits individuels, Transports Canada et mon bureau devraient collaborer à la mise au point d'un outil ou de critères précis qui peuvent être appliqués de façon systématique aux mesures de sûreté proposées.

Le rapport du commissaire Major a aussi cerné les failles et les vulnérabilités de la sûreté aérienne et il recommande que les efforts pour accroître la sûreté ciblent les trois secteurs suivants: le fret aérien; la sûreté dans les aéroports, particulièrement l'accès au côté piste et aux zones réglementées; les services aéronautiques aux

aéroports et l'aviation générale — les avions d'affaires et de loisir exploités souvent très près des aéroports importants.

À notre avis, il vaut la peine de signaler que l'enquête du commissaire Major ne recommande pas d'accroître le contrôle des passagers ou de recueillir davantage de renseignements sur les voyageurs. En fait, le rapport stipule que l'efficacité du programme canadien relatif aux personnes interdites de vol n'a pas été prouvée.

Dans ce contexte, j'aimerais mettre l'accent sur quelques aspects importants du programme américain Secure Flight, qui porte sur les personnes interdites de vol. Les transporteurs aériens, y compris les transporteurs canadiens qui survolent l'espace aérien des États-Unis, seront tenus de fournir au département de la Sécurité intérieure non seulement des informations élémentaires permettant d'identifier une personne, soit son nom, sa date de naissance et son sexe, mais également, « si elles sont disponibles », des informations relatives au passeport et à l'itinéraire. Puisqu'ils seront toujours disponibles pour les vols internationaux partant du Canada et empruntant l'espace aérien des États-Unis, ces renseignements seront toujours fournis.

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

Le département de la Sécurité intérieure conservera ces renseignements jusqu'à sept jours après la fin du voyage, même pour les personnes dont le nom n'apparaît 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 apparaît effectivement sur la liste.

•(1130)

[Traduction]

Une différence majeure entre le programme américain Secure Flight et le programme canadien est qu'aux États-Unis, il incombe au département de la Sécurité intérieure de vérifier si les passagers figurent sur la liste des personnes interdites de vol, et non pas aux transporteurs aériens comme c'est le cas au Canada.

D'après le département de la Sécurité intérieure, cette mesure entraînera une meilleure précision et, par conséquent, moins de faux positifs — par exemple, le même nom, mais la mauvaise personne. Toutefois, cela signifie que le département recueillera des renseignements personnels sur les voyageurs canadiens. Le gouvernement canadien a tenté d'obtenir une exemption pour tous les survols canadiens. Cette tentative a échoué, bien que les survols entre deux villes canadiennes — par exemple, Montréal et Halifax — qui pourraient traverser l'espace aérien américain ont été exemptés.

Si le projet de loi C-42 est adopté, nous croyons que le gouvernement canadien devra jouer un rôle important en collaboration avec le gouvernement américain et les compagnies aériennes pour réduire l'incidence de Secure Flight.

Voici nos suggestions:

S'assurer que le moins de renseignements personnels possible soit transmis aux autorités américaines. Le programme Secure Flight n'exige que trois éléments d'information. Plus précisément, Transports Canada devrait travailler avec les compagnies aériennes pour éviter une transmission excessive de renseignements personnels. À ce sujet, nous constatons que la Loi sur l'aéronautique permet actuellement au gouverneur en conseil de créer des règlements qui respectent le type ou la catégorie d'information à fournir à l'État étranger.

Le gouvernement devrait également remettre en question les périodes de conservation des renseignements de sept jours pour les personnes dont le nom n'apparaît pas sur la liste des personnes interdites de vol et de sept ans pour les personnes dont le nom correspond à un nom figurant sur cette liste. Les États-Unis s'engagent à recueillir uniquement des renseignements personnels pour des raisons de sûreté aérienne.

De plus, le gouvernement devrait négocier avec le département de la Sécurité intérieure des mécanismes de recours solides et accessibles pour les Canadiennes et Canadiens que l'on interdit de vol à cause de Secure Flight.

Le gouvernement devrait aussi informer la population canadienne du programme Secure Flight et de notre programme de protection des passagers pour atténuer la confusion qui pourrait découler de l'application des deux programmes.

Ce sont mes observations initiales.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de présenter des observations sur la loi. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

**Le président:** Monsieur McCallum.

**L'hon. John McCallum:** Merci d'être parmi nous aujourd'hui.

Concernant le nombre minimal de renseignements divulgués au gouvernement américain, êtes-vous en train de dire que le gouvernement canadien peut adopter des règlements qui visent à veiller à ce que seuls trois éléments d'information de base — le nom, la date de naissance et le sexe — puissent être divulgués aux autorités américaines? C'est ce que vous proposez?

**Mme Jennifer Stoddart:** Oui. Je crois savoir que cela peut être précisé sous le régime de la Loi sur l'aéronautique. D'après ce que je comprends, il faudrait qu'ils précisent s'ils veulent que des aéronefs canadiens continuent de survoler l'espace aérien conformément aux exigences du département de la Sécurité intérieure.

**L'hon. John McCallum:** Je crois qu'il y a une distinction entre les choses qui relèvent du gouvernement canadien et celles qui relèvent du gouvernement américain. Il semble que cet aspect est de notre ressort et que nous pouvons prendre des règlements pour limiter ce transfert de renseignements. Toutefois, pour ce qui est de la façon dont les Américains utilisent les renseignements, nous sommes loin d'avoir voix au chapitre. Vous semblez préoccupée par les périodes de conservation des renseignements de sept jours et de sept ans. Que pouvons-nous faire à ce chapitre? Une fois les renseignements divulgués, ils en ont la possession.

• (1135)

**Mme Jennifer Stoddart:** En effet. Je recommande simplement que le gouvernement prenne comme position que le département de la Sécurité intérieure doit réduire sa période de conservation des renseignements sur les Canadiens.

**L'hon. John McCallum:** Vous avez aussi parlé des mécanismes de recours. C'est une question que j'ai posée au ministre, et je n'ai pas

vraiment eu de réponse. Je crois comprendre que la U.S. Privacy Act ne s'applique pas aux Canadiens. Savez-vous si c'est le cas?

**Mme Jennifer Stoddart:** C'est ce que je crois comprendre. Aimerez-vous avoir des détails sur la façon dont elle s'applique?

**L'hon. John McCallum:** Oui, s'il vous plaît.

**Mme Jennifer Stoddart:** Permettez-moi de laisser la parole à notre conseiller juridique.

**Me Daniel Caron (conseiller juridique, Direction des services juridiques, des politiques et des affaires parlementaires, Commissariat à la protection de la vie privée du Canada):** En effet, comme la U.S. Privacy Act ne s'applique ni aux visiteurs ni aux étrangers, elle ne viserait pas les Canadiens. Toutefois, pour ce qui est du programme Secure Flight, le département de la Sécurité intérieure a indiqué qu'il combinera les renseignements personnels des étrangers et des Américains. Il semble que cela permettrait à la U.S. Privacy Act de s'appliquer aux non-Américains.

Toutefois, le département de la Sécurité intérieure a également établi une règle finale qui prévoit l'exemption de plusieurs dispositions de la Privacy Act dans le cadre du programme Secure Flight. Cette règle s'applique aux citoyens tant américains que canadiens en ce qui a trait aux survols. Autrement dit, au bout du compte, la U.S. Privacy Act ne s'appliquerait pas.

**L'hon. John McCallum:** Cela ne donne-t-il pas à penser que les mécanismes de recours en place sont très faibles et inadéquats?

**Mme Jennifer Stoddart:** Oui, certainement.

**L'hon. John McCallum:** Qu'advient-il de nous, alors?

À mon avis, ce sont des préoccupations importantes. Je crois comprendre que, d'une façon ou d'une autre, vous ne recommandez pas l'adoption du projet — à moins que je me trompe. Croyez-vous que ces préoccupations sont suffisamment importantes pour nous faire reculer? Que nous recommandez-vous de faire?

**Mme Jennifer Stoddart:** Et bien, je vous recommande de donner suite à mes recommandations relatives à la façon dont le gouvernement peut atténuer cela. Évidemment, votre appui au projet de loi tient aussi à d'autres considérations, comme les facteurs économiques, les habitudes de voyage des Canadiens, etc. Toutefois, nous devons aussi envisager le projet de loi dans le contexte d'un monde où un volume croissant de renseignements personnels seront divulgués aux transporteurs aériens ou, dans le cas présent, au département de la Sécurité intérieure pour qu'on puisse monter à bord d'un avion.

Selon moi, c'est une tendance qui deviendra de plus en plus marquée au fil du temps, vu que l'Union européenne envisage ce genre de mesures et que le Canada a ses propres exigences pour les personnes qui entrent au pays par voie aérienne — par exemple, en ce qui a trait aux renseignements personnels. En conséquence, je crois que la décision d'appuyer ou non le projet de loi revient au comité, et je crois comprendre qu'il doit étudier divers enjeux à cette fin.

Au chapitre de la protection des renseignements personnels, si le projet de loi était adopté, le gouvernement canadien pourrait toujours adopter une position très dynamique à cet égard.

**L'hon. John McCallum:** Je vois. Le système de recours est plutôt faible, et je crois que vous venez d'en convenir.

Croyez-vous que le gouvernement canadien — le gouvernement fédéral — a un rôle à jouer pour ce qui est d'aider les Canadiens qui pourraient se retrouver pris dans ce système — les Canadiens innocents? Le cas échéant, que pourrait faire le gouvernement pour aider ces personnes?

**Mme Jennifer Stoddart:** Je crois qu'en général, le gouvernement a un rôle à jouer pour ce qui est d'aider les Canadiens aux prises avec des problèmes à l'étranger. Si, par exemple, il y a eu des correspondances positives erronées — tous les incidents dont nous entendons parler semblent concerner ce qu'on appelle des « faux positifs » —, j'ose croire que le gouvernement canadien pourrait fournir d'autres renseignements afin, peut-être, d'essayer de dissiper le malentendu découlant d'une correspondance positive erronée avec les listes de personnes interdites de vol du département de la Sécurité intérieure.

• (1140)

**L'hon. John McCallum:** Le ministre nous a dit qu'il avait tenu des consultations approfondies avec le commissariat. Je me demande si, dans le cadre de ces consultations, le gouvernement a fourni des commentaires ou des réponses en ce qui concerne vos préoccupations sur la façon dont ils composeraient avec les préoccupations que vous avez soulevées.

**Mme Jennifer Stoddart:** Puis-je peut-être demander à M. Baggaley de commenter cela?

Nous nous sommes effectivement entretenus avec des représentants du gouvernement de façon générale, mais je ne crois pas que cela donnait une grande marge de manoeuvre.

**M. Carman Baggaley (conseiller en politiques stratégiques, Commissariat à la protection de la vie privée du Canada):** En effet, c'était une réunion conjointe. En avril, nous nous sommes réunis avec des représentants de la Sécurité publique et de Transports Canada.

Une des questions qui a été abordée consistait à déterminer si le projet de loi dont vous êtes saisis présentement était nécessaire ou s'il y avait d'autres dispositions de la LPRPDE qui autoriseraient la divulgation de renseignements. Nous leur avons dit que, par souci de clarté, il serait préférable d'adopter une loi que d'intégrer des dispositions dans d'autres exceptions.

Nous avons ensuite fait parvenir au ministère des Transports et au ministère de la Sécurité publique une lettre où nous formulons quatre recommandations — et c'était avant le dépôt du projet de loi C-42 —, dont l'une était de continuer à exercer des pressions pour limiter la collecte de renseignements et pour réduire la période de conservation des renseignements, de négocier des mécanismes de recours plus solides et, enfin, de restreindre l'utilisation et la divulgation des renseignements personnels. En conséquence, une réunion a été tenue, et un suivi par écrit a été effectué.

**Le président:** Merci.

Monsieur Guimond.

[Français]

**M. Michel Guimond:** Je vous remercie, madame Stoddart, de nous faire profiter de vos lumières dans le cadre de cet important projet de loi.

Vous et les membres de votre équipe avez probablement constaté qu'il faut trouver un équilibre entre les impératifs en matière de sûreté aérienne et la divulgation de renseignements personnels. La ligne n'est pas facile à tracer. Jusqu'où peut-on aller? Je suis très

heureux de constater que vous avez des préoccupations majeures, particulièrement à propos des renseignements qui seraient fournis.

Quand le ministre Toews a témoigné plus tôt cette semaine — c'était mardi, je crois —, il a parlé de renseignements qui seraient dévoilés, par exemple le nom, la date de naissance et le sexe de la personne, mais aussi, si disponibles, d'autres renseignements reliés au passeport et à l'itinéraire. Dans le cadre du programme américain Secure Flight, on retrouve aussi la condition introduite par les mots « mais également ».

Dans l'avant-dernier paragraphe de la page 4 de votre document, vous recommandez ceci: « S'assurer que le moins de renseignements personnels possible soit transmis aux autorités américaines [...] »

Sans le dire de façon aussi directe, vous nous suggérez d'amender le projet de loi. Vous nous conseillez de nous en tenir uniquement aux trois éléments. Vous dites: « S'assurer que le moins de renseignements personnels possible soit transmis aux autorités américaines — Secure Flight n'exige que trois éléments d'information. »

À la page précédente, vous mettez l'accent sur certains aspects du programme Secure Flight, et vous ajoutez les mots « mais également ». D'après vous, qu'exigent les Américains? Que recommandez-vous?

**Mme Jennifer Stoddart:** Ils exigent trois éléments d'information dans tous les cas, mais lorsque cette information est disponible, ils exigent une série d'autres renseignements tels que le numéro de passeport, les chiffres internes de la compagnie aérienne servant à faire le suivi du billet et du passager, etc. Il y a sept ou huit éléments, et nous pourrions vous les lire.

À mon avis, la confusion vient du fait que pour presque tous les vols, mais pas pour tous, on exige tous les éléments d'information. Cependant, pour tous les vols, on recueille les trois renseignements exigés par le département de Sécurité intérieure des États-Unis, à savoir le nom, le sexe et la date de naissance. Par exemple, si je voyage à bord du petit avion personnel d'un copain pour aller pêcher dans le Maine, cet ami n'aura pas à fournir tous les autres éléments d'information parce qu'il ne fait pas partie d'une compagnie américaine commerciale. Il faudra tout de même qu'il indique le nom, la date de naissance et le sexe des gens qui l'accompagnent.

• (1145)

**M. Michel Guimond:** D'accord. Vous recommandez donc qu'on s'en tienne uniquement aux trois éléments d'information, même dans le cas des compagnies aériennes dont les paramètres sont plus nombreux. Est-ce bien cela?

**Mme Jennifer Stoddart:** Je ne crois pas que ce soit possible. Cet énoncé veut dire que le programme Secure Flight exige dans tous les cas trois éléments d'information. Lorsque les autres renseignements ne sont pas disponibles, il n'est pas nécessaire de les fournir.

**M. Michel Guimond:** Évidemment, étant donné qu'ils ne sont pas disponibles.

**Mme Jennifer Stoddart:** C'est exact. Ça peut sembler un peu paradoxal, mais nous constatons souvent, dans le cadre de notre travail, que certaines institutions ou entreprises, animées par un désir de plaire, fournissent des informations qui ne sont pas été exigées. On a vu cela dans le cas du Centre d'analyse des opérations et déclarations financières du Canada — le CANAFE —, lors de notre récente vérification.



Par mesure de prudence, on suggère non pas que ce soit écrit dans la loi, mais que, dans l'éventualité où la loi serait adoptée, le gouvernement se serve de son pouvoir réglementaire pour décrire cela à l'intérieur d'un règlement, de façon à ce que ce soit accessible et bien expliqué à tout le monde.

**M. Michel Guimond:** J'ai posé des questions au ministre sur la durée de conservation des renseignements. On parle de sept jours. On peut lire, au dernier point de la quatrième page de vos notes de présentation, les mots suivants: « Remettre en question les périodes de conservation des renseignements de sept jours [...] » Est-ce quelque chose que vous nous suggérez? Trouvez-vous que sept jours, c'est une période trop longue?

**Mme Jennifer Stoddart:** Oui, on trouve ça très long. Avec la vitesse des ordinateurs, on s'attendrait à une période de quelques jours, peut-être 48 heures. Une période de sept jours indique peut-être qu'on veut utiliser l'information pour faire des analyses très poussées, ce qui est inquiétant quand le gouvernement américain accumule de l'information sur les Canadiens.

**M. Michel Guimond:** J'ai demandé au ministre quelle garantie nous avons que les Américains vont détruire ces renseignements après sept jours. Il m'a répondu que la garantie était que les Américains lui avaient dit qu'ils allaient les détruire. Qu'arrive-t-il s'ils ne le font pas?

**Mme Jennifer Stoddart:** S'ils ne les détruisent pas...

**M. Michel Guimond:** Big Brother nous surveille.

**Mme Jennifer Stoddart:** Personne ne va le savoir. C'est un peu le problème avec tous les États qui agissent dans des domaines qui ne sont pas soumis à des normes d'inspection générale, s'il n'y a pas de comité des Nations Unies qui va regarder à l'avenir ce qui est dans les bases de données de tous les gouvernements du monde. C'est pourtant ce qu'on fait pour le développement des armes atomiques. Cependant, comme l'a dit le ministre, il faut les croire.

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

Monsieur Bevington, c'est à vous.

[Traduction]

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

Merci, madame Stoddart, de vous joindre à nous aujourd'hui.

Nous venons de recevoir ce document, qui est le cadre réglementaire proposé pour les renseignements exigés. Il vient du cabinet du ministre, et on y indique clairement que tout renseignement provenant du dossier passager des transporteurs aériens sera intégré dans les renseignements exigés par les États étrangers. Le dossier passager diffère légèrement des trois éléments exigés. Êtes-vous d'accord?

**Mme Jennifer Stoddart:** Oui.

**M. Dennis Bevington:** Il comprend des éléments comme un numéro de visa et une foule de renseignements, n'est-ce pas?

**Mme Jennifer Stoddart:** Oui. Je crois savoir qu'il y a environ 25 éléments.

**M. Dennis Bevington:** Au total, 25 éléments d'information y seraient intégrés, et il est clairement indiqué dans le cadre réglementaire proposé que c'est ce qui se produira. Avez-vous des commentaires à ce sujet?

**Mme Jennifer Stoddart:** Je suis désolée; je n'ai pas eu l'occasion de prendre connaissance du cadre réglementaire. Est-ce que je pourrais vous communiquer mes observations plus tard?

Si nous parlons du projet de loi C-42, nous parlons seulement de la possibilité de communiquer des renseignements personnels dans le cas d'un survol. À mon avis, le libellé actuel de cette loi et de la LPRPDE n'est pas clair. Alors, il s'agit seulement de rendre tout cela parfaitement clair.

• (1150)

**M. Dennis Bevington:** Je vous inviterais à l'examiner.

**Mme Jennifer Stoddart:** Nous fournissons aux États-Unis des renseignements préalables sur les voyageurs et sur le dossier passager depuis un bon bout de temps déjà.

**M. Dennis Bevington:** Dans votre mémoire, concernant les renseignements fournis aux États-Unis dans le cadre de ce programme, vous dites ce qui suit: « nous comprenons que l'information recueillie peut être communiquée et utilisée à des fins autres que celle de la sûreté aérienne, par exemple, pour l'application de la loi et l'immigration ».

**Mme Jennifer Stoddart:** Oui.

**M. Dennis Bevington:** Sur quoi vous vous fondez pour dire cela?

**Mme Jennifer Stoddart:** Dans quelque chose qu'on appelle « la règle », il y a une très longue liste de possibilités qui permettent au département de la Sécurité intérieure de communiquer ces renseignements à des gouvernements intérieurs et étrangers de divers types, des organismes internationaux, comme l'Organisation mondiale de la Santé, etc. C'est une loi américaine.

**M. Dennis Bevington:** Ils pourraient donc les communiquer à n'importe quel pays du monde? On a 25 éléments d'information dans le dossier passager, on a les dossiers de visa et on a accès à toutes sortes de renseignements. C'est bien ça?

**Mme Jennifer Stoddart:** Oui.

**M. Dennis Bevington:** Et on peut les divulguer à n'importe qui. Le département de la Sécurité intérieure peut les divulguer à n'importe qui. Nous sommes d'accord sur ce point.

Le ministre a déclaré: « Nous avons mentionné que les renseignements sur les passagers ne devraient être contrôlés qu'à partir des listes employées pour assurer la sécurité aérienne. »

Il semble évident que l'application de la loi et l'immigration ne sont pas visées par la sécurité aérienne, non?

**Mme Jennifer Stoddart:** Non, elles ne le sont pas.

**M. Dennis Bevington:** Nous avons le ministre qui dit que nous ne devrions pas faire l'objet d'un contrôle. Ce sont donc des paroles en l'air, car, en réalité, ces renseignements peuvent être divulgués — et ils le seront — à toutes sortes de personnes au sein du gouvernement américain et à tout autre gouvernement étranger avec qui le département choisit de les communiquer. Est-ce exact?

**Mme Jennifer Stoddart:** Je crois comprendre, à la lumière de mon interprétation de la règle, que les renseignements peuvent être divulgués. Le département jouit d'un vaste pouvoir à ce chapitre, mais, pour ce qui est de la mesure dans laquelle il l'exercera, je ne saurais dire.

**M. Dennis Bevington:** On nous a dit qu'il y avait trois éléments d'information. Nous sommes maintenant rendus à 28 éléments d'information — et peut-être plus — et il pourrait y avoir des liens avec d'autres renseignements figurant dans le dossier passager. Ils peuvent être communiqués avec non seulement la Sécurité intérieure, mais aussi au FBI, à la CIA et à toute autre agence du gouvernement américain et d'un gouvernement étranger. C'est ce à quoi nous renonçons.

Étiez-vous au courant d'une quelconque évaluation des menaces ou des risques menée par le gouvernement canadien pour déterminer si cette information — cette atteinte à la vie privée des Canadiens — contribue réellement à l'évaluation de ce qui pourrait se produire dans ces aéronefs?

**Mme Jennifer Stoddart:** Pas à ma connaissance.

Ce que je sais, toutefois — c'est maintenant de notoriété publique —, c'est que l'évaluation menée par le commissaire Major a montré que, de façon générale, les témoignages sur la sécurité des aéronefs et des transporteurs aériens n'ont pas permis d'établir l'utilité du programme de protection des passagers ou des listes de personnes interdites de vol ou l'utilisation de renseignements personnels.

**M. Dennis Bevington:** Êtes-vous au courant du rapport de décembre 2007 du service de recherches du Congrès sur l'exploration des données par la Sécurité intérieure, selon lequel l'exploration de données pour déterminer si des passagers représentent une menace pose de nombreux problèmes? Selon ce rapport, la plupart des données étaient erronées et ne donnaient aucun résultat, et un problème supplémentaire qu'ils appelaient « changement d'orientation de mission » s'est manifesté; les données recueillies s'étendaient à de nombreux autres points qui préoccupent les Canadiens qui veulent protéger leur vie privée.

**Mme Jennifer Stoddart:** En effet, c'est généralement un problème lorsqu'un volume énorme de données est recueilli. Son utilité n'a pas été prouvée, et on y aura probablement recours continuellement et, souvent, de façon inexacte.

• (1155)

**Le président:** Il vous reste une minute et demie.

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

Concernant les mécanismes de recours possibles, qu'est-ce que le gouvernement canadien devrait faire si un passager demande réparation? Si une personne monte dans un avion et que, soudainement, l'accès lui est interdit en raison de certains renseignements erronés utilisés de façon inappropriée par le gouvernement américain, comment le gouvernement canadien devrait-il réagir à cela? Allons-nous avoir un numéro sans frais qui permet de communiquer directement avec le ministère des Affaires étrangères? Qu'avons-nous besoin?

**Mme Jennifer Stoddart:** À mon avis, le gouvernement canadien a l'expérience qu'il faut pour se pencher sur le sujet. De mon point de vue, je ne saurais dire ce qui serait le plus utile. Le simple fait d'informer les Canadiens de la possibilité que cela se produise — si la loi entre en vigueur — serait certainement un premier pas, et on pourrait effectivement leur donner un endroit où appeler. Toutefois, ils auront à passer par le système de recours américain, à savoir par le programme TRIP. Je crois savoir que cela peut prendre de quatre à six semaines. Je n'ai vu aucune évaluation des résultats globaux à l'égard de ces cas. Les problèmes peuvent être graves.

**Le président:** Madame Brown.

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

Et merci, madame Stoddart. C'est très intéressant, et j'ai hâte de lire le mémoire qui nous a été présenté.

D'abord et avant tout, je crois que nous sommes tous d'accord pour dire que le gouvernement canadien a la sécurité aérienne à coeur et que nous voulons veiller à ce que la sûreté et la sécurité soient au premier plan. Nous reconnaissons également la responsabilité d'assurer la protection des renseignements personnels.

Toutefois, je voudrais citer — aux fins du compte rendu — un extrait du témoignage présenté en 2001 par le ministre libéral des Transports de l'époque, M. Collette, qui a reconnu, et je cite:

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.

Comme vous le savez, en vertu de notre Loi sur l'aéronautique, les transporteurs sont tenus de se conformer aux lois du pays qu'ils survolent...

La réalité, c'est que les États-Unis ont décidé de mettre cela en oeuvre. Il y a eu plusieurs prolongations au cours des derniers temps, et ils ont décidé que le 1<sup>er</sup> janvier serait le jour de la mise en oeuvre. En conséquence, soit les Canadiens accepteront qu'il faut fournir ces renseignements, soit nous faisons face à une série de circonstances très différentes en ce qui concerne les destinations que les transporteurs aériens peuvent desservir. À titre d'exemple, les transporteurs aériens qui desservent les Antilles — s'ils arrivent par l'ouest — devront traverser le Canada d'ouest en est, avant d'aller vers le sud, ce qui gonflerait énormément le coût du billet. Les personnes devront décider si elles préfèrent payer au lieu de fournir des renseignements au gouvernement américain.

Je réfléchis à cela et je me dis qu'en tant que personne, je me suis identifiée. Je suis allée aux États-Unis, j'ai présenté une demande pour l'obtention d'une carte NEXUS et je suis titulaire d'une carte NEXUS. Je me suis donc déjà identifiée. Selon ma carte NEXUS, le gouvernement américain possède maintenant des informations sur moi jusqu'en 2016. Je viens de recevoir ma carte cette année, et elle permet d'accélérer énormément les choses lorsque je me trouve à l'aéroport. Avez-vous des commentaires sur ce processus?

Lorsque je magasine, dans de nombreux grands magasins où je fais mes achats, on demande mon numéro de téléphone, et je le donne volontiers. Grâce à ce renseignement, ils savent exactement où je vis s'ils effectuent une recherche inversée. Ils savent essentiellement — si je vis dans un quartier donné — quel est mon niveau de revenu. Ils me transmettent constamment des renseignements à caractère commercial. Si je suis prête à fournir ce renseignement dans les grands magasins ou par le truchement de ma carte NEXUS, pourquoi refuserais-je de fournir ces renseignements à un gouvernement si je survole son territoire et s'il est en droit de le faire? Avez-vous des commentaires sur ce sujet?

**Mme Jennifer Stoddart:** Je voudrais simplement dire, madame Brown, que vos commentaires montrent à quel point les opinions sur la protection des renseignements personnels sont variées et à quel point la conception de la vie privée est propre à chacun. À l'heure actuelle, certaines personnes ne vont pas aux États-Unis parce qu'elles sont préoccupées par la protection de leurs renseignements personnels. D'autres personnes font effectivement comme vous. Certains refusent de donner leur numéro de téléphone lorsqu'ils font des achats, alors que d'autres le font volontiers. Il existe donc une diversité d'approches, et je crois que l'une des difficultés auxquelles vous faites face tient à la grande diversité des points de vue sur l'adoption de ce projet de loi.

• (1200)

**Mme Lois Brown:** Il reste que nous avons certainement une entente avec les États-Unis en ce qui concerne la façon dont les renseignements seront utilisés. Si nous refusons de nous plier à cette loi, quels seront les effets sur notre industrie du voyage? Quels seront les effets sur nos transporteurs aériens — par exemple, en ce qui concerne l'augmentation des tarifs?

**Mme Jennifer Stoddart:** Je ne suis pas particulièrement qualifiée pour répondre à ces questions, mais je crois qu'un citoyen ordinaire se rendrait compte des énormes changements au chapitre non seulement des tarifs, mais du temps si nous devions contourner les États-Unis pour se rendre ailleurs dans le monde.

**Mme Lois Brown:** Les États-Unis sont en droit d'affirmer leur souveraineté. Si nous ne participons pas, est-ce que nous désavantageons notre propre société?

**Mme Jennifer Stoddart:** Encore une fois, je ne peux parler que des répercussions sur la protection des renseignements personnels, et elles sont très importantes. Je crois que d'autres témoins pourraient vous dire quelles seraient les répercussions et ce qui se produirait si la loi n'était pas mise en oeuvre.

Toutefois, pour ce qui est du droit des États-Unis à cet égard, puis-je demander à notre conseiller juridique de parler brièvement de la convention internationale sur laquelle les mesures des États-Unis sont fondées?

**Me Daniel Caron:** Nous ne mettons pas en doute la capacité des États-Unis à mettre en place le programme Secure Flight. Je crois qu'il est conforme aux conventions internationales, et le droit international reconnaît que la souveraineté d'un pays s'étend à l'espace au-dessus de son territoire. Les conventions internationales reconnaissent certains droits, le premier étant le droit de survoler un pays souverain. Ce droit est touché par la règle liée au programme Secure Flight, mais il y a des exceptions, comme c'est le cas pour un grand nombre de règles. Or, l'une des exceptions à l'application de ce droit est qu'un pays souverain peut adopter des lois qui visent son territoire.

Nous ne mettons pas en doute le fait que les États-Unis ont cru bon de mettre en place un programme Secure Flight. Seulement, de notre point de vue, ce programme américain aura une incidence sur le droit à la protection des renseignements personnels des Canadiens qui survolent le territoire.

**Mme Lois Brown:** J'ai un petit commentaire; je sais que de nombreux commettants de Newmarket-Aurora se rendent déjà à Buffalo pour accéder à d'autres itinéraires et, parfois, à des tarifs moins élevés. En conséquence, ils fournissent déjà ces renseignements lorsqu'ils prennent un vol à Buffalo. Je crois que c'est probablement la même situation pour les gens qui vivent entre Montréal et Plattsburgh. Il y a donc beaucoup de Canadiens qui fournissent déjà ces renseignements, et je crois que nous devons en tenir compte.

**Le président:** Merci.

Monsieur Dhaliwal.

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

Je voudrais souhaiter la bienvenue à madame la commissaire Stoddard et à ses collègues.

Madame la commissaire, je crois qu'aucun Canadien ne s'oppose à l'idée que la sûreté et la sécurité nous est primordiale en tant que Canadiens et citoyens du monde. D'un autre côté, vous — la commissaire qui s'occupe, au nom des Canadiens, du droit à la vie privée et des droits civils des Canadiens — trouvez que ces droits ont également de l'importance. Ce n'est pas tout le monde qui, comme Mme Brown et moi-même, a la chance de pouvoir détenir une carte NEXUS et de fournir ces renseignements aux autorités américaines. Nous sommes préoccupés par les Canadiens ordinaires et innocents susceptibles d'être ciblés par ces lois. La possibilité est là.

Vous avez dit que des noms semblables posent problème. Lorsque nous parlons d'une période de sept jours et d'un délai de

quatre ou cinq semaines pour régler les problèmes, je crois personnellement que c'est inacceptable. Comment vous sentiriez-vous si vous étiez dans une file d'attente et que vous, étant un Canadien innocent, vous faisiez refuser le droit de voyager? Cela me préoccupe. Êtes-vous préoccupée par le sort des gens?

• (1205)

**Mme Jennifer Stoddart:** Je suis très préoccupée par cela, et il y a un grand nombre de cas documentés où des gens se sont vus refuser le droit de prendre un vol à des aéroports canadiens pour des raisons qu'ils n'ont jamais comprises.

**M. Sukh Dhaliwal:** Par contre, nous voici dans une situation où nous proposons des dispositions législatives touchant un programme de sûreté aérienne. Les transporteurs aériens devraient être en mesure de divulguer ces renseignements aux États-Unis. Croyez-vous que nous devrions avoir une loi au Canada et être en mesure de contrôler la destinée des Canadiens lorsqu'il est question de ces renseignements et des lois touchant la protection de la vie privée?

**Mme Jennifer Stoddart:** Oui. Je crois savoir que nous avons une loi générale qui s'applique au contexte commercial, pour ce qui est des renseignements fournis par les transporteurs aériens. C'est la LPRPDE. Dans ce cas-ci, nous parlons d'une exception à la LPRPDE aux fins de clarté dans le monde des affaires, qui ne sait pas vraiment comment interpréter certains articles, plus particulièrement, lorsqu'on survole un autre pays plutôt que d'y atterrir. Nous sommes effectivement dotés de cette loi. Elle est généralement reconnue comme une loi appropriée pour l'essentiel, et il est question ici d'une exception particulière où l'on n'exigerait aucun consentement. Les transporteurs aériens n'auraient pas à obtenir un consentement.

**M. Sukh Dhaliwal:** L'autre problème que vous avez soulevé est qu'aujourd'hui, nous parlons d'États — vous savez, c'est un État démocratique, mais, demain, un autre pays où ni la sécurité publique ni la démocratie n'existent pourrait demander des renseignements semblables.

Craignez-vous que la loi actuelle ne cause des problèmes dans l'avenir?

**Mme Jennifer Stoddart:** Les États-Unis sont le seul État que je connaisse qui a l'intention de demander ces renseignements dans le cas d'un survol. L'Union européenne y songe. Ce sont deux entités qui ont des institutions démocratiques très solides. Si un pays non démocratique demandait ces renseignements, j'estime que des modifications seraient apportées aux règlements ou à la loi, selon ce qui est nécessaire. Toutefois, pour le moment, je crois comprendre ce c'est purement hypothétique.

**M. Sukh Dhaliwal:** Vous avez mentionné l'Union européenne. Elle tente de renégocier avec les États-Unis au sujet du programme Secure Flight. Êtes-vous d'avis que le Canada devrait suivre le même chemin et renégocier avec les États-Unis pour s'assurer que, au bout du compte, le droit à la vie privée et les droits civils des Canadiens sont nos priorités les plus importantes?

**Mme Jennifer Stoddart:** Oui. Dans mes recommandations, je propose essentiellement que le Canada continue à présenter — fermement — ses observations au gouvernement américain sur des problèmes comme la durée de la conservation des renseignements sur les Canadiens, l'efficacité du système de recours, etc. J'espère qu'à l'avenir, ce sera un point continu dans le dialogue entre le Canada et les États-Unis.

**Le président:** Merci. Je dois vous arrêter là.

Monsieur Gaudet.

[Français]

**M. Roger Gaudet (Montcalm, BQ):** Merci, monsieur le président. Je remercie également les témoins.

Expliquez-moi pourquoi les Américains veulent cette loi.

**Mme Jennifer Stoddart:** Monsieur le député, je ne suis pas une experte en sécurité aérienne, mais je comprends, comme citoyenne, que les Américains pensent qu'il y a présentement une menace à l'intégrité du territoire des États-Unis provenant d'avions qui évitent d'être inspectés par les autorités américaines, puisqu'ils partent de pays étrangers et sont censés atterrir dans un pays étranger.

Par exemple, les responsables américains de la sécurité craignent qu'un tel avion ne soit forcé à atterrir, en 2011, ou ne constitue une bombe qui pourrait exploser n'importe où aux États-Unis, surtout près des grandes villes. Je pense que c'était le plan de celui qui portait une bombe dans ses sous-vêtements et qui était à bord d'un avion qui devait atterrir à Detroit l'an dernier. Je crois que c'est le modèle pour...

• (1210)

**M. Roger Gaudet:** Ce qui est important, ce sont les fouilles à l'aéroport, lorsqu'une personne se présente aux douanes. Ils doivent savoir que je m'appelle Roger Gaudet, que je m'en vais à... Quelles sont les trois informations qu'ils demandent?

**Mme Jennifer Stoddart:** Ils demandent le nom, le sexe et la date de naissance.

**M. Roger Gaudet:** C'est ça. Pour moi, c'est le 26 mai 1945 et je suis de sexe masculin. S'ils ne font pas les bonnes vérifications aux douanes, à quoi leur sert d'avoir mon nom? Habituellement, tous ceux qui ont été arrêtés parce qu'ils voulaient commettre des actes répréhensibles dans un aéroport n'étaient pas connus. Je n'ai pas d'objection à ce qu'ils connaissent mon nom, mais pourquoi veulent-ils savoir cela? La plupart de ceux qui se font sauter la cervelle en même temps ne donneront pas leur nom et n'ont pas un rapport pénitentiaire très fort, d'après moi.

**Mme Jennifer Stoddart:** Je ne suis pas spécialiste en sécurité aérienne. On nous dit que les renseignements personnels des gens sont recueillis entre autres pour établir des *patterns* de déplacement ainsi que des liens entre les individus. On essaie, au moyen de formules mathématiques de plus en plus sophistiquées, de tracer le profil d'éventuels terroristes. Cependant, comme je le disais à vos collègues, rien ne prouve que ce sera efficace.

**M. Roger Gaudet:** À quel moment cette information va-t-elle être transmise aux Américains: à l'achat du billet ou au passage à la douane?

**Mme Jennifer Stoddart:** Je ne le sais pas exactement, mais mon collègue pourrait peut-être répondre à cette question.

[Traduction]

C'est avant le décollage.

**M. Carman Baggaley:** Oui, c'est une très bonne question.

La sécurité aérienne est toujours définie comme ayant différentes couches. Plusieurs couches existent déjà. Comme vous l'avez à juste titre fait remarquer, vous êtes soumis à une vérification avant de monter à bord d'un avion. Vos bagages sont fouillés. De plus, il y a déjà un programme qui permet de veiller à ce que des renseignements soient fournis aux autorités américaines si vous atterrissez dans une ville aux États-Unis. Le programme Secure Flight se situe au-dessus de ces couches.

Il est légitime de demander si cette couche supplémentaire apportera une sécurité accrue. Toutefois, comme la commissaire

Stoddart l'a souligné, il nous est difficile de juger de la capacité de cette nouvelle couche de procurer une sécurité accrue. Selon le gouvernement américain, cela apportera une sécurité accrue. En quoi la sécurité serait accrue n'est pas immédiatement apparent, mais nous ne sommes pas des experts de l'aviation.

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

Nous allons passer à M. Jean.

**M. Brian Jean:** Merci, monsieur le président.

Merci à tous les témoins d'être présents aujourd'hui.

C'est une position très intéressante, et je comprends pourquoi vous adoptez cette position: parce que c'est votre travail, évidemment. Vous devez vous ranger d'un côté, alors qu'à mon avis, la réalité est de l'autre côté. Et, bien évidemment, cette réalité porte sur le fait que les Américains, les États-Unis, ont un espace aérien souverain.

Si je possédais un terrain aux abords d'un lac et que des gens voulaient accéder au lac en passant par mon terrain privé, je leur dirais qu'ils peuvent aller sur mon terrain privé et accéder au lac, mais qu'ils doivent me fournir leur nom ou leur numéro de téléphone ou tout renseignement que j'exigerais, parce que c'est ma propriété. C'est légitime, non?

**Mme Jennifer Stoddart:** Oui.

**M. Brian Jean:** Dans le cas présent, c'est évidemment l'espace aérien souverain des États-Unis.

Hier soir, j'ai eu l'occasion de m'entretenir avec des représentants d'Air Transat, et ils étaient très préoccupés par ce projet de loi. Ils m'ont clairement fait savoir qu'on leur coupe les ailes si le projet de loi n'est pas adopté et qu'ils doivent faire de grands détours ou annuler des vols. De fait, je crois que le terme qui a été utilisé était « faillite ». Ils feraient faillite s'ils devaient faire des détours et si le projet de loi n'était pas adopté d'ici le 1<sup>er</sup> janvier.

Évidemment, je crois que personne dans cette pièce — y compris vous — ne veut une situation où l'industrie canadienne du transport aérien fait faillite. Est-il juste de dire cela?

• (1215)

**Mme Jennifer Stoddart:** Oui, je crois que personne ne veut causer la faillite des transporteurs aériens canadiens.

**M. Brian Jean:** Parfait.

Je comprends l'enjeu de la protection du droit à la vie privée des Canadiens. Je trouve qu'il est plutôt intéressant de souligner qu'en réalité, le fait de survoler l'espace aérien américain n'est pas un droit. Le fait de le survoler n'est pas un droit. C'est un privilège, tout comme, par exemple, l'obtention d'un permis de conduire. La Cour suprême s'est prononcée très clairement sur ce point: c'est non pas un droit, mais un privilège d'avoir un permis de conduire. À mon avis, les États-Unis se montrent très obligeants en accédant à la demande du gouvernement d'accorder une exemption pour certains de ces vols.

Ce dont je voudrais vous parler concerne ma compréhension du système américain, parce que c'est évidemment un système qu'ils ont le droit — en vertu de leur souveraineté — d'établir. Je crois comprendre que les renseignements qu'ils exigeront seront le nom, la date de naissance et le sexe — comme il a été mentionné —, mais aussi d'autres renseignements que nous sommes en réalité prêts à fournir à un transporteur — n'importe lequel —, à un transporteur offrant des faibles tarifs ou tout autre transporteur aérien. Ils obtiennent un numéro de VISA et tout autre renseignement disponible et les fournissent aux États-Unis, s'il y a lieu. L'administration conservera ces renseignements durant sept jours, mais, en réalité, personne ne les voit, hormis un ordinateur. Je crois comprendre que, durant les sept premiers jours, l'analyse qui vise à déterminer si un nom est lié à un autre est effectuée par ordinateur. Je comprends pourquoi: il y a évidemment des dizaines de milliers de noms à comparer quotidiennement à la liste. Mais c'est en réalité contrôlé par un système informatique.

Si le système informatique détermine qu'il y a ou qu'il pourrait y avoir une correspondance positive, les autorités conserveront les renseignements durant sept ans, s'il y a effectivement un lien possible avec un terroriste ou quelque chose de ce genre. Et, s'il s'agit d'un terroriste, ils conserveront les renseignements durant 99 ans, et j'espère qu'ils les conserveront pour toujours parce que, bien franchement, je ne veux évidemment pas que des terroristes mettent des Canadiens en péril et entraînent des dépenses énormes. S'il n'en tenait qu'à moi, les gens dont le nom figurera sur la liste durant sept ans ou 99 ans peuvent bien y rester pour toujours, car je veux me sentir en sécurité lorsque je prends l'avion, parce que je voyage beaucoup.

Je ne comprends simplement pas quel est le problème. Je comprends que vous évaluez l'importance relative de la protection de la vie privée à celle du droit de survol accordé par les États-Unis, mais je ne comprends pas ce que vous proposez comme option réaliste.

**Mme Jennifer Stoddart:** Je ne crois pas, monsieur Jean, que je tente de vous inciter à voter ou non pour cette mesure législative particulière. Si vous regardez mes observations, j'ai commenté les répercussions du projet de loi sur la protection des renseignements personnels et j'ai avancé que, au bout du compte, s'il est adopté, le gouvernement canadien pourrait prendre d'autres mesures ou positions.

**M. Brian Jean:** Encore une fois, nous dépendons des États-Unis et nous avons un choix: fournissez votre nom et prenez l'avion, sinon passez par le nord, l'est ou l'ouest, mais vous ne survolerez pas leur pays. Nous sommes réellement à la merci des États-Unis, et il n'en tient qu'à eux. De fait, le projet de loi vise à promulguer quelque chose que nous devons faire si les gens veulent se déplacer par voie aérienne.

**Mme Jennifer Stoddart:** C'est exact: s'ils veulent survoler les États-Unis, ce sont les conditions.

**M. Brian Jean:** Je vois.

Nous n'avons donc aucun choix en ce qui concerne l'adoption de cette loi. Dans votre analyse, la réalité, c'est...

**Mme Jennifer Stoddart:** Encore une fois, c'est vous qui êtes les députés. Je ne fais que vous conseiller au sujet des répercussions du projet de loi sur la protection des renseignements personnels.

**M. Brian Jean:** D'accord. Mais si nous sommes prêts à donner des renseignements à un magasin, comme Mme Brown l'a indiqué, à un employé qui y travaille — et qui, évidemment, peut également se servir des renseignements... De fait, toute personne travaillant pour

un transporteur aérien ou une agence de voyage peut divulguer ces renseignements à n'importe qui. Dans le cas présent, nous avançons que nous allons fournir des renseignements aux États-Unis, et, selon moi, c'est manifestement à une seule fin. Je ne crois vraiment pas qu'ils se préoccupent de moi, et ils ne vont pas vendre des renseignements à une compagnie de marketing de qui je vais recevoir tous ces appels de télémarketing. Ils le font simplement pour assurer la sécurité et la sûreté de tous.

Vous comprenez peut-être pas en quoi cela permet d'assurer la sécurité des gens, mais je comprends pourquoi ils veulent conserver les renseignements durant sept jours. Je voudrais aussi les conserver pour sept jours parce que, lorsque je prends l'avion — je vais parfois en Australie, et c'est deux ou trois jours de vol —, on ne sait même pas ce que fait la personne.

Ils veulent effectuer un suivi afin de pouvoir effectuer une analyse ultérieurement, au cas où quelque chose arrive.

Vous faites « oui » de la tête.

**Mme Jennifer Stoddart:** Et bien, je crois que c'est une explication vraisemblable. Le problème, c'est que nous ne savons pas exactement pourquoi ils les conservent durant sept jours. Il pourrait y avoir, par exemple, une échelle mobile.

**M. Brian Jean:** Est-il vraiment si insensé qu'ils conservent les renseignements durant sept jours? Tout d'abord, il y aura des dizaines de milliers d'éléments d'information. Ce sera beaucoup de renseignements. Mais, si quelque chose se produit en deux jours et qu'ils ont supprimé les renseignements après 24 heures, ils ne les ont plus — ils ne sauront pas ce qui se passe —, ou, si quelque chose se passait en trois ou quatre jours plus tard, ce qui est tout à fait plausible, comme c'était le cas de l'homme qui avait des explosifs dans ses sous-vêtements et des auteurs des attentats du 11 septembre. Nous avions besoin de ces renseignements, et, si nous les avions eus, nous aurions pu remonter dans le temps et veiller à ce que d'autres personnes soient incapables de faire ce qu'elles ont fait parce que nous aurions su d'où elles étaient parties. Nous aurions su d'où elles venaient et ce qu'elles faisaient.

Pour ma part, j'espère sincèrement que le projet de loi sera adopté parce que je crois qu'il est très important de protéger de ce genre de personnes l'Amérique du Nord — notre périmètre — et les citoyens qui s'y trouvent.

• (1220)

**Le président:** Je dois vous interrompre.

Monsieur Byrne.

**L'hon. Gerry Byrne:** Merci, monsieur le président.

Nous semblons tenir une discussion fondamentale qui se résume à une partie de bras-de-fer entre la protection de la vie privée et le bien du pays. Je crois que nous pouvons tous nous entendre sur le fait qu'il faut valoriser tant la protection des renseignements personnels que la capacité de prendre des décisions volontaires plutôt que des décisions involontaires.

J'aimerais poser la question suivante à Mme la commissaire: Y a-t-il des amendements particuliers que vous proposeriez d'apporter au projet de loi C-42 qui sont du ressort du Canada? Nous avons remarqué qu'il y a des choses qui relèvent de notre contrôle et d'autres qui ne le sont pas. Le droit souverain des États-Unis de maintenir l'intégrité de son espace aérien n'est pas de notre ressort.

À titre d'exemple, prenons la question de la notification du passager. Je crois que nous appliquons actuellement la loi américaine. Les règles américaines permettraient ou exigeraient que tout passager canadien soit avisé que leurs renseignements sont transmis au gouvernement américain. Devrait-il y avoir un amendement, ou faudrait-il songer à modifier le projet de loi C-42 pour intégrer une exigence selon laquelle les transporteurs aériens canadiens doivent signaler cela à leurs passagers, ou cela existe-t-il déjà dans un autre contexte?

**Mme Jennifer Stoddart:** Je n'avais pas songé à proposer un amendement pour ce projet de loi plutôt simple, car, en réalité, seuls quelques mots ont été changés pour clarifier le problème lié aux survols. Toutefois, dans l'une des recommandations que j'ai présentées, je propose que le gouvernement canadien informe précisément les voyageurs pour éviter la surprise et la confusion à l'aéroport en janvier — si le projet de loi est adopté. C'est le mois où les États-Unis mettront en oeuvre les règles liées au programme Secure Flight pour les survols: en janvier 2011.

Nous suggérons qu'une campagne d'information soit tenue pour que les gens soient au courant de leurs droits, de ce qui arrive à leurs renseignements personnels et des droits de recours dont ils pourraient jouir — ils sont limités, nous en convenons. Je ne crois pas qu'un amendement du projet de loi soit nécessaire; cela pourrait être mentionné dans le règlement que j'ai mentionné. Ce serait une façon. M. Bevington a parlé d'un cadre réglementaire dont je n'ai pas encore eu l'occasion de prendre connaissance. Mais je crois que la loi n'est pas forcément l'endroit idéal pour mentionner cela.

**L'hon. Gerry Byrne:** Aucune loi canadienne n'oblige les transporteurs aériens — une fois qu'ils reçoivent des renseignements sur leurs passagers canadiens et avant qu'ils les transmettent aux autorités américaines — à informer les passagers canadiens du fait que ces renseignements sont bel et bien transmis. Cela est-il exact?

**Mme Jennifer Stoddart:** C'est ce que ferait le projet de loi. Ni un consentement ni — d'après ce que je crois comprendre — un avis aux passagers n'est nécessaire.

**L'hon. Gerry Byrne:** À mon avis, l'exigence d'un consentement reviendrait à annuler certains aspects de la loi. Mais l'aspect de la notification semble très conforme aux normes et aux valeurs qui importent aux Canadiens — en ce qui concerne les exceptions appliquées à la protection de la vie privée, du moins —, et il semble raisonnable de considérer cela comme une exception, ce qui exigerait une notification volontaire... En ce moment, les circonstances tendent vers une notification volontaire, n'est-ce pas?

**Mme Jennifer Stoddart:** Oui. Mais, encore une fois, je crois qu'il est préférable que le gouvernement informe les passagers de façon générale. Je crois que les transporteurs aériens pourraient probablement le faire dans des cas particuliers.

Est-ce que vous demandez si cela devrait figurer dans la loi?

**L'hon. Gerry Byrne:** C'est essentiellement ma question.

• (1225)

**Mme Jennifer Stoddart:** Honnêtement, nous n'avons pas examiné la question de façon approfondie. J'aurais tendance à dire que c'est le genre de choses qu'on règle au moyen de règlements ou de politiques gouvernementales.

**L'hon. Gerry Byrne:** C'est compris. Auriez-vous l'obligeance — je vous demande cela par l'entremise du président — de fournir une analyse approfondie, après la séance d'aujourd'hui, sur les amendements du projet de loi C-42 qui pourraient être envisagés et de le faire rapidement parce que nous avons un peu de temps?

Quant aux problèmes pour lesquels vous ne proposez pas nécessairement des amendements de la loi, quels sont les enjeux réglementaires particuliers dont le ministère des Transports doit tenir compte au moment de rédiger des règlements et d'établir des exigences sous le régime de ce projet de loi?

Pourriez-vous transmettre cela au président, à l'intention du comité? Encore une fois, votre diligence serait très appréciée, car il y a bien sûr l'échéance.

**Mme Jennifer Stoddart:** Oui, nous comprenons.

**L'hon. Gerry Byrne:** Merci. Ce serait grandement apprécié.

**Le président:** Le temps est écoulé.

Avant de passer à M. Mayes, j'ai une question. Je crois qu'elle est très générale, et vous ne pouvez peut-être pas y répondre.

Estimez-vous que les Canadiens sont conscients de la quantité de renseignements qu'ils fournissent — quelle que soit la transaction —, en particulier à un transporteur aérien ou lorsqu'ils vont à l'étranger?

**Mme Jennifer Stoddart:** Non. À mon avis, l'une des difficultés auxquelles mon bureau fait face est de sensibiliser les Canadiens au volume de renseignements personnels qui fait présentement le tour du monde. Des renseignements sont fournis chaque fois qu'ils font des achats, surtout en ligne. Nous avons tenu des consultations sur différents aspects à ce chapitre. Le fait de devoir composer avec le foisonnement de l'information et le fait que les gens ne connaissent pas les répercussions de leurs activités actuelles représentent une difficulté continue au chapitre de la sensibilisation et de l'établissement de politiques.

**Le président:** Y a-t-il des cas qui vous viennent à l'esprit où des renseignements qu'un voyageur a présentés à une administration quelconque — les États-Unis ou un autre pays — ont été communiqués publiquement à une autre organisation? Y a-t-il un exemple?

**Mme Jennifer Stoddart:** Entendez-vous par « publiquement » une communication « entre des entités publiques »?

**Le président:** Je veux dire qu'ils ont été pris et utilisés à d'autres fins.

**Mme Jennifer Stoddart:** Je crois, monsieur le président, que le cas classique est Maher Arar, qui revenait au Canada de la Tunisie — si mes souvenirs sont bons — et qui faisait escale à New York, où il a été détenu, puis envoyé en Syrie sur la foi de ses renseignements personnels, qui avaient été communiqués aux autorités américaines.

**Le président:** Merci.

Monsieur Mayes.

**M. Colin Mayes (Okanagan—Shuswap, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je n'ai qu'une question d'ordre juridique qui vient de me traverser l'esprit. Si un appareil canadien survole les États-Unis et qu'un terroriste à bord fait s'écraser l'avion et cause des dommages et fait des victimes, les citoyens américains qui ont subi des pertes seraient-ils en droit de poursuivre le gouvernement parce que ce dernier n'a pas fait preuve de diligence raisonnable pour ce qui est de veiller à ce que son espace aérien soit sécuritaire? Autrement dit, si nous n'adoptons pas le projet de loi et que les Américains nous disaient simplement d'y aller et qu'ils n'ont aucune inquiétude à cet égard, peut-on les tenir légalement responsable de pas avoir protégé leur espace aérien?

**Mme Jennifer Stoddart:** Je crois que je vais demander à mon conseiller de répondre.

**Me Daniel Caron:** Je crois que je ne serai pas d'une grande aide. Comme je ne suis pas expert ni du droit américain ni de la responsabilité civile américaine ni de la responsabilité gouvernementale, je ne suis pas sûr d'être en mesure de répondre à la question.

**M. Colin Mayes:** Ce que je veux savoir, vraiment, c'est si le droit à la protection de la vie privée des Canadiens l'emporte sur le droit à la sécurité et à la sûreté des Américains? Telle est la question. Selon moi, le gouvernement américain est tenu d'assurer la sûreté de son espace aérien pour ses citoyens, et je crois que la demande n'est pas déraisonnable.

**Mme Jennifer Stoddart:** Compte tenu de la nature de l'appareil judiciaire américain et de la facilité avec laquelle on peut soulever un litige aux États-Unis, comparativement au Canada, je me risquerais à dire que rien ne pourrait faire obstacle à une poursuite aux États-Unis, si la sécurité aérienne a connu des défaillances. Mais je ne saurais en prédire l'issue.

**M. Colin Mayes:** Je vais partager mon temps avec M. Trost.

**M. Brad Trost (Saskatoon—Humboldt, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je vous écoute et je réfléchis à l'absurdité de la situation. Nous sommes en train d'examiner trois éléments d'information à fournir aux États-Unis. Lorsque je réserve un billet auprès d'Air Canada, ils obtiennent beaucoup plus de renseignements que ce que le gouvernement américain demande, et ils les conservent beaucoup plus longtemps que sept jours. Ils savent tout, comme les détails de tous mes vols depuis mon adhésion à Aéroplan. Je dois donc dire que c'est un peu absurde. Nous sommes plus préoccupés par ce que le gouvernement américain fera de ces renseignements que par les renseignements détenus par Air Canada ou d'autres transporteurs aériens, qui — malgré leur comportement responsable — sont plus vulnérables que d'autres organisations.

Permettez-moi de proposer quelque chose qui pourrait répondre aux besoins en matière de protection de la vie privée des gens. Je crois que les personnes préoccupées par cela sont rares. Je crois que la plupart de mes commettants seraient plus outrés de payer 50, 100 ou 200 dollars de plus pour leur billet d'avion pour les Antilles que de fournir trois éléments d'information.

Que pensez-vous de la suggestion de tenir les transporteurs aériens d'informer les passagers — ils pourraient le faire sur le billet d'avion — des renseignements qui sont communiqués et de l'endroit où ils iront? Il pourrait y avoir un site Web où les gens pourraient effectuer un suivi s'ils ont d'autres questions. Cela n'engendrerait presque aucun coût supplémentaire s'ils mettaient l'avis à la fin du billet électronique. Ce serait quelques mots de plus à inscrire, un petit site Web à faible coût, puis la responsabilité revient au client.

Cela permettrait-il de dissiper vos préoccupations? Encore une fois, connaissant mes commettants, je suis sûr que 99,99 p. 100 de ces derniers craindront davantage une hausse des tarifs aériens pour les Antilles. Une personne sur 1 000 sera réellement préoccupée en raison de son ethnicité, de ses antécédents ou de ses circonstances personnelles. Est-ce que cela permettrait de dissiper vos préoccupations et de maintenir la structure des coûts?

• (1230)

**Mme Jennifer Stoddart:** Je ne crois pas que cela soit au centre de mes préoccupations, qui concernent le fait que nos renseignements puissent se retrouver dans une base de données gouvernementale d'un autre pays. C'est ça, le problème.

**M. Brad Trost:** Mais ils reçoivent moins d'information qu'Air Canada et l'utilisent pour moins longtemps.

**Mme Jennifer Stoddart:** Mais il y a une différence de pouvoir. Air Canada n'a pas le même pouvoir sur les citoyens canadiens que ne l'ont les États-Unis sur les Canadiens qui sont en territoire américain, qui le survolent ou même qui sont extradés. Air Canada n'a pas ce pouvoir.

Pour répondre à votre question, je crois que c'est une excellente idée. Selon moi, la transparence est toujours la meilleure approche à adopter lorsqu'on a affaire aux renseignements personnels des gens. Je suis d'avis qu'il faudrait leur dire, au moment où ils achètent leur billet, que ces éléments d'information seront communiqués à tel ou tel pays qu'ils survoleront. Pour le moment, il ne s'agit que des États-Unis.

**M. Brad Trost:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci. Cela met fin à la série de questions. J'aimerais passer à une autre série d'interventions de quatre minutes.

Monsieur Bevington.

**M. Dennis Bevington:** Merci, monsieur le président. Je suis heureux d'avoir l'occasion de poser encore quelques questions. Permettez-moi seulement de jeter un coup d'oeil à mes notes parce que je ne pensais pas que vous me redonneriez la parole aussi vite.

Nous nous retrouverons donc dans une situations où le gouvernement américain va analyser les données des passagers et transmettra aux transporteurs aériens des décisions relatives au refus d'embarquement ou demander un contrôle plus serré. Le gouvernement vous a-t-il expliqué ce en quoi consisterait ce contrôle supplémentaire et ce que cela pourrait supposer?

**Mme Jennifer Stoddart:** Peut-être mon conseiller a-t-il reçu une explication à cet égard. Personnellement, je n'en ai pas eue.

**M. Carman Baggaley:** Non. Le gouvernement du Canada ne nous a pas expliqué en quoi consisterait ce contrôle, et, à sa décharge, peut-être que ce ne serait pas le gouvernement du Canada qui l'effectuerait. Ce contrôle pourrait comprendre des questions visant à déterminer si la personne qui essaie de monter à bord d'un avion ou d'obtenir une carte d'embarquement est véritablement celle qui est sur la liste des personnes à surveiller ou sur celle des personnes interdites de vol. Pour utiliser un exemple connu, cela pourrait comprendre des questions permettant de déterminer si cet Edward Kennedy est celui dont le nom est sur la liste de personnes à surveiller ou s'il s'agit en fait du regretté sénateur, qui a eu des problèmes importants à cet égard.

Il y a toujours eu des problèmes et de la confusion liés aux noms sur la liste américaine de personnes interdites de vol, et le contrôle additionnel viserait en partie à prévenir ce genre de choses. Le contrôle pourrait également comprendre des questions sur les lieux que le passager prévoit visiter et ses projets de voyage futurs.

• (1235)

**M. Dennis Bevington:** Nous avons donc déterminé que les États-Unis peuvent utiliser ces renseignements comme ils l'entendent. Les États-Unis auraient-ils le droit, en vertu de leurs lois tolérance zéro, de refuser un survol à une personne au Canada qui a commis une infraction en matière de drogue et qui est donc interdite de territoire aux États-Unis? Empêcherait-on à ces personnes de monter à bord d'un avion qui survole les États-Unis?

**M. Carman Baggaley:** Je sais, par exemple, qu'il y a un processus en place pour l'ajout de noms à notre liste de personnes interdites de vol. Je ne prétends pas connaître le processus américain pour ajouter des noms à leur liste. Je sais toutefois qu'elle est examinée minutieusement. J'ignore si cela va vous rassurer, mais le département de la Justice des États-Unis a examiné la liste de personnes interdites de vol en 2007. Le côté positif de la chose, c'est que cette liste fait l'objet d'un examen approfondi. Lorsqu'ils ont étudié la liste de personnes interdites de vol en 2007, elle comprenait environ 70 000 noms. Ils ont découvert qu'une proportion importante de ces noms — environ la moitié — n'auraient pas dû être là. Il y a donc un certain contrôle. Il y a des freins et contrepoids.

**M. Dennis Bevington:** Ma question porte davantage sur la loi telle qu'elle existe. En vertu de cette loi et de la leur, si un avion survole les États-Unis, ces derniers doivent-ils indiquer la raison pour laquelle ils ont empêché une personne de monter à bord?

**M. Carman Baggaley:** Selon ce que j'en ai compris, non. La même chose s'applique au programme canadien des personnes interdites de vol. On n'est pas tenu d'indiquer pourquoi une personne ne peut pas monter à bord d'un avion. On peut se contenter de lui dire qu'elle est interdite de vol parce qu'elle est sur la liste. On ne lui remettra pas de carte d'embarquement. On n'est pas tenu de lui dire pourquoi.

**Le président:** Je dois vous demander de vous arrêter là.

Je redonne la parole à M. Gaudet.

[Français]

**M. Roger Gaudet:** Merci, monsieur le président.

Je suis en faveur de la sécurité. Ça ne me cause aucun problème. Le fait qu'on fournisse mon nom ne me dérange pas, je n'ai rien à cacher. Par contre, j'ai l'impression que ce sont surtout des organisations comme le FBI, la CIA, la Gendarmerie royale du Canada et INTERPOL qui ont cela en main, et non des compagnies aériennes comme Air Canada qui vont transmettre tous ces renseignements aux Américains. Je n'ai pas d'objection à ce que mon nom soit transmis au FBI. La CIA, le FBI et tous ces organismes communiquent-ils entre eux? Ils sont censés tout savoir. La dernière fois qu'ils en ont laissé embarquer un — je ne me souviens plus dans quel pays c'était —, ils le connaissaient. Le problème est que certains n'avaient pas fait leur travail.

Habituellement, ils arrivent à savoir tout ce qui se passe au moyen de ces systèmes. Ils savent que Roger Gaudet et Jeff Watson ne représentent pas un problème. Ils nous connaissent depuis bien des années. Si nous étions dans leur collimateur, ils sauraient quel genre de personnes nous sommes. C'est pourquoi je n'ai pas d'objection à donner mon nom. Je voulais simplement dire qu'à mon avis, tous ces intervenants connaissent les personnes réellement malhonnêtes.

J'aimerais entendre vos commentaires à ce sujet.

**Mme Jennifer Stoddart:** Oui, ce sont eux, les spécialistes, mais des erreurs peuvent se produire.

**M. Roger Gaudet:** Oui, bien sûr. Je suis d'accord avec vous.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Dhaliwal.

**M. Sukh Dhaliwal:** Merci.

Madame la commissaire, je ne suis pas certain d'avoir bien entendu. Avez-vous dit que l'efficacité du programme canadien des personnes interdites de vol n'a pas été prouvée?

**Mme Jennifer Stoddart:** Je citais — avec exactitude, j'espère — l'enquête du commissaire Major sur la catastrophe d'Air India de 1982. À l'égard des divers aspects de la sûreté aérienne, il a indiqué d'une part, que, jusqu'à maintenant, rien n'avait prouvé irréfutablement que ce contrôle strict et ces mises en correspondance constantes entre les noms des passagers et les noms sur des listes de personnes à surveiller avaient permis de prévenir d'autres catastrophes aériennes. D'autre part, il a réclamé un contrôle plus strict des bagages, du fret et des avions-cargos, des vols non commerciaux, des zones entourant les aéroports, du personnel des aéroports, etc. C'est dans ce contexte que je citais l'enquête Major.

**M. Sukh Dhaliwal:** D'accord.

Concernant l'autre approche, vous avez dit que le gouvernement devrait informer les Canadiens au sujet de cette nouvelle loi et des nouvelles exigences qui entreront en vigueur. Serait-il préférable que le gouvernement communique avec les personnes qui sont sur la liste des personnes interdites de vol pour les en informer avant qu'ils n'essaient de voyager?

• (1240)

**Mme Jennifer Stoddart:** De nombreuses personnes ont réclamé cela, mais la réponse du gouvernement, c'est que le fait de dire à ces personnes qu'elles sont sur la liste des personnes interdites de vol nuirait à la sécurité nationale. Et, même si on vous intercepte à l'aéroport, comme mon collègue l'a dit, on ne vous dira pas exactement pourquoi on le fait ni pourquoi vous ne pouvez pas prendre l'avion. Si j'ai bien compris les experts en sécurité nationale, si l'on disait aux gens pourquoi ils ont été interceptés, on révélerait trop de choses sur ce que le gouvernement sait ou ne sait pas au sujet de leurs activités. Tout cela est très secret.

**M. Sukh Dhaliwal:** C'est justement cela qui me dérange. Comme votre collègue l'a mentionné et vous l'avez répété, le gouvernement ne devrait pas révéler pourquoi cette personne est interceptée à l'aéroport. Il n'y a donc pas de recours, puisque cette personne ne sait pas pourquoi elle a été interceptée ou pourquoi elle n'a pas le droit de prendre l'avion. Comment cette personne peut-elle donc se défendre et tenter un recours dans ces situations?

**Mme Jennifer Stoddart:** Oui. C'est exactement cela le problème, et c'est ce qu'on a souligné. Certaines personnes qui ont passé par le bureau des recours au Canada n'ont pas vécu une expérience très satisfaisante, selon ce que nous avons pu comprendre.

**M. Sukh Dhaliwal:** Alors, essentiellement, vous êtes d'avis qu'il n'y aura aucun recours pour les personnes qui sont interceptées à l'aéroport?

**Mme Jennifer Stoddart:** Nous ne connaissons pas de cas de redressement importants réglés par le bureau des recours canadiens, mais je ne suis pas au courant des dernières nouvelles à cet égard. Nous allons réaliser une vérification de ces mécanismes l'an prochain — nous en avons fait une l'an dernier —, alors je pourrai vous en dire davantage plus tard sur la manière dont cela fonctionne. Tout cela venait de commencer quand nous avons fait la vérification, alors, selon mon souvenir, il n'y avait pas de résultats concluants sur cette question particulière.

**M. Sukh Dhaliwal:** Il y avait également un député sur la liste des personnes interdites de vol. Ces personnes seront donc les victimes de ces nouvelles exigences?



**Mme Jennifer Stoddart:** Comme nous l'avons mentionné, certains pourront tenter un recours, surtout dans les cas de faux positifs. Un bon nombre d'entre nous ont le même nom que quelqu'un d'autre ailleurs dans le monde. Si une personne sur la liste peut clarifier cela, elle peut obtenir un redressement. Toutefois, si le problème concerne ses actes, ses fréquentations ou quelque chose de ce genre, il se peut qu'elle ne puisse jamais clarifier les choses.

**M. Sukh Dhaliwal:** Merci.

**Le président:** Merci.

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Merci, monsieur le président.

Vous avez mentionné que des gens ont intenté des recours et qu'ils ont été insatisfaits de leur issue. Y a-t-il deux ou trois de ces recours par année — ou un ou deux? Je sais que vous venez de commencer, mais vous avez seulement dit qu'il y en a quelques-uns.

**Mme Jennifer Stoddart:** Je ne pourrais pas vous le dire au pied levé. Je vous en reparlerai plus tard.

**M. Brian Jean:** Je suis tout simplement curieux. Est-ce qu'il y en a moins de dix?

**Mme Jennifer Stoddart:** Oui. C'est un programme très nouveau. Je ne peux pas répondre à votre question tout de suite, mais je fournirai une réponse au comité plus tard.

**M. Brian Jean:** Je voulais soulever cette question parce que, si j'ai bien compris, il y a moins de dix cas semblables par année. Il n'y en a que quelques-uns sur les 100 millions de personnes qui prennent un vol au Canada chaque année. Cela me semble...

**Mme Jennifer Stoddart:** Oui. Si ma mémoire est bonne, il y en a si peu qu'il est difficile de tirer des conclusions claires à ce sujet. Il y a des preuves empiriques, y compris une étude réalisée par certains syndicats et groupes de défense des libertés civiles, selon lesquelles les gens appartenant à certains groupes ethniques ont été interceptés de si nombreuses fois qu'ils évitent, finalement, de prendre l'avion. Je répète qu'il s'agit de preuves empiriques. Il s'agit d'entrevues individuelles. On ne connaît donc pas les pourcentages. Même des personnes ayant un certain type de nom et appartenant à certains groupes ethniques ont été interceptées.

**M. Brian Jean:** Il est évident que personne ici ne tolérera cela, alors nous apprécierions tout type d'information qui donnerait à croire que cette situation existe, car cela ne serait pas toléré au Canada — en général — par qui que ce soit.

J'ai cru comprendre que vous avez mené un certain nombre d'enquêtes. Quelques-unes d'entre elles m'intéressent parce que je magasine chez Winners de temps en temps, et chez HomeSense. Vous avez mené l'enquête relative au géant américain de la vente au détail, TJX. Quelles conclusions avez-vous tirées? Pour moi, il s'agit de la même chose. Je préférerais de beaucoup donner mes renseignements personnels au gouvernement américain — avec tous ses mécanismes de surveillance — qu'à Winners, par exemple. Qu'est-ce qui est advenu de cette affaire?

• (1245)

**Mme Jennifer Stoddart:** Essentiellement, le problème était que T.J. Maxx, l'entreprise mère aux États-Unis, avait pris la décision opérationnelle de ne pas se conformer à la norme plus sévère imposée par l'industrie relativement au cryptage pour la transmission des renseignements personnels liés à l'utilisation des cartes de crédit parce qu'elle ne croyait pas qu'il s'agissait d'un risque important. Eh bien, ce risque s'est révélé énorme, et je crois que, au bout du

compte, T.J. Maxx a dû verser 35 millions de dollars en redressements, particulièrement à des banques.

**M. Brian Jean:** Selon ce que j'en sais, les États-Unis ont dépensé beaucoup d'argent pour mettre en place leur nouveau système. De fait, si j'ai bien compris, ils utilisent les toutes dernières technologies pour traiter leurs données de cryptage et toutes les autres données qu'ils utiliseront pour ce système particulier dont nous parlons.

Vous hochez de la tête.

**Mme Jennifer Stoddart:** Je ne sais pas si c'est le cas, mais je présume que le processus de transmission de données de sécurité nationale du gouvernement américain respecte la norme la plus élevée de cryptage disponible. T.J. Maxx a consciemment décidé de ne pas respecter cette norme.

**M. Brian Jean:** Mais elle a changé d'idée, non?

**Mme Jennifer Stoddart:** Oui.

**M. Brian Jean:** Vous êtes membre de l'Association du Barreau canadien. Êtes-vous avocate?

**Mme Jennifer Stoddart:** Oui.

**M. Brian Jean:** Et j'ai remarqué que vous avez appelé votre conseiller juridique Daniel Caron. Est-ce que c'est le Dr Daniel Caron?

**Me Daniel Caron:** Non.

**M. Brian Jean:** Est-ce que c'est votre père? Ou s'agit-il de quelqu'un d'autre?

**Me Daniel Caron:** Je ne sais pas. Je suis certain qu'il y a beaucoup de Daniel Caron.

**M. Brian Jean:** Eh bien, vous êtes un auteur et un pédagogue très connu, selon l'information que j'ai ici, alors je vous félicite.

**Me Daniel Caron:** D'accord. Merci.

**M. Brian Jean:** J'étais curieux au sujet de l'allusion que vous avez faite au sujet des États-Unis et des étrangers qui entrent dans le pays.

Selon ce que j'ai compris du droit aux États-Unis, lorsqu'un étranger entre au Canada, il a droit à la même protection qu'un citoyen — de fait, il n'y a aucune différence. Alors, ne serait-il donc pas juste de dire qu'un Canadien qui atterrit aux États-Unis ou qui arrive sur le territoire américain aurait droit à la même protection et aux mêmes recours qu'un Américain? J'ai été avocat dans le domaine des préjudices personnels, alors je comprends ce que M. Mayes disait au sujet de la négligence. Ces Canadiens dont j'ai parlé ne jouiraient-ils pas de la même protection — et, de fait, du même droit d'intenter une poursuite si leurs renseignements personnels étaient communiqués à autrui — qu'un Américain?

**Me Daniel Caron:** Je parlais seulement de l'application de la U.S. Privacy Act et des droits qui sont prévus en vertu de cette loi, et cette dernière ne s'applique généralement pas aux visiteurs ni aux étrangers.

En ce qui concerne le programme Secure Flight qui est géré par le département américain de la Sécurité intérieure, il a été soustrait à un certain nombre de dispositions de la Privacy Act. Ainsi, dans le cadre de ce programme, ni les Américains, ni les Canadiens, ni tous les autres visiteurs ou étrangers n'auront droit à certaines des mesures de protection prévues dans la U.S. Privacy Act. De plus, même si les citoyens américains auraient le droit de demander un contrôle judiciaire de certaines décisions rendues par le DHS, les citoyens canadiens n'auraient pas ce droit.

**M. Brian Jean:** Ce n'est pas l'information que j'ai eue.

**Me Daniel Caron:** C'est ce que j'ai compris.

**M. Brian Jean:** J'apprécierais que l'on donne suite à cette question, car elle est très importante. Cela ne concorde ni avec l'information que j'ai eue ni avec mon interprétation de la loi. En fait, je crois savoir qu'ils ont exclu certaines dispositions des lois sur la protection des renseignements personnels aux États-Unis, mais aussi que nous avons exactement la même protection en vertu de ces lois qu'un citoyen américain. J'apprécierais donc un suivi.

C'était ma dernière question. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci.

Si vous me le permettez, j'ai une question supplémentaire. L'un des problèmes actuels — et je crois que la plupart des députés en ont probablement entendu parler par leurs électeurs — tient aux vérifications des antécédents. On demande à ces gens de fournir leur nom, leur sexe et leur date de naissance, ce qui est essentiellement ce dont nous parlons ici. Je crois qu'on demande la date de naissance parce que les gens peuvent changer leur nom, mais il est plus difficile de changer sa date de naissance. Il y a des gens pour qui cela cause des problèmes, puisqu'ils ont la même date de naissance qu'un criminel. Alors, c'est tout un défi.

Cela ne ressemble-t-il pas en quelque sorte aux demandes des Américains par rapport aux survols? Ne s'agit-il pas d'un moyen très simple d'identifier les gens ou au moins d'éliminer toutes les mesures de suivi inutiles qui sont prises? Si l'on peut mettre en correspondance la date et l'année de naissance d'une personne avec celles d'un criminel, ne vaudrait-il pas la peine de pousser l'examen un peu plus loin pour déterminer qui est cette personne, dans les faits? C'est cela qu'ils demandent, ou quelque chose du genre, n'est-ce pas?

**Mme Jennifer Stoddart:** Encore une fois, je ne sais pas comment les États-Unis gèrent leur programme de sécurité, mais, selon ce que j'en ai compris, l'objectif n'est pas seulement de cerner les menaces

immédiates, mais d'essayer de prévenir les menaces en examinant les habitudes des gens qui pourraient survoler les États-Unis. Par exemple, l'une des choses qui a été soulignée, c'est que, avant de passer à l'acte, ces personnes font plusieurs exercices d'essai pour vérifier le système de défense. Je pense que la volonté des Américains d'identifier les personnes qui survolent leur territoire est liée à cette préoccupation. Ils veulent déterminer comment contrer ces personnes qui tentent de déterminer comment miner la sécurité nationale américaine du haut des airs.

• (1250)

**Le président:** Mais si vous devez fournir votre date et votre année de naissance et que cela vous relie à quelqu'un qui a un casier judiciaire, ils ne vous laisseront pas prendre l'avion une seule fois pour faire un exercice d'essai, n'est-ce pas?

**Mme Jennifer Stoddart:** S'il s'agit d'un vol commercial, les autorités auront accès à tous les autres éléments d'information et vérifieront probablement l'adresse et peut-être même d'autres bases de données. Peut-être cela vous est-il déjà arrivé, avant le programme des survols. On aura vérifié les autres renseignements qu'on avait sur vous pour vous distinguer d'une autre personne qui a le même nom que vous, mais qui est, de fait, un criminel.

**Le président:** Merci.

Sur ce, je remercie nos invités d'être venus aujourd'hui.

Mardi, nous recommençons. Je demanderais à tout le monde de lire attentivement les notes que nous enverrons au cours de la prochaine journée, ou dans ces eaux, concernant une rencontre du sous-comité et la planification de futures séances à l'extérieur de notre horaire régulier.

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>