



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent de la sécurité publique et nationale

SECU • NUMÉRO 058 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 7 novembre 2012

Président

M. Kevin Sorenson

Comité permanent de la sécurité publique et nationale

Le mercredi 7 novembre 2012

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Kevin Sorenson (Crowfoot, PCC)): Bonjour tout le monde.

Je déclare ouverte la séance numéro 58 du Comité permanent de la sécurité publique et nationale. Nous sommes le mercredi 7 novembre 2012. Nous allons consacrer la séance d'aujourd'hui à l'examen des articles 264 à 268, qui touchent la Loi sur les douanes de 2001.

Comme vous le savez, ces articles font partie du projet de loi C-45, loi n° 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 29 mars 2012 et mettant en oeuvre d'autres mesures. Ces articles du projet de loi C-45 concernent le comité.

Les témoins avec lesquels nous allons examiner ces articles viennent de l'Agence des services frontaliers du Canada.

Nous accueillons tout d'abord au comité M. Daniel Champagne, directeur général de l'infrastructure et des opérations environnementales, puis Mme Christine Stolarik, directrice générale de la Direction des programmes avant l'arrivée à la frontière, Mme Anita Henderson, avocate aux services juridiques, et enfin Mme Sharon McKeen, gestionnaire de l'Unité des voyageurs, de l'information préalable et des programmes.

Le comité remercie ces témoins de leur présence. Une fois encore, le service des administrations publiques canadiennes se mettra immédiatement à notre disposition pour nous aider dans l'examen de ces articles, qui font partie de la loi d'exécution. Dans la dernière demi-heure et en fonction des témoignages entendus, nous débattrons d'éventuels recommandations et amendements.

Nous attendons impatiemment le témoignage de M. Champagne.

Je constate que le texte que vous avez en mains n'est pas très long. Nous allons essayer de faire en sorte que l'exposé soit le plus bref possible pour avoir plus de temps pour les questions et les recommandations.

Bienvenue, monsieur.

M. Daniel Champagne (directeur général, Infrastructure et des opérations environnementales, Agence des services frontaliers du Canada): Merci, monsieur le président, et merci aux membres du comité.

Comme le comité le sait bien, l'Agence a pour mandat de fournir des services frontaliers intégrés à l'appui des priorités liées à la sécurité nationale et à la sécurité publique, et de faciliter la libre circulation des personnes et des marchandises légitimes, qui respectent les exigences de la loi.

[Français]

Cette responsabilité s'étend à l'exécution de la politique en matière d'immigration et de réfugiés, de même qu'à l'inspection à la frontière des aliments, des végétaux et des animaux. Elle consiste aussi à fournir un appui sur le plan des renseignements et des mesures

d'application de la loi en vue de nous acquitter de nos obligations législatives en matière de sûreté et de sécurité.

Dans l'ensemble, l'ASFC est chargée de l'application de quelque 90 lois et règlements qui régissent l'admissibilité des personnes et des marchandises qui entrent au Canada ou qui en sortent.

[Traduction]

C'est avec plaisir que nous sommes ici pour discuter des modifications proposées à la Loi sur les douanes dans le projet de loi C-45. Elle comprend en tout trois amendements.

S'agissant premièrement des renseignements sur les voyageurs avant leur départ, le premier amendement proposé changera le paragraphe 107.1(1) de la Loi sur les douanes afin de permettre au ministre de la Sécurité publique d'exiger que soient présentés les renseignements réglementaires sur les personnes censées être à bord d'un moyen de transport. Les fonctionnaires de l'Agence pourront ainsi examiner plus tôt avant le départ les renseignements sur les voyageurs. Cet amendement est conforme aux priorités de l'Agence, qui souhaite repousser la frontière et réagir le plus tôt possible aux menaces.

Compte tenu des programmes nouveaux ou modifiés dans le cadre desquels on recueille, utilise, conserve ou divulgue des renseignements personnels, l'Agence évaluera les risques qu'ils présentent pour les droits individuels à la protection des renseignements personnels, et traitera ces risques par des stratégies appropriées. Traitant quotidiennement d'importants volumes de données personnelles de nature délicate, l'Agence respecte les droits à la protection des renseignements personnels et favorise la protection de ces droits dans l'ensemble de l'organisation. On en a pour preuve la réputation de chef de file mondial que l'Agence a acquise dans le traitement des données d'information préalable sur les voyageurs et de leur dossier.

[Français]

Ce changement protégera les Canadiens en rehaussant l'intégrité de la frontière. Il devrait donner lieu à des économies de coûts à long terme grâce à une réduction considérable des coûts qu'entraîne l'arrivée de personnes interdites en territoire canadien.

• (1535)

[Traduction]

Concernant les données à fournir pour le précontrôle du fret, le deuxième amendement proposé changera l'article 12.1 de la Loi sur les douanes de façon à améliorer l'évaluation du risque posé par les marchandises avant leur arrivée au Canada. Cet amendement renforce et rationalise les exigences en matière d'information préalable à l'arrivée — et notamment l'information préalable au chargement — pour toutes les marchandises importées au Canada, y compris les marchandises en transit. Il améliore par ailleurs les mesures d'application de la loi en fonction de l'information préalable fournie, et notamment celles qui sanctionnent le refus d'obtempérer à un avis de « ne pas charger » émis par l'Agence.

[Français]

Les modifications vont permettre à l'ASFC d'atténuer les menaces à la santé, à la sûreté et à la sécurité avant que les marchandises n'arrivent au Canada.

[Traduction]

Le dernier amendement vise à préciser les obligations des autorités portuaires par rapport à l'entretien des installations douanières.

De plus en plus, les propriétaires et exploitants de ponts à péage et de tunnels internationaux, d'aéroports, de ports maritimes et de chemins de fer remettent en question et contestent en justice la portée de leurs obligations aux termes de l'article 6 de la loi selon lesquelles ils sont tenus de fournir, d'équiper et d'entretenir sans frais pour Sa Majesté des installations douanières adéquates.

Les amendements précisent ce que l'Agence a toujours exigé des propriétaires et des exploitants, à savoir de fournir et d'entretenir ce qu'ils ont toujours fourni et entretenu sans frais pour Sa Majesté depuis l'entrée en vigueur de l'article 6 en 1986.

[Français]

Les modifications n'imposent pas de devoirs ou de conditions supplémentaires aux propriétaires ou aux exploitants qui recueillent des droits de passage et des frais auprès des voyageurs qui utilisent leurs installations. La modification quant à ce qu'on entend par « maintenir » est nécessaire pour garantir que l'ASFC continuera à avoir accès gratuitement aux installations situées aux points d'entrée.

[Traduction]

Les trois amendements relatifs à l'Agence qui vous sont présentés appuient les efforts que celle-ci déploie pour faire en sorte que les voyageurs et les marchandises ne présentent pas de menace pour la sécurité du pays.

[Français]

Je vous remercie de m'avoir permis de m'adresser à vous aujourd'hui. Nous sommes prêts à répondre à vos questions.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie beaucoup de votre témoignage et de l'avoir préparé sous forme de document. Cela nous facilitera la tâche.

Nous allons passer à la première série de questions en commençant par la secrétaire parlementaire du ministre de la Sécurité publique.

Vous avez la parole, madame Bergen.

Mme Candice Bergen (Portage—Lisgar, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Et merci aux témoins d'être venus.

La première série de questions porte sur les amendements relatifs au programme d'information préalable sur les voyageurs ou programme IPV.

Monsieur Champagne, pouvez-vous nous dire si ces amendements ont fait l'objet de consultations auprès du Commissariat à la protection de la vie privée.

M. Daniel Champagne: Merci beaucoup de la question.

Si le comité n'y voit pas d'inconvénient, je vais laisser Christine Stolarik répondre.

Mme Kristine Stolarik (directrice générale, Direction des programmes avant l'arrivée à la frontière, Agence des services frontaliers du Canada): Merci de la question.

Oui, nous collaborons régulièrement avec le Commissariat à la protection de la vie privée sur le dossier de l'information préalable sur les voyageurs et de l'information relative au dossier du passager, ou dossier IPV et DP. Depuis 2003, nous leur soumettons les documents que nous avons préparés les concernant.

Mme Sharon McKeen, qui m'accompagne, est la spécialiste de ce dossier. Depuis qu'elle s'en occupe, elle collabore étroitement avec le Commissariat à la protection de la vie privée. Elle pourra en outre vous donner une petite chronologie de ces consultations et de leur évolution.

Sharon.

Mme Sharon McKeen (gestionnaire, Unité des voyageurs, Information préalables et des programmes, Agence des services frontaliers du Canada): Merci.

Nos communications avec le commissariat portent sur l'évaluation des facteurs relatifs à la vie privée. Il y en a eu trois depuis 2003. Deux ont été effectués en 2003 et une en 2004. Nous avons en outre répondu à une vérification effectuée en 2006. Nous avons procédé à un examen conjoint des formalités que nous imposons au titre de l'IPV et du DP à tous les transporteurs commerciaux pour les vols à destination du Canada, à l'exclusion des vols nationaux et des vols à destination de l'étranger.

Nous avons consulté le commissariat en mars 2011 et tout dernièrement en juin 2012. Lors de cette dernière consultation, nous avons passé en revue beaucoup... disons les améliorations mises en place pour l'IPV et le DP.

À la demande du commissariat, nous avons prévu une rencontre dans deux semaines pour parler des aspects techniques du DP.

• (1540)

Mme Candice Bergen: Merci.

Si je vous ai bien comprise, vous répondez oui à ma question; à savoir que vous consultez régulièrement le commissariat. Il semble donc que les amendements proposés ont fait l'objet de discussions avec lui.

Pouvez-vous nous dire quelle a été sa réaction?

Mme Sharon McKeen: Le commissariat s'intéresse aux modifications du programme qui sont actuellement débattues au sein d'une autre tribune, à l'occasion de négociations avec l'Union européenne. Je n'en parlerai pas, puisqu'elles sont en cours.

Nous avons appris que le commissariat s'inquiétait de ne pas être tenu au courant de l'accès aux données, de leur collecte, de leur garde et des garanties de protection de la vie privée. Voilà pourquoi nous avons pris l'initiative de le rencontrer en juin 2012, afin de parler de ces inquiétudes et de mettre les choses à plat.

Lorsque nous avons pris contact avec le Cabinet en 2010, puis au printemps 2011 — pour la révision de notre mandat —, on nous a imposé l'obligation de tenir le commissariat informé. C'est ce que nous avons fait. Son principal souci concerne l'accès aux données relatives à l'IPV et au DP, leur garde et leur collecte. C'est dans ces domaines que nous continuerons de le tenir informé de tout changement envisagé.

Mme Candice Bergen: Nous vous en savons gré. Nous voulons faciliter la circulation des biens et des voyageurs légitimes et empêcher celle de ceux qui sont illégitimes ou illégaux. Mais notre priorité demeure la protection de la vie privée des Canadiens. Voilà pourquoi nous apprécions autant ces initiatives. Merci de nous communiquer cette information.

Sur le même sujet, vous, ou vos collègues, pourriez souhaiter faire des commentaires. De par vos fonctions, vous avez brièvement mentionné la capacité qu'a l'Agence de traiter des informations, personnelles ou autres, de nature extrêmement délicate.

Pourriez-vous élaborer à ce sujet et sur les types de processus déjà en place, et nous parler également de votre mode de collaboration avec le commissariat à propos de ces initiatives? Il est important que nous sachions, je crois, la façon dont vous traitez l'information de nature délicate et, comme je l'ai dit, la protection de la vie privée des Canadiens étant un élément majeur de votre mandat, nous aimerions en connaître le contexte et votre expérience en la matière.

M. Daniel Champagne: Je vais laisser Christine Stolarik vous répondre sur la question de la protection de la vie privée. Merci.

Mme Kristine Stolarik: Merci de la question.

Monsieur le président, je vais demander à Sharon McKeen de vous répondre, car son service traite de beaucoup d'informations de nature délicate ayant trait à l'IPV et au DP.

Mme Sharon McKeen: Merci.

S'agissant de l'évolution du programme relatif à l'IPV et au DP, il a été mis sur pied en 2002 avec l'information préalable sur les voyageurs, autrement dit les renseignements biographiques. Nous y avons ensuite ajouté l'information sur les déplacements, autrement dit l'itinéraire, qui constitue le dossier passager.

Le Commissariat à la protection de la vie privée n'a pas vu d'un bon oeil que nous ayons accès à de l'information sur tous ceux qui voyagent au Canada. Cela suscitait pour eux de graves inquiétudes. Pour cette raison, nous faisons — et continuons de faire — beaucoup de travail pour surveiller les systèmes. Nous avons une série de 43 engagements pris conjointement avec l'Union européenne. Ces engagements ont été intégrés dans la réglementation et la loi.

La réglementation stipule l'endroit où l'information doit être conservée — elle indique même le nom du système automatisé qui la contient — et elle indique également le nom de la personne habilitée à l'utiliser. L'accès est autorisé en fonction de ce qui est absolument nécessaire de savoir. Des engagements sont en vigueur pour la garde de l'information, son partage — à qui nous pouvons la communiquer — et la fréquence d'accès.

Cette information — et c'est là un point extrêmement important — est en fait dépersonnalisée au moment où elle est obtenue. Au moment où l'information complète sur le voyageur nous parvient,

nous la conservons pendant 72 heures. Après ce délai, nous commençons à la dépersonnaliser en masquant son nom.

Nous avons encore accès à l'information restante de 72 heures à deux ans. Après deux ans, toute l'information est dépersonnalisée de sorte qu'on ne peut plus la relier à quelqu'un.

Nous y avons encore accès pendant 18 mois et jusqu'à concurrence de trois ans et demi. Après ce délai, toute l'information est supprimée ou retirée du système.

Nous ne conservons que l'information nécessaire aux fins d'application de la loi ou d'activités de renseignement. Nous n'y avons accès que dans la mesure où elle correspond à un dossier actif. Lorsqu'il ne l'est plus ou qu'on n'en a plus besoin aux fins d'application de la loi, l'information est supprimée.

● (1545)

Le président: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à l'opposition officielle, en la personne de M. Garrison.

M. Randall Garrison (Esquimalt—Juan de Fuca, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie beaucoup les témoins d'être venus à si bref préavis, non pas à cause du comité, mais du fonctionnement de la Chambre.

Mes questions vont porter sur les renseignements sur les voyageurs avant leur départ. J'aimerais revenir sur la question qu'a posée Mme Bergen.

Vous avez tenu des consultations avec le Commissariat à la protection de la vie privée, mais cela ne signifie pas que celui-ci a approuvé le texte du projet de loi dont nous sommes saisis aujourd'hui.

Mme Sharon McKeen: Il a approuvé les évaluations des facteurs relatifs à la vie privée qui ont été faites en 2003 et 2004. Nous sommes en train de les modifier pour tenir compte de l'évolution du programme.

C'est la raison pour laquelle nous commençons à avoir des séances d'information avec le Commissariat, pour traiter ces préoccupations.

M. Randall Garrison: J'en conclus que les changements apportés au programme n'ont pas encore été évalués par le Commissariat, ni d'ailleurs les amendements proposés. Est-ce exact?

Mme Sharon McKeen: Concernant les amendements à l'étude, nous avons amorcé nos négociations avec lui en juin, et nous lui avons communiqué certains des amendements entrepris conjointement avec l'Union européenne.

M. Randall Garrison: Ce qui nous arrive aujourd'hui est le résultat d'une planification regrettable, le comité des finances étant en concurrence avec nous pour faire comparaître la commissaire à la protection de la vie privée. En raison de restrictions, nous ne sommes pas en mesure de l'entendre. C'est la raison pour laquelle je consacre du temps à ces questions. J'aurais préféré les poser à la commissaire et je vous prie de m'excuser si vous les trouvez moins pertinentes.

Si j'ai bien compris la portée du principal amendement qui nous occupe et qui concerne les renseignements sur les voyageurs avant leur départ, il vous permettra de recueillir plus tôt au cours du processus à la fois l'IPV et l'information sur le DP, et de les transmettre également plus tôt à l'Agence des services frontaliers du Canada. Ai-je raison?

Mme Sharon McKeen: C'est cela. Aujourd'hui, l'information est envoyée au moment du départ, lorsque vous êtes assis dans votre siège, que votre ceinture est bouclée et que la porte de l'appareil est fermée. Malheureusement les vols de courte durée et les nombreux vols qui arrivent en même temps donnent lieu à des priorités concurrentes pour les agents du renseignement chargés d'évaluer les risques.

Nous recevons l'IPV et le DP pour repérer les menaces qui pèsent sur la sécurité des Canadiens à l'arrivée au pays. Pour cette raison et également pour être concurrentiels au niveau international, nous avons besoin de cette information un tout petit peu plus tôt afin de pouvoir évaluer les menaces.

M. Randall Garrison: Autrement dit, si vous obteniez cette information plus tôt, vous pourriez prendre contact avec la compagnie aérienne ou le transporteur pour lui demander de refuser l'accès à la personne visée, n'est-ce pas?

Mme Sharon McKeen: C'est certainement l'une des possibilités que nous aurions et qui n'existe pas aujourd'hui.

• (1550)

M. Randall Garrison: Cet amendement aurait-il un autre but que celui-ci?

Mme Sharon McKeen: Il a pour but de repérer les menaces. Si nous ne donnons pas de recommandation d'accès ou de refus d'accès à bord, l'une des possibilités est de repérer la menace de sorte qu'à l'arrivée en sol canadien, nous puissions rencontrer les personnes visées et remédier ainsi à la menace.

M. Randall Garrison: Vous attendez-vous, si cette information est exigée plus tôt, à ce qu'elle soit communiquée à d'autres gouvernements ou aux agences de sécurité d'autres pays?

Mme Sharon McKeen: Cette communication ne dépasserait pas les limites de celles que nous effectuons aujourd'hui. Nous ne communiquons que les renseignements autorisés en vertu des ententes actuelles et aux fins d'application de la loi.

M. Randall Garrison: Vous vous attendez donc, si cette information est obtenue plus tôt à pouvoir... Cela pourrait être l'occasion de communiquer cette information avant même que quelqu'un n'embarque dans l'avion.

Mme Sharon McKeen: C'est d'ailleurs le cas à leur actuelle.

M. Randall Garrison: En fait, vous ne le faites pas aujourd'hui, puisque vous n'avez pas cette information avant l'embarquement.

Mme Sharon McKeen: Non, mais la communication serait...

M. Randall Garrison: J'essaie simplement de mettre le doigt sur le changement que nous souhaitons examiner.

Mme Sharon McKeen: Oui. En fait, la modification vise à nous donner le temps d'évaluer le risque avant que les gens n'arrivent au Canada.

Nous aimerions évidemment pouvoir déterminer la menace en sol étranger afin qu'ils ne viennent pas au Canada. Ce serait la situation idéale. Même si nous ne sommes pas en mesure ou si nous n'obtenons pas l'autorisation de le faire, l'un de nos principaux objectifs, bien sûr, est de définir la menace avant leur arrivée et d'être

en mesure de prendre les choses en main dès qu'ils sont en sol canadien.

M. Randall Garrison: D'accord.

Donc, l'information préalable sur les voyageurs est essentiellement l'information sur le passeport, les données qui figureraient dans le passeport.

Mme Sharon McKeen: C'est l'information biographique.

M. Randall Garrison: Et dans ce qui semble plutôt inoffensif — le dossier passager — on trouve l'itinéraire complet du passager?

Mme Sharon McKeen: C'est exact.

M. Randall Garrison: Cela inclut-il d'autres destinations que le Canada, si elles font partie du même itinéraire? Autrement dit, si une personne transite par le Canada pour aller dans un autre pays, cette information serait contenue dans ce dossier.

Mme Sharon McKeen: Seulement si son avion atterrit ici.

M. Randall Garrison: Oui, seulement s'il atterrit ici.

Mme Sharon McKeen: Cela ne s'applique qu'aux vols internationaux qui atterrissent au Canada.

M. Randall Garrison: D'accord.

D'après les discussions — et nous avons reçu une lettre aujourd'hui — que nous avons eues avec le Commissariat à la protection de la vie privée, une vaste gamme de renseignements sont contenus dans ce dossier passager qui semble inoffensif. Cela peut tout inclure, par exemple qui a payé le billet et les noms des compagnons de voyage de la personne. La lettre que nous avons reçue aujourd'hui parle des exigences alimentaires, qui peuvent révéler des renseignements au sujet de la religion d'une personne ou d'autres caractéristiques personnelles.

Combien de temps ce DP est-il gardé dans le système, actuellement, pour chaque passager?

Mme Sharon McKeen: J'aimerais aborder deux points importants.

L'une des choses qu'il convient de mentionner, selon moi, c'est que nous n'avons pas accès à des données sensibles. S'il y a des données de nature délicate comme la religion, l'alimentation et certaines préférences, que ce soit... Je n'entrerai pas dans les détails, mais s'il y a des données sensibles qui entrent dans notre système, elles sont supprimées sur-le-champ. Personne ne les voit. Nous n'y avons pas accès. Nous ne sommes pas autorisés à détenir ces informations.

En ce qui a trait au deuxième point...

M. Randall Garrison: Cela comprend-il l'information sur les compagnons de voyage? Vous ne considérez pas qu'il s'agit de données sensibles?

Mme Sharon McKeen: Non. Avec les DP, nous savons où tout le monde est assis dans l'avion. Nous pourrions savoir le nom de la moitié des passagers. Il s'agit d'information publique.

L'autre point, c'est que l'information est conservée pour une période maximale de trois ans et demi, à moins, bien sûr, qu'elle ne soit essentielle à une mesure d'application de la loi. Pour ce qui est de la dépersonnalisation du DP, le nom de la personne est retiré après 72 heures. Après deux ans, tout ce qui identifie la personne est supprimé. Après trois ans et demi, si l'information n'a pas été consultée ni utilisée, elle sera supprimée.

Après deux ans, l'accès à cette information est très limité et n'est autorisé que par le sous-ministre ou le président de l'Agence des services frontaliers du Canada.

Le président: Je vous remercie beaucoup, madame McKeen. Nous allons y revenir.

La parole est maintenant à M. Leef, pour sept minutes.

M. Ryan Leef (Yukon, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

J'adresserai moi aussi la plupart de mes questions à Mme McKeen.

En ce qui concerne les opérations courantes et les procédures visant à détecter les menaces en sol étranger, il y a des moyens et des mécanismes déjà en place, n'est-ce pas?

Mme Sharon McKeen: Oui.

M. Ryan Leef: Comme vous l'expliquiez à M. Garrison, en vertu des conditions actuelles et des ententes de communication que vous avez, les renseignements obtenus par les procédures et les moyens que vous avez aujourd'hui sont communiqués conformément à ces ententes. Rien ne changera à ce chapitre — vous pourrez simplement recueillir ces renseignements plus tôt et utiliser des techniques différentes, pour ainsi dire, ou des textes législatifs différents. Est-ce exact?

• (1555)

Mme Sharon McKeen: C'est exact si... Oui, c'est exact.

M. Ryan Leef: Actuellement, un voyageur international qui passe par le Canada pour se diriger vers une autre destination doit se présenter à un point d'entrée et divulguer son itinéraire complet si un agent de l'ASFC le questionne à ce sujet à ce point d'entrée. Est-ce bien cela?

Mme Kristine Stolarik: Oui.

M. Ryan Leef: Cela ne change rien, dans le fond, n'est-ce pas?

Mme Kristine Stolarik: Non.

M. Ryan Leef: D'accord.

Ce n'est que par simple curiosité. Dans votre déclaration préliminaire, vous avez dit que l'amendement améliorera les mesures d'application de la loi en fonction de l'information préalable fournie, et notamment celles qui sanctionnent le refus d'obtempérer à un avis de « ne pas charger » émis par l'ASFC. Savons-nous maintenant s'il arrive souvent que l'on refuse de se conformer à un tel avis de l'ASFC?

Mme Kristine Stolarik: Je vous remercie de cette question.

Vous parlez de l'avis de « ne pas charger ». Est-il maintenant question du fret?

M. Ryan Leef: Je pense que c'est le terme que vous avez utilisé dans l'exposé. Je parle du fret, oui.

Mme Kristine Stolarik: D'accord.

Nous voulons renforcer nos exigences actuelles en matière d'information préalable au chargement en ce qui concerne le fret. Sharon a parlé des gens, et maintenant, nous allons parler du fret, plus particulièrement du mode maritime.

Nous ajouterions une exigence avant le chargement pour le transport aérien et renforcerions les mesures existantes d'application de la loi également. Nous n'avons pas cela actuellement, et nous aimerions l'ajouter. C'est ce que cela permet de faire. Nous l'avons sur le plan maritime, mais pas sur le plan aérien; cette disposition vise donc le mode aérien.

Encore une fois, nous voulons qu'avant même que la cargaison soit chargée et envoyée dans un port étranger, si nous obtenons des

renseignements selon lesquels quelque chose cloche au sujet de cette cargaison, nous n'autoriserons pas son chargement sur le navire.

M. Ryan Leef: Excellent.

Excusez-moi si je passe du coq à l'âne, mais pour ce qui est des données du dossier passager et de l'information préalable sur les voyageurs, cela s'appliquera-t-il aux gens qui arrivent au Canada par voie aérienne, terrestre ou maritime?

Mme Sharon McKeen: Par transport aérien seulement.

M. Ryan Leef: Les aéroports seulement.

Mme Sharon McKeen: Par « transport aérien » seulement.

M. Ryan Leef: Très bien.

Vous mentionnez, à la page 4 du document, que l'amendement concernant l'IPV et le DP devrait donner lieu à des économies de coûts.

Existe-t-il des prévisions en ce qui concerne ces économies, ou est-ce simplement qu'en général, vous estimez qu'il y aura des économies de coûts?

Mme Sharon McKeen: Je préférerais ne pas me prononcer sur quelque chose qui peut ou non se produire dans l'avenir.

M. Ryan Leef: Je comprends. Merci.

Y a-t-il d'autres activités ou stratégies d'application de la loi — et ici, je pense peut-être à l'avenir, quand vous parlez des contestations et des obligations des propriétaires et exploitants de ponts à péage — dans lesquelles le précontrôle prévu ou tout autre moyen de traiter les informations des passagers à l'avance améliorerait la circulation aux bureaux d'entrée?

C'est peut-être axé sur l'avenir... davantage que ce projet de loi, mais s'il y a des propriétaires et exploitants qui parlent d'un accès sans frais pour l'ASFC, je suis sûr qu'ils sont très disposés à donner accès sans frais à l'ASFC s'il y a une bonne densité de circulation, car évidemment, cela leur permet d'accroître les bénéfices grâce au système de péage.

L'ASFC envisage-t-elle des stratégies de précontrôle pour nos clients qui franchissent ces points d'entrée?

Mme Kristine Stolarik: Je vous remercie de la question.

Actuellement, nous avons le programme des voyageurs fiables, les voies NEXUS qui permettent de faciliter le passage des voyageurs à faible risque. Ils font l'objet d'une évaluation préalable des risques; ils sont fiables. Ils peuvent passer à cette voie spéciale qui leur est réservée. Cela permet de libérer les autres voies pour les voyageurs ordinaires.

Nous avons l'équivalent pour le volet commercial; nous les appelons les voies EXPRESS, pour le fret commercial ayant fait l'objet d'un précontrôle et ayant été désigné pour passer dans cette voie également.

Avons-nous des projets futurs? Une partie de l'initiative Par-delà la frontière prévoit une expansion des voies NEXUS et EXPRESS. Cela fait partie du projet, et c'est en cours.

M. Ryan Leef: Ces amendements au projet de loi relativement au transport aérien viennent donc compléter un ensemble de stratégies de l'ASFC grâce auxquelles le passage à la frontière se fera de façon plus efficace et sécuritaire pour le Canada. Serait-il juste de dire cela?

•(1600)

Mme Kristine Stolarik: Je dirais que c'est très juste. Nous aimerions mettre l'accent sur les marchandises à risque élevé et moins cibler les marchandises et les personnes à faible risque qui entrent au pays.

M. Ryan Leef: Monsieur le président, je crois que je n'ai plus de questions.

Le président: Il reste une minute, si quelqu'un veut poser une brève question.

Monsieur Dechert, allez-y.

M. Bob Dechert (Mississauga—Erindale, PCC): Je vous remercie beaucoup, mesdames et messieurs, de vos témoignages aujourd'hui.

Je me suis rendu récemment aux États-Unis. La compagnie aérienne avec laquelle je voyageais a perdu toutes les informations des passagers à cause d'un problème informatique; les données ont donc dû être saisies de nouveau.

Une question m'est venue à l'esprit. Proposons-nous ici aujourd'hui le même type de processus que celui qu'utilisent les Américains pour le précontrôle des passagers à leur arrivée aux États-Unis, ou s'agit-il de quelque chose de différent?

Mme Sharon McKeen: C'est très similaire à ce que font les Américains, qui reçoivent l'information avant l'arrivée, jusqu'à 96 heures avant l'arrivée, alors qu'actuellement, nous en sommes toujours au moment du départ. Nous envisageons d'harmoniser notre processus au leur.

Le président: Merci beaucoup.

C'est maintenant au tour de M. Scarpaleggia, pour sept minutes.

M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.): À propos de ce qu'a dit M. Dechert, quelle est la différence entre l'ensemble de données dont il parlait et ce dont nous parlons?

Mme Sharon McKeen: Il s'agit de l'information préalable sur les voyageurs. J'ignore s'il parlait des manifestes concernant les passagers, mais...

M. Francis Scarpaleggia: D'accord.

J'essaie simplement de comprendre un peu mieux la situation. Supposons qu'on monte à bord d'un avion en provenance de l'étranger.

Eh bien, premièrement, pourquoi cette disposition ne s'applique-t-elle qu'aux passagers aériens? Est-ce parce que les passagers qui viennent par train sont forcément soumis à une vérification quelque part aux États-Unis? Je ne comprends pas pourquoi cette mesure ne s'applique qu'au transport aérien.

Si on vient au Canada par train à partir des États-Unis, on fait l'objet d'une vérification dans une certaine mesure. Vous jugez que le risque est très faible, n'est-ce pas? Oui.

Si on prenait la voiture pour se rendre à la frontière, là encore, je suppose qu'on ferait immédiatement l'objet d'une vérification. Ai-je bien raison? À la frontière, les agents demanderaient notre nom et ils entreraient d'emblée cette information dans leur système, n'est-ce pas?

Et dans le cas d'un bateau, faut-il également effectuer une vérification préliminaire? Je sais qu'il n'y a pas beaucoup de gens qui prennent le bateau pour venir au Canada. Ou peut-être qu'il y en a, mais... Je ne pense pas que ce soit le cas.

Mme Sharon McKeen: La réponse facile à votre question, c'est que le transport aérien est jugé plus risqué que le transport terrestre et

maritime. Dans le transport terrestre, on ne peut pas obtenir des renseignements à l'avance. La plupart des gens décident, parfois à la dernière minute, de se mettre au volant de leur voiture et de prendre la route vers les États-Unis pour aller magasiner. Ce n'est pas le même type d'information qu'il faut présenter pour entrer dans un autre pays. Par ailleurs, chaque voiture doit passer par un guichet aux fins de contrôle; la dynamique est donc un peu différente.

Dans le transport aérien, comme nous le savons sans aucun doute, il peut y avoir d'importants problèmes qui menacent la sécurité de la population canadienne...

M. Francis Scarpaleggia: Pourtant, le transport maritime est, d'une certaine façon, semblable au transport aérien. Je veux dire, on vient de l'étranger; généralement, on ne vient pas des États-Unis, bien que cette possibilité ne soit pas exclue.

S'agit-il d'un aspect dont vous tiendrez compte ultérieurement?

Mme Sharon McKeen: Ce fera l'objet d'un examen ultérieur.

M. Francis Scarpaleggia: Un examen ultérieur. D'accord.

Pour l'instant, comment cela fonctionne-t-il? Est-ce au moment de l'embarquement que notre nom apparaît dans le système pour que notre identité soit vérifiée pendant le voyage?

Quand se met-on à faire les vérifications, à supposer qu'il y ait un passager à risque? À quel moment cela se fait-il?

Mme Sharon McKeen: Cela se fait au moment du départ.

M. Francis Scarpaleggia: Vous voulez dire au moment où l'on embarque à bord de l'avion?

Mme Sharon McKeen: On est déjà dans l'avion. L'avion est presque prêt à décoller. L'information est établie. Si elle n'est pas prête avant le décollage... dès que l'avion est en vol, peut-être 20 minutes après le décollage, nous avons l'information nécessaire.

•(1605)

M. Francis Scarpaleggia: Pourquoi faut-il attendre si longtemps? Pourquoi ne peut-on pas recevoir l'information au moment de l'enregistrement, par exemple?

Mme Sharon McKeen: Nous n'avons pas l'autorisation de recueillir des renseignements avant le départ. C'est pourquoi nous proposons l'amendement à l'article 107.1 afin de pouvoir accéder aux renseignements à l'avance.

M. Francis Scarpaleggia: Ah bon, je vois. D'accord.

Alors, ce que vous obtenez, ce sont essentiellement des noms. Comme M. Garrison l'a dit, les passeports contiennent des renseignements comme le nom de la personne, son sexe et tout le reste. Et ces données sont saisies dans un système. Que fait le système? Est-ce qu'il établit des correspondances avec une base de données de la GRC ou du SCRS? Que se passe-t-il réellement dans le système informatique?

Mme Sharon McKeen: Il y a deux types de renseignements que nous recevons. L'information préalable sur les voyageurs, l'IPV, est l'information qu'on trouve à la deuxième page du passeport: le nom, la date de naissance et d'autres renseignements particuliers. Quant à l'information relative au dossier passager, il s'agit de renseignements sur le vol. Nous comparons ces renseignements par rapport aux diverses bases de données des douanes. Nous voulons savoir si la personne est recherchée ou si des mandats pèsent contre elle. Nous cherchons à déterminer si la personne a commis des actes criminels. Nous passons au crible les renseignements. Nous n'avons pas les moyens de vérifier chaque passager; c'est donc pourquoi nous utilisons des scénarios et des indications fournies par les services de renseignement.

Nous utilisons donc l'information à diverses fins, du point de vue de l'application et du renseignement.

M. Francis Scarpaleggia: Cela paraît très simple, alors je ne comprends pas pourquoi.... On ne parle pas de restriction alimentaire et on ne demande pas si la personne a déjà visité un psychologue; alors, où est le problème avec la protection de la vie privée? Et je vous pose la question pour pouvoir comprendre ce dont il s'agit. Je n'essaie pas d'insinuer qu'il n'y a pas d'enjeux. À quoi peut-on attribuer les préoccupations en matière de protection de la vie privée?

Mme Sharon McKeen: En gros, elles sont attribuables au fait qu'on reçoit des renseignements sur tous les passagers qui entrent au Canada, c'est-à-dire entre 22 et 25 millions de voyageurs par année, sans aucune justification ou motivation.

Alors, ce n'est pas comme si je disais: « Vous êtes un passager à risque élevé; j'ai besoin de vos renseignements. » Tout le monde commence au même niveau de risque. C'est en évaluant ces renseignements que nous déterminons si une personne se classe dans la catégorie de passagers à risque élevé ou dans celle de passagers à risque faible.

M. Francis Scarpaleggia: Quelles suggestions la commissaire à la protection de la vie privée a-t-elle faites? Encore fois, il me semble qu'il n'y a rien de sorcier là-dedans: nom, sexe, etc. On parle de renseignements de base. Quelles sont les préoccupations de la commissaire à la protection de la vie privée?

Mme Sharon McKeen: Ce qui l'inquiète, c'est que nous conservons les renseignements pendant une longue période. Nous avons déjà évalué la personne qui entre au pays; alors, pourquoi avons-nous besoin des renseignements pendant trois ans et demi? C'est actuellement la période prescrite pour conserver ces types de renseignements.

M. Francis Scarpaleggia: Tout à fait: ces renseignements pourraient être utilisés à toutes sortes de fins.

Maintenant, ces renseignements sont-ils également transmis aux États-Unis?

Mme Sharon McKeen: Les Américains ont leur propre programme IPV/DP.

M. Francis Scarpaleggia: Alors, si je prends l'avion d'ici aux États-Unis, dois-je entrer mes renseignements à l'avance dans un système informatique? Comment cela fonctionne-t-il?

Mme Sharon McKeen: C'est la même procédure que les renseignements qui sont...

Je ne sais pas si je devrais parler du système américain.

M. Francis Scarpaleggia: Eh bien, c'est important. Nous lisons constamment des articles selon lesquels, dans une version ultérieure du plan, ces renseignements seront transmis à un moment donné aux États-Unis...

Le président: Très brièvement, monsieur Scarpaleggia.

M. Francis Scarpaleggia: ... et nous ignorons à quelles fins les Américains s'en serviront. Ils pourraient les utiliser pour toutes sortes de choses.

Je ne sais pas: pour moi, c'est comme un trou noir. En tout cas, je m'en tiens à cela.

Le président: Merci, monsieur Scarpaleggia.

Nous revenons maintenant à

[Français]

Mme Doré Lefebvre.

Vous disposez de cinq minutes.

Mme Rosane Doré Lefebvre (Alfred-Pellan, NPD): Merci, monsieur le président.

J'aimerais vous remercier de nous fournir de l'information sur les modifications apportées au projet de loi C-45. C'est grandement apprécié et très intéressant.

Au fur et à mesure que mes collègues posaient des questions, des notes s'ajoutaient sur ma feuille. Excusez-moi, mais je vais essayer de démêler tout ça en même temps.

Vous avez parlé du fait que les renseignements seraient vérifiés plus tôt. Comme vous l'avez dit, à l'heure actuelle, ça se fait quand on est assis dans l'avion. Sauf erreur, en vertu de cette modification, ça se ferait dorénavant lors de l'enregistrement. C'est une procédure d'application toute simple. Rien comme tel ne change dans la façon dont les renseignements sont recueillis, mais ça vous donne le pouvoir de le faire 20 minutes plus tôt, par exemple, de façon à assurer que les gens ne montent pas dans l'avion s'il y a un problème grave.

• (1610)

[Traduction]

Mme Sharon McKeen: Oui. Cela nous permet simplement d'obtenir les renseignements à l'avance pour être en mesure d'évaluer le risque.

[Français]

Mme Rosane Doré Lefebvre: D'accord.

Ça permettrait de recueillir les renseignements plus tôt et d'allonger la période pendant laquelle les renseignements sont conservés. Elle durerait dorénavant trois ans et demi.

Est-ce là les seuls changements proposés par le projet de loi C-45 qui touchent votre agence?

[Traduction]

Mme Sharon McKeen: Le projet de loi C-45 ne propose pas de modifications à la période pendant laquelle les renseignements sont conservés. Il ne fait que demander à ce qu'on reçoive les renseignements sur les passagers à bord d'un transporteur commercial en direction du Canada.

[Français]

Mme Rosane Doré Lefebvre: D'accord.

Autrement dit, ça ne touche que le transport aérien des personnes et des marchandises. Est-ce bien cela?

[Traduction]

Mme Sharon McKeen: Non. Pour les personnes, c'est seulement le transport aérien; pour les marchandises, c'est tous les moyens de transport.

[Français]

Mme Rosane Doré Lefebvre: Donc, dans le cas des marchandises, tous les moyens de transport sont en cause. C'est cet aspect que j'avais mal compris. Je me demandais pourquoi les marchandises transportées par bateau n'étaient pas touchées.

La commissaire à la protection de la vie privée avait-elle d'autres inquiétudes, à part le fait que vous allez conserver les renseignements pendant une période plus longue?

[Traduction]

Mme Sharon McKeen: Le Commissariat à la protection de la vie privée s'occupe de mesures de protection de la vie privée, d'accès, de collecte, de conservation — bref, de toutes les étapes liées à l'utilisation et à l'obtention des renseignements. Alors, du point de vue du commissariat, on veut s'assurer que si des modifications sont apportées dans l'avenir, celles-ci ne s'écarteront pas des mesures de protection de la vie privée en place. Il faut donc tenir compte de chaque aspect.

[Français]

Mme Rosane Doré Lefebvre: D'accord.

J'aimerais revenir sur le fait que, dans le cas du transport de passagers, seuls les services aériens sont en cause. Mon collègue M. Scarpaleggia a abordé brièvement cette question, de même que mon collègue du Yukon. Vous avez dit que le transport aérien était celui qui comportait le plus de risques. Mon collègue M. Rousseau vient de partir, mais je peux vous dire que dans son comté, notamment, il y a de très graves problèmes liés aux personnes qui traversent les frontières en automobile.

Par conséquent, je me demande pourquoi ça ne couvre pas tous les types de transport. Est-ce simplement parce que le transport aérien comporte plus de risques ou y a-t-il d'autres raisons?

[Traduction]

Mme Sharon McKeen: Nous devons examiner la faisabilité de la mise en oeuvre pour d'autres moyens de transport. Ce n'est pas aussi facile à réaliser dans le transport terrestre. Quiconque traverse la frontière terrestre est censé se présenter à un agent des douanes ou à un agent des services frontaliers. En même temps, l'agent des services frontaliers évaluera la documentation de la personne qui cherche à entrer au Canada.

Le président: Merci.

Nous passons maintenant à M. Norlock.

M. Rick Norlock (Northumberland—Quinte West, PCC): Merci, monsieur le président, et permettez-moi de remercier, par votre intermédiaire, les témoins de leur présence aujourd'hui.

Je pense bien que la plupart de mes questions s'adressent à Mme McKeen.

Je suis désolé d'insister là-dessus, mais j'aimerais obtenir des réponses à certaines questions.

Premièrement, pouvez-vous expliquer, par des exemples, dans quelles circonstances un agent demanderait à un transporteur de ne pas amener un passager au Canada — autrement dit, le côté négatif?

Mme Sharon McKeen: Si la personne présente une menace grave et immédiate pour la population canadienne, le transporteur devrait recevoir la recommandation de ne pas laisser embarquer la personne à bord de l'avion.

• (1615)

M. Rick Norlock: Permettez-moi de dire rapidement que je suis sûr que vous connaissez quelques bons exemples dans le système au sein de votre ministère. Sans préciser de noms ni de dates, donnez-nous un exemple des mesures que vous avez probablement prises concernant une personne, si vous le pouvez. Si vous n'avez pas d'exemple, ce n'est pas grave.

Mme Sharon McKeen: En fait, je préfère ne pas entrer dans les détails. Toutefois, un aspect important, c'est que nous avons besoin de l'appui législatif pour être en mesure d'intervenir.

M. Rick Norlock: D'accord.

Deuxièmement, a-t-on évalué les répercussions sur la protection de la vie privée à la suite du programme d'information préalable sur les voyageurs ou d'information relative au dossier passager? Je pense que vous en avez évoqué quelques-unes, mais pourriez-vous préciser qui a effectué cette évaluation? Était-ce uniquement la commissaire à la protection de la vie privée ou y a-t-il d'autres organismes ou ministères avec lesquels vous avez communiqué? Suivez-vous certains protocoles à cet égard?

Si vous voulez bien, veuillez nous expliquer les répercussions sur la protection de la vie privée. Y a-t-il un autre intervenant, mis à part la commissaire à la protection de la vie privée?

Mme Sharon McKeen: Non.

M. Rick Norlock: Merci.

Lorsque vous concevez des programmes destinés à recueillir des renseignements personnels à des fins d'utilisation et de conservation ou de divulgation, quelles étapes suivez-vous pour cerner les risques possibles pour les droits de la personne à la vie privée? Je pense que vous en avez mentionné quelques-unes; les personnes sont identifiées et quelque chose est signalé. Je crois que c'est la pratique courante.

Comment fait-on pour s'assurer que tout risque possible ne porte pas atteinte aux droits des personnes à la vie privée, tout en protégeant les gens à bord de l'avion?

Mme Sharon McKeen: Je ne suis pas vraiment sûre d'avoir saisi votre question.

M. Rick Norlock: Je vais la répéter: quelles étapes suivez-vous pour cerner les risques possibles pour les droits des personnes à la vie privée?

Mme Sharon McKeen: L'ASFC compte des exigences très strictes en matière de protection de la vie privée. Nous les suivons, peu importe si la personne pose un risque élevé ou si elle est considérée comme une personne à faible risque. Cela ne change pas du seul fait que nous demandons de l'information préalable sur les voyageurs.

M. Rick Norlock: Merci beaucoup.

Permettez-moi de m'attarder sur les autres moyens de transport. Je pense que vous avez donné des réponses bien précises.

En tant que députés, nous préparons la plupart de nos questions en utilisant les renseignements qu'on nous donne lors de nos entretiens avec nos électeurs. Je crois que mes électeurs seraient plutôt fâchés s'ils devaient téléphoner à l'avance aux services frontaliers canadiens pour leur faire savoir qu'ils allaient se rendre aux États-Unis, disons, pour assister aux funérailles de quelqu'un ou pour une urgence médicale.

Je vous remercie d'avoir soulevé la question de la faisabilité. Mais, comme nous parlons d'autres moyens de transport, je me demande si votre ministère a examiné... Nous savons que les gens voyagent aussi par navire ou par bateau. Quelles sont, selon vous, les difficultés pratiques pour ce qui est d'obtenir ce genre de renseignements? Si les voyageurs ne font que traverser le fleuve Saint-Laurent, ils se trouvent en quelque sorte en milieu fermé, mais je pense surtout aux navires de croisière et à tout le reste. Recueillez-vous des renseignements sur les croisiéristes qui viennent, disons, de l'Europe ou de l'Asie?

Mme Sharon McKeen: De mon point de vue, nous nous occupons du transport aérien seulement, alors je n'ai pas ce type de renseignements sur les navires de croisière.

Si vous voulez de plus amples renseignements, je pourrai certainement les recueillir et vous les faire parvenir.

M. Rick Norlock: Pourriez-vous nous les envoyer, à titre d'information?

Merci.

Le président: Merci, monsieur Norlock. Il vous restait trois secondes.

Nous passons maintenant à M. Rafferty, qui dispose de cinq minutes.

M. John Rafferty (Thunder Bay—Rainy River, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président.

Madame Stolarik, vous pourriez peut-être répondre à la question suivante. Mme McKeen a dit tout à l'heure que l'objet de l'amendement — l'amendement principal, et non pas celui concernant le fret, mais j'y reviendrai s'il me reste du temps —, c'est de réduire le risque pour la population canadienne. C'est le but principal de l'amendement, n'est-ce pas?

• (1620)

Mme Kristine Stolarik: En effet.

M. John Rafferty: Je me demande si vous pourriez m'aider à comprendre un point. Il semble y avoir un certain manque de cohérence. Pourquoi communiquons-nous ces renseignements à d'autres pays s'ils ne concernent que les gens qui entrent au Canada? Cet amendement vise les gens qui viennent ici. Alors, si le but est de protéger la population canadienne, pourquoi communiquons-nous au juste à d'autres pays les renseignements que nous recueillons?

Mme Kristine Stolarik: Je vais laisser Sharon répondre à la question, parce qu'elle est essentiellement l'experte dans le dossier de l'IPV/DP.

Mme Sharon McKeen: La raison pour laquelle nous communiquons ces renseignements à d'autres pays, c'est pour atténuer un risque international.

M. John Rafferty: Je suis désolé; je ne comprends pas vraiment. Disons qu'une personne prend l'avion de l'Angleterre pour venir au Canada. Si le projet de loi est adopté — et que cet amendement l'est aussi —, vous obtiendrez, peut-être 96 heures à l'avance, des renseignements sur les personnes qui se trouvent à bord de l'avion et tous les autres renseignements dont vous avez parlé. Les passagers viendraient au Canada. L'objectif est de protéger la population canadienne.

Alors, pourquoi communiquer à quelqu'un d'autre des renseignements concernant une personne qui vient au Canada? Je veux dire, je ne sais pas en quoi cela atténue le risque pour d'autres pays — pour les citoyens d'autres pays.

Mme Sharon McKeen: Les gens qui viennent au Canada cherchent à entrer sur le territoire canadien. S'ils sont déjà considérés comme une menace, parce qu'il s'agit de terroristes ou de passeurs ou qu'ils sont impliqués dans des crimes graves de nature transnationale, c'est ce dont il est question ici; nous parlons de mettre un frein au terrorisme et aux crimes graves de nature transnationale.

Dans le cas de crimes graves de nature transnationale, une personne peut représenter une menace à votre sécurité, même si elle habite dans un autre pays. C'est dans notre propre intérêt de communiquer des renseignements dans un cadre international en vue de protéger le transport aérien et la population canadienne et de nous assurer de détecter les menaces.

Prenons l'exemple d'une personne qui vient d'Angleterre. Si nous recevons les renseignements plus tôt et que nous concluons que cette

personne représente une menace, nous avons tout intérêt à communiquer l'information aux autorités...

M. John Rafferty: Donc, vous recueillez des renseignements, puis vous les communiquez aux autres pays. Cette information est réellement la responsabilité de l'ASFC.

Comment vous assurez-vous que les autres pays utilisent aux fins prévues les renseignements que nous leur communiquons? Comment vous en assurez-vous?

Mme Sharon McKeen: Je vais le dire clairement. Lorsque nous communiquons des renseignements à un autre pays, nous avons un accord en place. Les détails concernant cette communication, à savoir l'utilisation, la conservation et les garanties relatives à la protection des renseignements personnels, sont définis dans l'accord.

M. John Rafferty: Il serait donc improbable qu'une personne arrive au Canada ou qu'elle ne fasse que passer par le Canada, atterrisse à New York, par exemple, se fasse sortir de l'avion, et croupisse un an dans une prison syrienne, n'est-ce pas?

J'essaie tout simplement de comprendre l'utilisation que les autres font des renseignements.

Mme Sharon McKeen: Encore une fois, nous ne communiquons pas de renseignements s'il n'y a pas d'accord en place. L'information essentielle et les garanties relatives à la protection des renseignements personnels, soit l'accès, la collecte, la conservation... L'utilisation de l'information est définie dans les accords.

M. John Rafferty: Vous ne pouvez donc pas garantir que les autres pays se serviront des renseignements aux fins prévues. Vous avez un accord, mais il n'y a pas de réelle garantie.

M. Rick Norlock: On ne peut pas le garantir..

M. John Rafferty: J'ai une question pour vous, monsieur Champagne. Je n'aime pas voir...

Le président: Très rapidement, monsieur Rafferty. Il vous reste 20 secondes.

M. John Rafferty: Oh, désolé.

Le personnel de l'ASFC diminue beaucoup. Tout cela risque de nécessiter beaucoup de main-d'oeuvre. Ce n'est peut-être pas le cas, mais je vais vous laisser me l'expliquer.

Si votre personnel diminue, exception faite du personnel de première ligne, comment arriverez-vous à accomplir le travail supplémentaire que demande la présente modification? C'est également possible que cela ne représente pas de travail additionnel.

Le président: Soyez très brève, madame Stolarik.

Mme Kristine Stolarik: En gros, nos ressources actuelles s'en chargeront, et une grande partie sera automatisée. Ce sont donc nos systèmes informatiques qui seront sollicités.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Rafferty.

Monsieur Hawn, s'il vous plaît.

L'hon. Laurie Hawn (Edmonton-Centre, PCC): Merci, monsieur le président.

J'aimerais poursuivre dans la même veine que M. Rafferty, mais je vais aborder le tout de l'autre sens. Mes questions vous sembleront peut-être rhétoriques, mais je vous demanderais de bien vouloir y répondre.

Madame McKeen, pourquoi ne communiquerions-nous pas nos renseignements à nos alliés avec lesquels nous avons des accords de longue date? Y a-t-il une raison pour laquelle nous ne devrions pas le faire?

•(1625)

Mme Sharon McKeen: Non.

L'hon. Laurie Hawn: C'est bien ce que je pensais.

Mme Sharon McKeen: Si c'est dans notre intérêt et que cela aide à protéger la population canadienne, nous avons absolument tout à gagner.

L'hon. Laurie Hawn: Si nous avons plus tôt des renseignements sur une personne qui montera à bord d'un avion à l'aéroport Heathrow de Londres en direction du Canada et que nous pouvons l'empêcher d'y prendre place et de peut-être faire exploser l'appareil avec des Canadiens à son bord, n'est-ce pas logique?

Mme Sharon McKeen: Absolument.

L'hon. Laurie Hawn: Oui; c'est bien ce que je pense.

Quelle garantie nos alliés ont-ils que nous nous servirons à bon escient de l'information qu'ils nous ont communiquée? Quelle garantie ont-ils?

Mme Sharon McKeen: Un accord écrit...

L'hon. Laurie Hawn: Ils ont les mêmes accords que nous. Je comprends qu'il s'agit de questions rhétoriques et que les réponses sont évidentes, ce qui m'amène à me demander pourquoi le dernier intervenant a posé certaines questions. Je voulais seulement préciser cet aspect.

Entrons dans le vif du sujet. Vous avez parlé de définir les renseignements d'intérêt qui seront conservés en raison de potentielles mesures d'action ou d'autre chose. Qui décide des renseignements qui seront conservés? Est-ce l'ASFC? Est-ce un autre organisme d'application de la loi? Qui prend la décision qui vous autorise à conserver des renseignements pendant une plus longue période?

Mme Sharon McKeen: C'est en fait inscrit dans nos règlements. Nous en avons la capacité.

L'hon. Laurie Hawn: D'accord. Ce sont donc les gens de l'ASFC.

Mme Sharon McKeen: Nous avons en fait un traité en vigueur avec l'Union européenne, et les engagements y sont en fait définis. Les 43 engagements auxquels j'ai fait allusion plus tôt font partie de l'accord conclu en 2006 avec l'Union européenne.

L'hon. Laurie Hawn: Des lignes directrices précises régissent donc le type de renseignements qui peut être conservé, les raisons, etc.

Mme Sharon McKeen: Elles sont très précises.

L'hon. Laurie Hawn: D'accord. Parfait.

Au sujet de la protection des renseignements personnels, des discussions ont porté sur la prise de décision visant à protéger les renseignements personnels d'une personne. Qui prend cette décision? Est-ce l'agent de l'ASFC qui se trouve aux prises avec une telle situation, ou est-ce encore une fois en fonction d'un protocole ou de circonstances préautorisées?

Mme Sharon McKeen: Nous avons des garanties relatives à la protection des renseignements personnels. C'est très contrôlé. Seuls les agents autorisés ont accès aux systèmes. Les 43 engagements définissent très clairement ce que l'ASFC fera des renseignements, à savoir où ils seront mémorisés, qui y aura accès, combien de temps nous les conserverons, quand s'amorcera la dépersonnalisation, et pourquoi nous les consultons.

Nous utilisons les renseignements uniquement pour lutter contre le terrorisme. Nous n'analysons pas le dossier d'une personne

relativement à la conduite avec les facultés affaiblies, par exemple. Nous nous en servons expressément pour combattre le terrorisme, les crimes connexes et les crimes de nature transnationale.

L'hon. Laurie Hawn: J'ai une dernière question. La réponse vous semblera peut-être évidente, mais c'est important aux fins du compte rendu.

Que pourrait-il se passer si nous n'adoptons pas les modifications? Quelles conséquences cela pourrait-il avoir?

Mme Sharon McKeen: Si nous ne recevons pas plus tôt les renseignements, nous ne pouvons pas contrer les menaces avant qu'elles arrivent en sol canadien.

L'hon. Laurie Hawn: Je sais que la question peut sembler quelque peu ridicule, et elle l'est peut-être. Aurions-nous attrapé l'homme au caleçon piégé ou l'homme à la chaussure piégée avec les deux systèmes actuels?

Mme Sharon McKeen: Peut-être que oui; peut-être que non. Je sais que son père a communiqué une information. Quand est-elle parvenue aux autorités? Si nous avions eu cette information plus tôt...

Ce que je veux dire, c'est que tout dépend de la séquence des événements. C'est possible.

L'hon. Laurie Hawn: Bref, l'objectif est d'avoir l'information le plus rapidement possible.

Mme Sharon McKeen: Absolument. Plus nous avons de renseignements, et mieux nous serons parés.

L'hon. Laurie Hawn: J'ai terminé.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Hawn.

Monsieur Rafferty, vous avez le dernier mot.

M. John Rafferty: Merci beaucoup, monsieur le président.

Dans tout type de communication et de collecte de renseignements, des erreurs se glissent inévitablement dans nos données ou celles provenant d'un autre pays. Avec la présente modification, comment les citoyens canadiens peuvent-ils être certains que la bonne information figure dans leur dossier, s'ils sont interceptés, par exemple? Existe-t-il un mécanisme qui permet aux gens de dire qu'il y a une erreur et qu'ils ne devraient pas être interceptés?

Voici pourquoi je vous pose cette question. Je suis régulièrement intercepté lorsque je suis à l'aéroport. C'est probablement, parce que je pose de telles questions en comité...

Des voix: Oh, oh!

M. John Rafferty: ... mais c'est évident que je partage le même nom qu'un mauvais garnement. Du moins, c'est ce que j'en déduis.

Dans le cas d'un citoyen canadien ordinaire, s'il est intercepté, quel recours a-t-il pour démêler l'imbroglio?

•(1630)

Mme Sharon McKeen: Eh bien, votre question a deux éléments. Tout le monde peut faire l'objet d'un contrôle à tout moment, et ce, pour n'importe quel motif. Voilà pour le premier élément.

Peut-on y faire quelque chose? Pas vraiment. Nous nous réservons le droit d'interroger tous les gens qui entrent au Canada. Encore une fois, c'est une question de sécurité publique.

Si vous êtes inquiet du type de renseignements communiqués au Canada concernant votre vol en direction du Canada, ou les données IPV/DP, vous pouvez vous rendre sur le site Web de l'ASFC et accéder en tout temps à vos propres données IPV/DP. Il y a un formulaire. Vous pouvez en faire la demande.

M. John Rafferty: Nous pouvons donc faire une demande en ce sens et nous assurer que des changements sont apportés, si les renseignements factuels sont incorrects, vous pouvez demander une correction, et nous l'examinerons.

Mme Sharon McKeen: Cela dépend, n'est-ce pas? Si les renseignements factuels sont incorrects, vous pouvez demander une correction, et nous l'examinerons.

Je m'explique. Vous êtes peut-être divorcé et vous ne voulez pas que le nom de votre mari ou de votre femme apparaisse dans votre dossier. Vous nous demandez de retirer cette information. Nous ne le ferions pas, parce que le renseignement est correct sur le plan des faits.

Ce n'est qu'un exemple. Il faut examiner chaque demande de correction ou d'ajout de mention.

M. John Rafferty: Vous nous avez expliqué à partir de quand les renseignements deviennent inactifs. Je sais que vous avez des accords avec d'autres pays. Comment vous assurez-vous que leurs renseignements deviennent inactifs environ au même moment que les vôtres?

Mme Sharon McKeen: Cherchez-vous à savoir si l'ASFC vérifie les périodes de conservation des données des autres pays?

M. John Rafferty: Eh bien, j'aimerais savoir ce que vous faites pour vous assurer que les renseignements que vous communiquez sont détruits, ou peu importe, à la fin de la période prévue.

Mme Sharon McKeen: Nous avons des accords en place qui définissent ce qu'ils doivent faire. Vérifions-nous les systèmes des autres pays? Je vous dirais que non.

M. John Rafferty: Y a-t-il des pays avec lesquels vous n'avez pas conclu d'accord et avec lesquels vous n'avez aucune envie de le faire?

Mme Sharon McKeen: Ce n'est pas à moi de répondre à cette question.

M. John Rafferty: D'accord.

Ce qui préoccupait notamment la commissaire à la protection de la vie privée au sujet de la présente modification, c'était de savoir si c'était régulièrement revu pour garantir que les mesures prises sont adéquates. Auriez-vous un commentaire à ce sujet?

Mme Sharon McKeen: Absolument. Je vais me tourner vers Kristine pour compléter ma réponse.

Des audits sont réalisés régulièrement. Nous procédons à un examen de concert avec l'Union européenne. Nous répondons régulièrement aux questions du Commissariat à la protection de la vie privée, et nous répondons régulièrement à des demandes d'accès à l'information.

M. John Rafferty: Merci.

Ai-je le temps de poser une question relativement au fret en lien avec la modification? Qui aimerait y répondre?

Me reste-t-il du temps?

Le président: Il vous reste une minute.

M. John Rafferty: Je ne sais pas qui répondra à la question.

Dois-je comprendre qu'il y aura maintenant des garanties en place grâce à la présente modification? Je pense au transport routier entre le Canada et les États-Unis. Une entreprise pourrait charger une remorque à Winnipeg et en faire inspecter le chargement par les douaniers, comme c'était le cas, il me semble, il y a des années. Ensuite, la remorque serait scellée ou verrouillée. Le camionneur pourrait alors se diriger vers la frontière au sud de Winnipeg et traverser le Minnesota pour atteindre ma circonscription qui se trouve de l'autre côté de cet État américain. Cette modification le permettrait-elle maintenant, comme c'était le cas il y a des années?

Je vous le demande, parce que cela pose un problème. Nous avons perdu un certain nombre de services dans ma région de l'Ontario, parce que les entreprises ne peuvent plus le faire. Par exemple, Greyhound ne dessert plus ma région. J'aimerais savoir si c'est ce qui se passera maintenant. Est-ce bien ce que cette modification...?

Mme Kristine Stolarik: Non. La modification concernant le fret vise à permettre à l'ASFC de recueillir d'avance des renseignements relativement au fret, encore une fois, à destination du Canada. Donc, c'est possible en gros... désolée, les renseignements relatifs au préchargement, de manière à pouvoir prendre la décision de...

M. John Rafferty: Il est question de fret qui sort du Canada, mais qui est à destination du Canada.

Mme Kristine Stolarik: Oui. En transit.

M. John Rafferty: C'est une autre affaire. D'accord.

Le président: Merci.

Je crois que nous avons tous posé de bonnes questions. Je crois que cette séance nous a été bénéfique.

Merci de votre excellent travail. Nous vous remercions d'être venus témoigner devant notre comité.

Étant donné que la commissaire à la protection de la vie privée n'est pas là, nous allons suspendre brièvement nos travaux et poursuivre à huis clos pour aborder l'autre partie de la lettre de M. Rajotte, le président du Comité des finances, et convenir de recommandations.

Merci beaucoup de votre présence.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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>